



SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL

A revista NAVIGATOR é dirigida a professores, pesquisadores e alunos de História e tem como propósito promover e incentivar o debate e a pesquisa sobre temas de História Marítima no meio acadêmico.

As opiniões emitidas em matérias assinadas são de exclusiva responsabilidade de seus autores.

COMANDO DA MARINHA

Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior

SECRETARIA-GERAL DA MARINHA

Almirante de Esquadra Marcos Silva Rodrigues

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias

Departamento de História

Capitão de Mar e Guerra Pierre Paulo da Cunha Castro

Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão de Fragata (T) Ericson Castro de Santana

REVISTA NAVIGATOR

<https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/navigator>

Editora Serviço de Documentação da Marinha

Departamento de Publicações e Divulgação

Ilha das Cobras s/nº – Centro

20091-000 – Rio de Janeiro – RJ

Tels.: (21) 2104-6852 / 2104-5492

Tiragem: 1.500 exemplares

NAVIGATOR	RIO DE JANEIRO	N.32 V.16	p. 188	2020
------------------	-----------------------	------------------	---------------	-------------

CONSELHO EDITORIAL

Anderson de Rieti Santa Clara dos Santos (DPHDM/UFF)
Carlos André Lopes da Silva (DPHDM/IGHMB/LEMP)
Daniel Martins Gusmão (DPHDM/LAAA-UFS)
Francisco Eduardo Alves de Almeida (PPGEM-EGN/IGHMB)
José Miguel Arias Neto (UEL/IGHMB)
Marcello José Gomes Loureiro (EN/IGHMB)
Paulo André Leira Parente (UNIRIO/IGHMB)
Pierre Paulo da Cunha Castro (DPHDM/IGHMB)
Ricardo dos Santos Guimarães (DPHDM/SAB)
Sérgio Willian de Castro Oliveira Filho (DPHDM/CEHIR)
Wagner Luiz Bueno dos Santos (DPHDM/UNIRIO)

CONSELHO CONSULTIVO

José Carlos Mathias (DPHDM)
Armando de Senna Bittencourt (IHGB/IGHMB)
Arno Wehling (IHGB/ABL)
Carlos Celestino Rios e Souza (UFPE)
Cláudio de Carvalho Silveira (UERJ)
Edina Laura Costa Nogueira da Gama (IGHMB)
Francisco Carlos Teixeira da Silva (UFRRJ/ECEME)
Gilson Rambelli (UFS/SAB)
Guilherme de Andrea Frota (IHGB/IGHMB)
Leandro Domingues Duran (UFS/LAAA)
Marcos Guimarães Sanches (UNIRIO)
Maria Cristina Mineiro Scatamacchia (USP)
Miguel Dantas Cruz (ULisboa)
Rodrigo de Oliveira Torres (UDELAR)

INDEXADA POR / INDEXED BY

Latindex
www.latindex.unam.mx

REDIB
www.redib.org

CLASE
www.clase.unam.mx

Diadorim
<http://diadorim.ibict.br>

DOAJ
<http://doaj.org>

A *Revista Navigator*, a partir de 2009, passou a adotar o Acordo Ortográfico de 1990, com base no Vocabulário Ortográfico da Língua Portuguesa, editado pela Academia Brasileira de Letras – Decretos nºs 6.583, 6.584 e 6.585, de 29 de setembro de 2008.

EQUIPE EDITORIAL

Editor

Dr. Sérgio Willian de C. Oliveira Filho

Organização do dossiê

Prof. Dr. Luiz Antonio Pinto Cruz
Profa. Dra. Lina Maria Brandão de Aras

Identidade Visual

Designer Gráfica Edna Costa

Editoração Eletrônica

Designer Gráfica Célia Gutierrez
Designer Gráfica Simone Moretzsohn

Capa

Designer Gráfica Simone Moretzsohn

Revisão

Jornalista Denise Koracakis
Terceiro-Sargento Raquel dos Santos Ramos

Web Designer

Designer Gráfica Célia Gutierrez

Portal de periódicos da Capes
www.periodicos.capes.gov.br

ICAP-Pergamum
www.pergamum.puc.br/icap

Livre
www.cnen.gov.br/centro-de-informacoes-nucleares/livre

Sumários de Revistas Brasileiras
www.sumarios.org

Web of Science
www.webofknowledge.com

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.

– n.1 (jun. 1970) – n.20 (jun.1985) – n.32 (dez. 2020)

Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2005 – il.; 27cm.

Semestral
ISSN 0100-1248

Reedição do periódico de mesmo nome, editado pelo Serviço de Documentação da Marinha em 20 v.

1. Brasil – História Marítima – Periódicos

2. Brasil. Marinha – Periódicos. I. Brasil. Marinha. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

II. Título: Subsídios para a história marítima do Brasil

CDD 359.00981

Sumário

- 5 **Apresentação**
- DOSSIÊ A BATALHA DO ATLÂNTICO NA COSTA DO BRASIL**
- 7 **Apresentação do Dossiê**
 Luiz Antonio Pinto Cruz, Lina Maria Brandão de Aras
- 9 **A Marinha do Brasil na Batalha do Atlântico, 1942-1945**
 The Brazilian Navy at the Battle of the Atlantic, 1942-1945
 Ricardo Pereira Cabral
- 27 **Em plena Batalha do Atlântico, em 1942, o Brasil recebe a visita de Frank Knox, Secretário de Marinha dos EUA**
 In the middle of the Battle of the Atlantic, in 1942, Brazil was visited by Frank Knox, Secretary of the US Navy
 Giovanni Latfalla
- 40 **“É uma lata velha brasileira e vai se afastar”: condicionantes estruturais e processo de tomada de decisão no afundamento do submarino U-513**
 “It is a Brazilian old crate and will turn away”: structural conditions and decision-making process in the sinking of submarine U-513
 Dennison de Oliveira
- 53 **1942: A Diplomacia Brasileira em Guerra no Oceano Atlântico**
 1942: Brazilian Diplomacy at War in the Atlantic Ocean
 João Claudio Platenik Pitillo, Roberto Santana Santos
- 68 **A Batalha do Atlântico na costa da Bahia (1942-1945)**
 The Battle of the Atlantic on the coast of Bahia (1942-1945)
 Luiz Antonio Pinto Cruz, Lina Maria Brandão de Aras
- 85 **Um comboio vital no Atlântico Sul: aspectos da história do comboio AS-4 e sua passagem pelo Recife**
 A vital convoy in South Atlantic: aspects of the history of the Convoy AS-4 and its passage through Recife
 Manoel Felipe Batista da Fonseca

- 102 **O U.S.O. Club chega ao Recife: aspectos da presença norte-americana no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial**
U.S.O. Club arrives in Recife: aspects of the American presence in Brazil during Second World War
Armando Augusto Siqueira
- 119 **Ameaça oculta no horizonte Atlântico: vigilância, mobilização e defesa passiva antiaérea nos litorais paraibano e piauiense (1941-1945)**
Hidden Threat in The Atlantic horizon: Surveillance, mobilization and passive anti-aircraft defense on the coast of Paraíba and Piauí (1941-1945)
George Henrique de Vasconcelos Gomes, Wanderson Ramonn Pimentel Dantas
- 137 **Vestígios da Segunda Guerra Mundial nas praias sergipanas: reflexões arqueológicas**
Remains Of Second World War on Sergipe's beaches: archaeological reflections
Roberta da Silva Rosa, Gilson Rambelli
- 152 **Cabo Verde e a LATI na Batalha do Atlântico Sul**
Cabo Verde and LATI at the Battle of the South Atlantic
Augusto António Alves Salgado

ARTIGOS

- 171 **The Context and Origins of the Brazilian Torpedo Boat Goyaz, 1907**
O contexto e as origens da Torpedeira brasileira Goyaz, 1907
Roger Dence
- 188 **Retratção do artigo “A Batalha do Atlântico e o Brasil na II Guerra Mundial” submetido por Victor Tempone**



Capa: Escolta de comboio no Atlântico Sul

As principais missões da Marinha do Brasil durante a Segunda Guerra Mundial foram o patrulhamento da costa brasileira e a proteção dos comboios de navios mercantes que trafegavam entre o Mar do Caribe e o sul do Brasil. Na imagem, pertencente ao acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, vê-se a realização de uma escola de comboio pela Marinha do Brasil durante a “Batalha do Atlântico”.



Quarta-capa: Desfile da Vitória

No dia 7 de novembro de 1945 foi realizado no centro da cidade do Rio de Janeiro um grande desfile comemorativo pela vitória aliada na Segunda Guerra Mundial. Nesse desfile participaram homens da Marinha do Brasil que compuseram as forças navais participes da campanha naval no Atlântico. Tal imagem faz parte do acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, e retrata o momento em que as guarnições dos Caça-Submarinos da Marinha brasileira desfilavam na Avenida Rio Branco empunhando estandartes com os nomes dos navios.

Apresentação

Mais uma vez temos a satisfação de trazer ao público leitor um novo número da revista *Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil*. Mesmo em um ano tão conturbado como foi 2020, nosso periódico esforçou-se por continuar propiciando aos pesquisadores e leitores um espaço para o debate científico e acadêmico na área de história.

O número 32 da *Navigator* traz o Dossiê temático “A Batalha do Atlântico na Costa no Brasil”, organizado pelo Prof. Dr. Luiz Antônio Pinto Cruz e pela Prof^a Dra. Lina Maria Brandão de Aras, contando com dez artigos de historiadores e arqueólogos do Brasil e de Portugal. Nesse ano em que se celebra os 75 anos do fim da Segunda Guerra Mundial, a *Navigator* apresenta uma série de relevantes abordagens a respeito do maior conflito mundial da história, o qual não restringiu-se aos campos de batalha na Europa, África e Ásia, mas que atingiu de maneira pungente o cotidiano dos habitantes de nosso país.

Em nossa Seção Artigos, o pesquisador britânico Roger Dence faz uma instigante análise da aquisição da Torpedeira *Goyaz* pela Marinha do Brasil no ano de 1907, em um contexto que envolvia a Guerra Russo-Japonesa, encerrada dois anos antes. Além disso, há a retratação de artigo de Victor Tempone publicado no ano de 2013.

Desejamos a todos uma boa leitura.

O EDITOR

Dossiê A Batalha do Atlântico na Costa no Brasil

Ricardo Pereira Cabral

Giovanni Latfalla

Dennison de Oliveira

João Claudio Platenik Pitillo
Roberto Santana Santos

Luiz Antonio Pinto Cruz
Lina Maria Brandão de Aras

Manoel Felipe Batista da Fonseca

Armando Augusto Siqueira

George Henrique de Vasconcelos Gomes
Wanderson Ramonn Pimentel Dantas

Roberta da Silva Rosa
Gilson Rambelli

Augusto António Alves Salgado

Apresentação do Dossiê

Luiz Antônio Pinto Cruz

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

Lina Maria Brandão de Aras

Doutora em História e professora do Departamento e do Programa de pós-graduação em História/FFCH-UFBA.

De que maneira a Segunda Guerra Mundial se descortinou no horizonte oceânico dos brasileiros? Com o intuito de responder a esta e outras problemáticas, a Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), por meio da revista *Navigator*, abriu a chamada de artigos para o dossiê temático “A Batalha do Atlântico na Costa do Brasil”. Os organizadores desta edição da *Navigator* estão vinculados ao Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade Federal da Bahia, onde desenvolvem pesquisas acadêmicas sobre a referida temática.

Convém assinalar que este trabalho começou a ganhar corpo, alma e sangue em meio ao sofrimento pandêmico de 2020 e diante das sequelas do confinamento impostas pelas medidas sanitárias do governo. Esta situação de anormalidade exigiu a prorrogação do prazo das submissões ao dossiê, visto que os pesquisadores tiveram o acesso interrompido aos arquivos, bibliotecas, memoriais, museus e universidades.

Com efeito, foi preciso estabelecer contato virtual por sites, redes sociais, e-mails, aplicativos de mensagens, ligações telefônicas etc. Por um lado, registra-se a disposição em enfrentar desafios impostos pela Covid-19; por outro, uma conquista importante se materializou: o reconhecimento do ofício do historiador e da historiadora. No exercício da sua profissão, o historiador sempre precisou ser combatente audaz, na luta contra um inimigo invisível, seja no hoje ou no ontem, sempre exigiu resiliência de quem se dispõe a enfrentar

o desconhecido. Desta forma, o “tempo-de-agora”, no dizer de Walter Benjamin, foi levado em consideração no seu processo de feitura.

O empenho acadêmico de arqueólogos, diplomatas, historiadores brasileiros e estrangeiros romperam, de uma vez por todas, com a interpretação recorrente de que o Brasil teve uma mera participação nominal no maior conflito militar da história. Portanto, a elaboração deste dossiê contribuiu para libertar as leituras engessadas e retrógradas sobre a Marinha brasileira. Sua maior qualidade é servir de parâmetro para quem almeja ampliar horizontes investigativos, visando inspirar, assim, as novas gerações de pesquisadores para a importância de se estudar os acontecimentos militares em seu mar territorial.

Certamente, tornar-se-á um legado oportuno, algo reivindicado há décadas pelas gerações do passado que viveram o clímax da Batalha do Atlântico. Afinal de contas, desde 1942, os brasileiros sempre tiveram mais perguntas do que respostas em “sua” Segunda Guerra Mundial. Com vistas a este legado histórico, estudiosos do Brasil e Portugal atenderam à chamada de artigos, confiando-nos os seus textos inéditos.

Abre o dossiê, o artigo de Ricardo Pereira Cabral, que desenvolveu uma oportuna contextualização histórica sobre o papel da Marinha do Brasil no período da Segunda Guerra Mundial. Na sequência, Giovanni Latfalla analisou importantes informações político-militares sobre a visita ao Brasil do Secretário da Marinha dos Estados Unidos, Mr. William Frank Knox. Dennison de Oliveira, por sua vez, elaborou um estudo de caso a respeito do bombardeamento do *U-513*, no litoral de Santa Catarina, em 19 de julho de 1943. João Claudio Platenik Pitillo e Roberto Santana Santos analisaram as dramáticas movimentações diplomáticas do Brasil para repatriar seus diplomatas após a declaração de guerra aos países do Eixo.

Luiz Antônio Pinto Cruz e Lina Maria Brandão de Aras destacaram a batalha aeronaval no Atlântico baiano, área do Comando Naval do Leste. Manoel Felipe Batista da Fonseca trouxe informações inéditas sobre o comboio AS-4 e sua passagem pelo Recife. Já Armando Augusto Siqueira analisou a história da do *U.S.O. Club* em Recife, principal espaço de lazer e descontração no Brasil das tropas militares norte-americanas durante a Segunda Guerra Mundial. George Henrique de Vasconcelos Gomes e Wanderson Ramonn Pimentel Dantas desenvolveram um estudo comparativo entre as formas de vigilância, mobilização e defesa empreendidas nos litorais dos estados da Paraíba e do Piauí durante o conflito. Roberta da Silva Rosa e Gilson Rambelli lançaram um olhar arqueológico sobre a cultura material relacionada aos torpedeamentos realizados pelo U-507 na costa sergipana. Encerrando o dossiê, Augusto Antônio Alves Salgado analisa a história do arquipélago de Cabo Verde, especialmente os acontecimentos da Ilha do Sal relacionados a atuação da LATI (*Linee Aeree Transcontinentali Italiane S.A.*), ao longo da Batalha do Atlântico Sul.

Em vista às diferentes abordagens históricas, somos levados a perceber que ocorreram importantes contribuições científicas à temática proposta. E, assim, como já foi dito, o legado do dossiê temático se materializou. O conjunto de artigos evidencia o quanto o Atlântico brasileiro é um espaço oceânico prenhe de acontecimentos militares do período da Segunda Guerra Mundial e fora dele também.

Que as novas gerações aceitem o desafio de avançar ainda mais sobre os mares dos Brasil. Certamente, ganha o conhecimento histórico-naval quando o mundo militar e as universidades estreitam diálogos profícuos, porque contribuições científicas entre ambas se materializam.

Uma boa leitura!

A Marinha do Brasil na Batalha do Atlântico, 1942-1945*

The Brazilian Navy at the Battle of the Atlantic, 1942-1945

Ricardo Pereira Cabral

Doutor em História. Programa de Pós-Graduação em História Militar (UNIRIO).

RESUMO

O objetivo deste artigo é analisar a participação da Marinha do Brasil (MB) na Batalha do Atlântico durante a Segunda Guerra Mundial. As limitações do Poder Naval, naquele período, não permitiram que a Marinha do Brasil realizasse operações ofensivas em larga escala. No entanto, mesmo com uma participação quase que restrita a ações defensivas, foi fundamental para a defesa das linhas de comunicação marítimas do país e dos Aliados nas costas americanas e uma resposta ao afundamento de navios mercantes brasileiros. As operações realizadas durante a guerra no Oceano Atlântico moldariam a Marinha do Brasil nas próximas décadas.

PALAVRAS-CHAVE: Marinha; Batalha do Atlântico; Segunda Guerra Mundial

ABSTRACT

The purpose of this article is to analyze the participation of the Brazilian Navy (MB) in the Battle of the Atlantic during World War II. The limitations of the Naval Power, at that time, did not allow the Brazilian Navy to carry out offensive operations on a large scale. However, even with a participation almost restricted to defensive actions, it was fundamental for the defense of the country's maritime communication lines and the Allies on the American coasts and a response to the sinking of Brazilian merchant ships. Operations carried out during the war in the Atlantic Ocean would shape the Brazilian Navy in the coming decades.

KEYWORDS: Navy; Battle of the Atlantic; Second World War

INTRODUÇÃO

A Batalha do Atlântico foi a mais longa e contínua campanha militar da Segunda Guerra Mundial, se estendeu de 1939 a 1945, e mobilizou as principais esquadras do Atlântico na luta para obter o controle do mar. Os números dão uma dimensão do que foi esta batalha, os Aliados perderam mais de 72 mil marinheiros (das Marinhas Mercante e de Guerra), foram afundados mais de 3.500 navios mercantes, 175 navios de guerra e destruídos mais de 740 aviões. As forças do Eixo tiveram cerca de 30.500 marinheiros mortos, os Aliados afundaram 800 submarinos e 47 navios, os alemães estimaram que seus submarinos tiveram 6.000 combates contra as Marinhas dos Aliados pelo Atlântico, Mediterrâneo e Índico. (WHITE, 2008, pp. 1-10; DIMBLEBY, 2016, pp. 450-452).

A participação do Brasil na Batalha do Atlântico, por intermédio da Marinha do Brasil, foi restrita devido às limitações do nosso Poder Naval, naquele período, mas foi fundamental para a segurança das linhas de comunicações marítimas brasileiras e dos Aliados

*Artigo recebido em 2 de junho de 2020 e aprovado para publicação em 14 de outubro de 2020.

Navigador: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, nº 32, p. 09-26 – 2020.

no Atlântico Sul. Além disso, foi a resposta necessária ao afundamento de navios mercantes brasileiros em vários pontos do Atlântico, mesmo quando o país ainda estava na condição de neutro.

Partimos da hipótese de que apesar do despreparo técnico e da falta de meios navais adequados para fazer a guerra antissubmarino, a Marinha do Brasil teve uma atuação e uma eficiência em combate acima das expectativas, contribuindo positivamente para o esforço de guerra Aliado no Atlântico Sul.

Para a confecção deste artigo utilizamos o método histórico para análise das fontes primárias e secundárias, além de uma revisão historiográfica dentro dos limites propostos.

A PARTICIPAÇÃO DO BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL (1942-1945)

Ao longo da década de 1930 e início da década de 1940, foram realizadas várias conferências nas Américas sobre os prováveis desdobramentos da guerra na Europa, e no sentido de organizar a defesa continental contra possíveis invasões e alinhar os países americanos aos Aliados, das quais citamos: Conferência de Montevideu (1934)¹, Conferência Interamericana de Consolidação da Paz, em Buenos Aires (1936)², VIII Conferência Pan-Americana, em Lima (1938)³, I Reunião de Consulta dos Ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, no Panamá (1939)⁴, II Reunião de Consulta de Ministros de Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, em Havana (1940)⁵ e III Reunião de Ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, no Rio de Janeiro (1942)⁶.

Desde o estabelecimento da Zona de Segurança Pan-Americana (1939) e o início da Patrulha da Neutralidade⁷ um

conflito latente se estabeleceu entre a Marinha dos Estados Unidos (US Navy) e os submarinos alemães (os *U-boot*) em relação ao assédio e, posteriormente, a ações ofensivas por parte de belonaves dos países do Eixo. A Patrulha era feita da Costa Leste dos Estados Unidos até a costa do Brasil. Em 1941, a US Navy passou a escoltar os comboios que se dirigiam aos portos britânicos, quando então as escaramuças entre os *U-boot* e a US Navy se intensificaram. Os navios norte-americanos tão logo avistavam um submarino alemão reportavam ao Chefe de Operações Navais a ocorrência e essa era captada pelos britânicos que tomavam as medidas ofensivas; posteriormente, os americanos passaram a informar também ao Comando Costeiro britânico e realizar ações antissubmarino. Os alemães tomaram tais atitudes, como um rompimento do status de neutralidade dos Estados Unidos; essas medidas trariam reflexos sobre os navios mercantes brasileiros navegando nas costas norte-americanas, pois passaram a ser alvos dos *U-boot*.

A aliança entre brasileiros e estadunidenses se traduziu, em termos militares, pela assinatura de dois acordos: o primeiro, a inclusão do Brasil no Lend and Lease Program (1941)⁸ onde os estadunidenses se comprometeram em fornecer meios de combate e treinamento para a defesa do território, do mar nacional e de uma força expedicionária; o segundo foi a criação da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (1942) com o objetivo de coordenar todas as ações no âmbito militar.

A grande preocupação brasileira, em termos econômicos, era a dependência das rotas comerciais para o comércio exterior brasileiro que se fazia pelo mar e tinha como principais destinos a Europa e os Estados Unidos, principais compradores das *commodities*

brasileiras e fornecedores de produtos industrializados e dos insumos necessários ao funcionamento da indústria nacional. Durante a guerra, o governo brasileiro recorreu às refinarias instaladas em Aruba e Curaçao para o abastecimento de óleo e outros derivados do petróleo. Internamente, a navegação de cabotagem era essencial em todos os sentidos, pois permitia o abastecimento (carvão, petróleo, produtos industrializados, etc.) e as comunicações entre os estados litorâneos. Mas apesar de toda essa importância, o Brasil pouco fazia por seus portos e marinha.

A Marinha do Brasil (MB) neste período era, em grande parte, constituída de navios construídos entre 1906 e 1917 e por alguns meios construídos ao longo da década de 1930. As principais unidades da Esquadra eram: dois encouraçados, dois cruzadores ligeiros, seis contratorpedeiros, um navio escolta, quatro submarinos, uma corveta, dez navios mineiros-varredores e outras unidades de apoio, patrulha fluvial, avisos, navios-tanques, etc.

Em 1936, a MB lançou o Programa de Renovação que visava modernizar a Esquadra, com a construção no Brasil de nove contratorpedeiros e doze corvetas, a partir de projetos ingleses e/ou norte-americanos e de outros adquiridos no exterior (três submarinos da Itália, em 1937). Este programa foi elaborado sem nenhum planejamento estratégico, tinha apenas como objetivo modernizar a Força Naval, sem levar em consideração a defesa do litoral e das rotas marítimas, fundamentais para a economia nacional. Ainda que o programa tenha sido implementado apenas parcialmente, devido a uma série de restrições econômicas, foram construídos seis navios mineiros-varredores⁹ Classe C, e três contratorpedeiros Classe M¹⁰.

O poder de combate da Esquadra para a realização das quatro tarefas básicas do

Poder Naval (controle de área marítima, negação do uso do mar ao inimigo, projeção de poder sobre terra e contribuição para a dissuasão) era muito baixo. Tal situação se devia à falta de investimentos, ao atraso tecnológico, à obsolescência dos meios e ao despreparo do pessoal para a guerra naval moderna, inclusive no nível tático-operacional, principalmente, na guerra antissubmarino, apesar da Marinha do Brasil contar, desde 1922, com a Missão Naval Americana. Cumpre ressaltar que, naquela conjuntura, nem a US Navy estava preparada para uma guerra antissubmarino¹¹.

Ao longo de 1940, ocorreu uma série de negociações que praticamente alinharam o Brasil aos Estados Unidos. Em outubro de 1940, foi criada a já citada Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. Em janeiro de 1941, foi assinado o acordo para a instalação de duas missões militares norte-americanas (Exército e Aviação). Em abril, um novo acordo concedeu facilidades à US Navy para operar na costa brasileira. Em junho, chegou ao Brasil a Task Force 3¹², da Marinha dos Estados Unidos, e os portos de Recife e Salvador passaram à disposição dos norte-americanos, a fim de que contribuíssem com o patrulhamento da costa do Brasil até Trinidad. Em julho de 1941, o Brasil autorizou os norte-americanos a utilizarem as bases navais e aéreas localizadas no Nordeste para realização de operações antissubmarino¹³.

Desde 1941, navios brasileiros foram alvo de ações de navios e aviões de países do Eixo, das quais citamos: o desaparecimento do *Santa Clara* (18/3)¹⁴, a vitória feita por um *U-boat* no navio *Siqueira Campos* (1/3) a 330 milhas de Cabo Verde, o ataque de um avião com bombas e metralhadora ao *Taubaté* no percurso entre Chipre e Alexandria (22/3) e o desaparecimento do *Atalaia* (21/5)¹⁵.

Em 12 de dezembro, após a declaração de guerra dos países do Eixo aos Estados

Unidos, a Kriegsmarine atacou toda a navegação comercial ao longo da costa americana e já em fevereiro começaram os torpedeamentos dos mercantes brasileiros que navegavam por aquelas águas.

A PARTICIPAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL NA BATALHA DO ATLÂNTICO

Após a reunião de chanceleres no Rio de Janeiro (janeiro de 1942) a Kriegsmarine destacou os *U-boot* (com o apoio de um submarino de reabastecimento) para realizarem uma série de ataques na costa brasileira. O governo brasileiro enviou para Natal três navios-mineiros, a fim de reforçar a segurança das rotas em conjunto com os navios de guerra norte-americanos.

Os principais alvos dos submarinos ítalo-germânicos seriam os mercantes que seguiam com matérias-primas em direção aos Estados Unidos ou que de lá vinham com produtos industrializados, mas como esses navios eram escoltados pelas unidades da Força do Atlântico, os *U-boot*, então, voltaram-se contra a navegação de cabotagem, que ainda não estava organizada em comboios, e que, normalmente, navegavam isolados em frente à costa sem proteção.

Em 1942, teve início o torpedeamento de vários navios mercantes brasileiros: *Cabedelo* (14/02), *Buarque* (16/02) e *Olinda* (18/02). No período de fevereiro a julho, quando o Brasil era ainda oficialmente um país neutro, 12 navios mercantes foram afundados. A partir desses acontecimentos o governo brasileiro, com apoio da US Navy, começou a fornecer armamento aos mercantes nacionais¹⁶. Entre os dias 15 e 19 de agosto, foram torpedeados seis navios mercantes e um pequeno veleiro. Em 22 de agosto, o Brasil declarou Estado de Beligerância e em 31 do mesmo mês declarou guerra à Alemanha e à Itália (GAMA & MARTINS, 1985, pp. 339-365).

No Atlântico Sul, o sucesso inicial dos submarinos ítalo-germânicos estava ligado a uma série de fatores, tais como: o grande número de mercantes; rotas (relativamente) desprotegidas e com destinos bem conhecidos; reduzido efetivo de vasos de guerra e precariedade dos meios de detecção disponíveis. Devido a esses fatores os ataques do Eixo à navegação comercial nesta porção do oceano ocorriam em plena luz do dia. Com o aumento dos ataques à Marinha do Brasil destacou mais dois cruzadores e quatro navios-mineiros para atuar no patrulhamento das águas da Bahia ao Ceará em conjuntos com os navios norte-americanos. A partir de novembro, começaram a organizar comboios para norte, partindo do Rio de Janeiro e de Recife.

A partir de meados de 1942, as Forças Armadas brasileiras tomaram várias medidas de vigilância e defesa da costa (a fim de prevenir-se da aproximação de navios e submarinos inimigos e desembarques), como o controle das luzes em praias, portos e em regiões litorâneas que pudessem silhuetar instalações e navios no mar, facilitando detecção de submarinos inimigos. Em algumas capitais navais foram tomadas providências específicas, sendo as mais relevantes em:

- Rio de Janeiro: foi instalada uma rede de aço no alinhamento das ilhas de Boa Viagem e Villegagnon. A rede era aberta e fechada por rebocadores, sendo patrulhada internamente por antigos navios mineiros (Flotilha João de Botas) e externamente, ou onde fosse necessário, por antigos contratorpedeiros da Classe *Pará*¹⁷; foram instaladas boias de escuta submarina e varredura antiminas no canal da barra (a partir de julho de 1943, realizada pelo *USS Flicker* e posteriormente pelo *USS Linnet*);

- Recife: o Encouraçado *São Paulo* ficou ancorado no interior do arrecife servindo de bateria flutuante, provendo

a defesa antiaérea e supervisão da rede antitorpédica. A varredura de minas era provida por navios mineiros-varredores norte-americanos;

- Salvador: o Encouraçado *Minas Gerais* fazia a defesa do porto em conjunto com as baterias do Exército situadas na Ponta de Santo Antônio e na Ilha de Itaparica. Os monitores *Parnaíba* e *Paraguaçu* (movimentados do Mato Grosso) foram adaptados no Rio de Janeiro para operarem na Baía de Todos os Santos;

- A Ilha de Trindade foi ocupada por um destacamento de fuzileiros navais, enquanto Fernando de Noronha ficou sob encargo do Exército com elementos da Força Aérea Brasileira e norte-americanos que operavam o campo de aviação (GAMA & MARTINS, 1985, pp. 275-279).

Em 31 de agosto de 1942, a Marinha do Brasil promoveu uma grande reorganização na sua estrutura administrativa operacional com a criação de seis comandos navais, responsáveis pelo emprego dos meios e da logística na área sob sua responsabilidade. Os comandos eram os seguintes: Norte, abrangendo os estados do Acre, Amazonas, Pará, Maranhão e Piauí, sede em Belém; Nordeste, abarcando Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas, com sede em Recife; Leste, compreendendo os estados de Sergipe, Bahia e Espírito Santo, sede em Salvador; Centro, envolvendo os estados do Rio de Janeiro e São Paulo, sede no Rio de Janeiro; Sul, abrangendo Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, sede em Florianópolis; e Mato Grosso que abrangia as bacias fluviais do Mato Grosso e Alto Paraná, com sede em Ladário.

Em setembro de 1942, o governo brasileiro destacou unidades da Marinha e da Força Aérea para operações de defesa continental e do patrulhamento da costa, escolta de comboio e de guerra

antissubmarino junto com as forças norte-americanas já estacionadas em bases no território brasileiro. Neste mesmo mês, a fim de poupar meios e dar unidade de comando para a defesa das rotas comerciais contra os ataques dos submarinos inimigos, Getúlio Vargas passou a coordenação e o controle operacional da Frota Naval do Nordeste ao Almirante Jonas Howard Ingran, comandante do Atlântico Sul Aliado. A partir de então todo o tráfego marítimo no Atlântico Sul foi organizado na forma de comboios, muitos em operação conjunta entre a MB e a US Navy.

Os militares norte-americanos consideravam o saliente nordestino brasileiro fundamental para a defesa do continente contra uma possível invasão nazista, a partir da projeção de forças, via colônias francesas, do norte da África. Junta-se a este fator o aumento do fluxo de navios em direção ao norte, usando as rotas que passavam ao largo da costa sul-americana. A costa brasileira seria uma rota segura para os comboios que rumavam para o teatro de operações indiano e o fluxo de matérias-primas africanas e sul-americanas da costa atlântica em direção à América do Norte e à Grã-Bretanha. A importância estratégica da região foi o que levou ao estabelecimento, em Recife, da sede do Comando da 4ª Esquadra, em dezembro de 1942, e de esquadrões de aviação em Belém, Fortaleza, Natal, Recife, Salvador e Rio de Janeiro, por exemplo.

O despreparo da Marinha do Brasil para a guerra naval moderna, como já citado acima, fez com que a prioridade para o recebimento dos novos meios navais fornecidos pelos norte-americanos fosse voltada para a guerra antissubmarino. No período de setembro de 1942 a abril de 1943, a Armada brasileira recebeu, pelo Lend and Lease Program, oito caça-submarinos, a *Classe J*, construídos com

casco de madeira ficaram conhecidos como caça-pau¹⁸. Na Marinha americana eram classificados como *Sub-Chasers*, armados com um canhão de 76 mm, duas metralhadoras de 20 mm a meia-nau, na popa dois morteiros K e duas calhas para lançamento de bombas de profundidade de 300 lbs. Os caça-pau deslocavam 100 ton, tinham 33,5 m de comprimento e uma baixa velocidade 15 nós; eram equipados com sonar e levavam uma guarnição de 28 homens. Os navios, apesar de estáveis, jogavam muito no mar, ainda mais nas ondas curtas características do Nordeste, desgastando a tripulação. A comida era deficiente, a cozinha era pequena e nem sempre as panelas se mantinham no fogão, devido ao balanço da embarcação. Os alojamentos eram pequenos e os banheiros exíguos, muitas vezes os marinheiros tinham que ser amarrados no beliche para conseguirem dormir e a pequena disponibilidade de água doce aumentava o desconforto da guarnição. Apesar de todas essas limitações, os “cacinhas” escoltavam comboios de Recife a Belém e/ou Trinidad, em jornadas de quase trinta dias de mar (GAMA & MARTINS, 1985, p. 284).

Entre junho e novembro de 1943, os norte-americanos forneceram à MB mais oito caça-submarinos, com casco de ferro, apelidados de caça-ferro e designados como *Classe G*¹⁹. A US Navy classificava esses navios como *patrol craft*, eram armados com um canhão de 76 mm e um lança-foguetes (*mouse trap*), duas metralhadoras de 20 mm a meia-nau, na popa um canhão automático de 40 mm, dois morteiros K e duas calhas para lançamento de bombas de profundidade de 300 lbs. Os caça-ferro deslocavam 280 ton, tinham 57,3 m de comprimento, atingiam uma velocidade baixa de 18 nós, eram equipados com radar, sonar e levavam uma guarnição de 60 homens, eram navios bons de mar e seus dois

lemes permitiam o navio fazer manobras bem rápidas, condição necessária para caçar submarinos²⁰.

Os *Classe G* eram mais confortáveis que os *Classe J*, mas ainda assim exigiam uma boa resistência por parte da tripulação em missões que exigiam muitos dias de mar. O Almirante Rubem José Rodrigues de Mattos afirma que as tripulações dos caça-ferro eram constituídas de

homens fortes, moços e capazes, pois de outra forma não resistiriam àquela vida, dividida nos clássicos “quartos”, “de serviço”, “de retém”, e “de folga”, folga esta, que nada significava, porque no mar, em tempo de guerra, todos trabalhavam. Os Postos-de-Combate eram rapidamente guarnecidos nas emergências, que não eram poucas e sempre nas horas de maior perigo para o comboio, isto é, nos crepúsculos matutino e vespertino. Estes Postos, atendidos por todos, sem exceção, todos os dias, com mau e bom tempo, marcavam o início e o fim do dia; contudo à noite, por qualquer suspeita, poderiam haver ocorrências, para as quais seria soada, sem hesitação pelo Oficial de Quarto, a buzina de chamada geral. Por essa razão, os homens escolhidos para os caça-submarinos deveriam ser calmos e controlados, de forma a poder, receber chuva e vento frio na cara e voltar meia hora depois para retomar o sono e dormir, até que a buzina soasse novamente.

E continua:

Às vezes, o tempo era bom, que minorava as condições de vida num caça-submarino que, de convés baixo e levando alta velocidade, obrigava homens

aquecidos em seus beliches a se levantarem, já vestidos, e enfrentarem borrifos das ondas, quando atendiam em segundos, os seus postos. Em outras ocasiões, o tempo era mau: o vento soprava forte e o mar varria a proa a cada caturro do navio. A guarnição do canhão de proa era a que mais sofria; a onda invadia o barco, carregando tudo, a ponto de, por vezes, desaparecer no mar, como perdidas fossem, mas ao navio se levantar, rápido, lá estavam os homens, sem um protesto, inteiramente molhados, agarrados como podiam, sem, contudo, abandonarem seus postos e prontos para fazer o canhão despejar fogo contra o inimigo (MATTOS, 1978).

Ente agosto de 1944 e maio de 1945, foram transferidas da US Navy para a MB oito contratorpedeiros (CT), da *Classe Cannon*, que a Marinha designou como *Classe B*²¹. Eram navios especializados para a guerra antissubmarino, dotados de sonar, dois radares e centro de informações de combate, estavam armados de: três canhões de 76 mm, dois na proa e um na popa; dois canhões automáticos de 40 mm, em reparo duplo; oito metralhadoras de 20 mm; três tubos de torpedo de 533 mm, um lança-foguetes AS (*hedgehog*) na proa; na popa, oito morteiros K, duas calhas para lançamento de bombas de profundidade e dois geradores de fumaça. Os *Classe B* tinham 93 m de comprimento, deslocaram 1240 ton, velocidade máxima de 20 nós e com um raio de ação de 11.500 milhas a 11 nós. A tripulação era de 200 homens. Eram navios manobráveis e mais confortáveis para a tripulação, em relação aos caça-pau e caça-ferro.

O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro deu a sua contribuição para a Esquadra com a construção de três

contratorpedeiros, a *Classe M*²², baseados no *destroyers Classe Mahan*, da US Navy. Após o lançamento, os CT foram enviados aos Estados Unidos para receberem o armamento definitivo. Até então eram os navios mais complexos construídos pela Marinha. Deslocavam 1.500 ton (padrão), 2.200 ton (carregado) com 104 m de comprimento e levavam uma tripulação de 210 homens. Eram navios velozes, 36.5 nós, com um raio de ação de 6.000 mn a 15 nós, e bem armados: cinco canhões 127 mm em reparos singelos; quatro canhões de 40 mm em dois reparos duplos; oito metralhadoras de 20 mm em reparos singelos; três reparos quádruplos de tubos de torpedos de 533 mm; duas calhas de cargas de profundidade Mk 3, quatro projetores laterais para cargas de profundidade o lançamento de bombas de profundidade de 300 lbs e dois geradores de fumaça.

Os arsenais de Marinha do Rio de Janeiro deram continuidade à construção dos contratorpedeiros, os *Classe A*, que só seriam concluídos após a guerra e a modernização dos navios da Esquadra de 1910, tais como os cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, a conversão de navios mineiros (*Classe C*)²³, de seis traineiras de 680 ton (*Classe Felipe Camarão*) e do navio hidrográfico *Jaceguai* em corvetas especializadas na guerra antissubmarino, com armamento e equipamento fornecidos pelos norte-americanos²⁴.

Em 25 de agosto de 1942, a Marinha do Brasil criou o Grupo de Patrulha Sul (GPS) responsável pelo patrulhamento e escolta de comboios que iam do Rio de Janeiro em direção ao sul do país. O grupo era composto pelos CT *Santa Catarina*, *Rio Grande do Norte* e *Sergipe*, dois meses depois os CT foram substituídos pelo CT *Maranhão* e pelas corvetas *Cananeia* e *Camocim*. Em 24 de abril de 1944, o GPS foi transformado em Força Naval do Sul, as corvetas *Classe C* foram transferidas para

FNN e receberam as corvetas *Classe Felipe Camarão* e a *Jaceguai*.

Em 5 de outubro de 1942, a MB criou a Força Naval do Nordeste (FNN), logo reforçada com novas embarcações oriundas dos acordos com os Estados Unidos e de navios transferidos de outros setores pelo Estado-Maior da Armada. A FNN era constituída pelos cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*; corvetas *Carioca*, *Caravelas*, *Camaquã* e *Cabedelo*, caça-submarinos *Guaporé* e *Gurupi*. Posteriormente, foram incorporados o Tender *Belmonte*, os novos caça-submarinos, os três contratorpedeiros *Classe M*, e os submarinos de origem italiana (*Tupi*, *Timbira* e *Tamoio*, *Classe Perla*) e o SE *Humaitá* (*Classe Ballila*). Esses meios passaram a constituir a Força-Tarefa 46, da Força do Atlântico Sul, responsável por realizar o maior esforço operacional no mar. Em abril de 1945, com a redução do número de comboios, a FNN foi reorganizada (GAMA & MARTINS, 1985, pp. 295-296).

Na divisão de tarefas entre as Forças Armadas brasileiras para proteger a região nordestina de possíveis incursões dos nazistas, coube ao Exército ocupar e defender as regiões litorâneas e a Ilha de Fernando de Noronha, os fuzileiros navais ocuparam a Ilha da Trindade; a Força Aérea (em conjunto com elementos da aviação norte-americana) cooperava nas ações antissubmarino e de patrulha aérea sobre o Atlântico.

A situação da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial era igual a das outras forças, não possuía mais do que 30 caças obsoletos, os aviões eram de várias origens, a logística era sofrível e a formação do pessoal apenas se iniciava. No momento em que o governo decidiu participar dos combates, os pilotos tiveram que fazer treinamento nos Estados Unidos para, só então, atuarem nas patrulhas antissubmarino e entrarem em combate na Itália. Inicialmente, as patrulhas

eram realizadas no litoral com aviões de treinamento, como os *Lockheeds* 12A e bi-motores *Grumans* e como avião de ataque os *Vultee* V-11. Com a chegada dos aviões *Catalina*, *Hudson*, *Ventura*, *B-25 Mitchell* e os caças P-40, a FAB adquiriu a capacidade de patrulhar a costa e proteger os comboios a qualquer hora do dia e da noite e em quaisquer condições atmosféricas. Os novos aviões tinham um raio de ação maior, eram dotados de radar e armamento para a guerra antissubmarino.

O serviço de vigilância e defesa da costa foi organizado como uma operação conjunta das três Forças com missões e atribuições específicas a fim de poupar meios e cobrir a maior parte do litoral. Apesar dos novos meios de combate recebidos, tudo o que se referia a operações militares (treinamento, material bélico, munição, combustível, informações, etc.), formação de pessoal especializado e dos combatentes dependia dos Estados Unidos. Este fato se transformou em uma das maiores dificuldades encontrada pelos militares brasileiros, pois os norte-americanos em diversas ocasiões se esquivaram de cumprir o que fora tratado, retardando a entrega de material bélico, não cooperando na difusão de informações e no treinamento dos combatentes brasileiros às táticas modernas. Os norte-americanos preferiam eles mesmos se ocuparem das atribuições de defesa, alijando os brasileiros e em várias ocasiões tentaram estabelecer medidas e procedimentos que afrontavam a soberania nacional excedendo aquilo que havia sido acordado. Os problemas foram se acumulando de tal forma que foi preciso a intervenção do próprio Roosevelt para que as reivindicações brasileiras fossem atendidas e que houvesse maior cooperação por parte das Forças Armadas norte-americanas.

Além dessas dificuldades com o nosso principal aliado, o governo brasileiro e o comando aliado tinham objetivos po-

líticos e estratégicos diferentes. O Brasil queria modernizar suas forças e devido a uma série de outros fatores também tinha preocupações com a fronteira sul do país (temores em relação aos argentinos e a presença de grandes comunidades alemães, japonesas e italianas no interior do país). As dificuldades se agravaram a partir do momento em que as forças do Eixo foram expulsas do norte da África e a ameaça submarina alemã foi praticamente neutralizada. O Teatro de Operações do Atlântico Sul passou a ser secundário em todos os sentidos e os norte-americanos passaram a postergar ainda mais o cumprimento dos acordos.

O Brasil, ao contrário dos norte-americanos, foi além dos acordos firmados para o apoio aos Aliados, abriu seu espaço aéreo ao trânsito de aeronaves aliadas, forneceu bases para apoio, manutenção e abastecimento de aeronaves e de descanso para as tripulações. Os portos, aeroportos e instalações militares em Belém, Natal, Recife, Fernando de Noronha, Maceió, Salvador e Rio de Janeiro foram utilizados como bases das operações e/ou ações de apoio logístico, pistas de pouso foram construídas para uso dos Aliados com grande parte dos custos assumidos pelo governo brasileiro. Tropas aliadas foram autorizadas a estacionar no território nacional sem grandes restrições. As FFAA Brasileiras foram colocadas à disposição para lutar junto aos Aliados em outro continente, o que acabou ocorrendo.

Em 1943, na reunião de Natal, entre Vargas e Roosevelt foi acordado o envio de uma Força Expedicionária para participar das operações na Itália. Tal participação só foi possível devido ao interesse político norte-americano, a necessidade de novas tropas para substituir unidades em operação e a concentração das principais unidades Aliadas para a invasão da Normandia e do interesse do governo brasileiro em participar dos combates na Europa.

A Resolução nº 11, de 3/4/1943 estabelecia os parâmetros operacionais para a defesa do litoral brasileiro e da subárea do Atlântico Sul, adjacente à costa brasileira, que estaria sob responsabilidade conjunta Brasil-EUA; o Comandante da Força do Atlântico Sul comandaria as unidades das Forças Navais e Aéreas do Brasil, colocadas sob o seu comando operacional; a unidade de comando não implicava controle administrativo e disciplinar das FFAA Brasileiras; o governo brasileiro se responsabilizava pela defesa terrestre de seu território e a proteção dos estabelecimentos militares nele existentes; o Comandante da Força do Atlântico Sul cooperaria com as FFAA Brasileiras na defesa das áreas costeiras e na proteção do tráfego marítimo na subárea do Atlântico Sul.

A fim de dar conta às exigências estratégicas e operacionais do Teatro de Operações do Atlântico Sul, o Brasil priorizou o recebimento de navios com capacidade de fazer a guerra antissubmarino. Tal fato levou a US Navy a transformar a Força do Atlântico Sul em 4ª Esquadra²⁵.

A 4ª Esquadra somada à FNN foi organizada em forças-tarefa com missões e setores específicos dentro da sua área de atuação no Atlântico Sul. O aumento do número dos meios não significou o fim dos ataques dos *U-boot*, que só tiveram uma redução significativa, a partir de meados de 1943.

Os Aliados cogitaram empregar as forças brasileiras no norte da África e na ocupação da Ilha dos Açores e da Madeira, operações descartadas posteriormente. Após o afundamento do *Baependi* (15/8/1942), o Brasil conjecturou realizar uma operação independente contra a Guiana Francesa ou Dacar, no Senegal. Nestas regiões estavam instaladas bases de submarinos das potências do Eixo que atacavam as embarcações comerciais no Atlântico Sul. Neste sentido, foram consideradas, ainda, hipóteses de emprego de

tropas brasileiras para a defesa do Uruguai, devido à possibilidade de que a Argentina promovesse algum tipo de ação militar na fronteira sul.

AS OPERAÇÕES DA MARINHA DO BRASIL NA BATALHA DO ATLÂNTICO

A principal missão da Marinha do Brasil durante a Batalha do Atlântico era garantir a liberdade de navegação pelo patrulhamento e a escolta de comboios ao longo da costa, do trecho que ia de Florianópolis até o Rio de Janeiro (sob a responsabilidade da Força Naval Sul do Brasil). O trecho que ia da Capital Federal até Recife estava sob a responsabilidade conjunta da 4ª Esquadra norte-americana e da Força Naval do Nordeste. À medida que a MB recebia novos navios, os norte-americanos se retiravam para cumprir outras missões mais ao norte. Uma das principais tarefas da MB era a proteção dos comboios no trecho Recife-Trinidad, antes sob responsabilidade da US Navy, mas que contava com o apoio frequente de belonaves brasileiras. A partir de julho de 1943, as escoltas estenderam sua rota até o Rio de Janeiro e em outubro de 1944, todos os comboios indo e vindo de Trinidad passaram a ser exclusivamente escoltados pela MB. Houve comboios especiais para Fernando de Noronha, o da FEB para a Itália e para costa leste dos Estados Unidos.

As orientações básicas da campanha antissubmarino da MB na Batalha do Atlântico foram: inicialmente, evitar que os submarinos inimigos chegassem às posições que pudessem atacar a navegação, detectá-los e se possível destruí-los; posteriormente, com o aumento do número meios (navios e aviões) e a disponibilidade de instrumentos de detecção como o sonar e o radar (quando o submarino

estivesse na superfície), deu-se início às operações de caça e destruição, cobrindo áreas extensas, principalmente, nos pontos de passagem obrigatória dos submarinos, nas quais, se viessem à tona pudessem ser detectados e destruídos (GAMA & MARTINS, 1985, pp. 330-331).

A MB teve que tomar uma série de providências para se prontificar para o combate, tais como: o treinamento das tripulações, a criação de uma doutrina para a guerra antissubmarino e instruções de organização e conduta dos comboios, com os recursos que tinha disponíveis e sem experiência anterior. A organização e a escolta do comboio eram de responsabilidade do oficial da MB encarregado de comandar a escolta. O capitão de longo curso mais antigo recebia o título de Comodoro e era o responsável pela conduta dos navios mercantes durante o trajeto. O oficial de Marinha era o responsável pela confecção do Plano de Operações que detalhava todas as normas e procedimentos a serem adotados pelos mercantes e escoltas até a chegada ao porto de destino. Na véspera da partida do comboio era feita uma reunião entre os oficiais da MB com os comandantes e oficiais de comunicação dos navios mercantes, quando eram passadas as partes do Plano de Operações que lhe diziam respeito, tais como: as normas e procedimentos a serem adotados durante o percurso e em caso de serem atingidos, manobras de emergências, medidas a serem adotadas em caso de ataque ao comboio, a posição de cada navio, a velocidade e a rota a ser seguida, rumos evasivos (se fosse o caso e mediante ordem), disciplina de luzes e ruídos, normas de comunicação (utilização de bandeiras, holofotes, faixas de rádio), quanto ao lançamento do lixo no mar e de fumaça das chaminés (ou seja tudo que pudesse indicar a presença do comboio). Com relação às escoltas, o Plano continha instruções detalhadas relativas aos setores de vigilância e de busca sonar, proce-

dimentos com relação aos zigue-zague, ao avistarem submarinos inimigos, de ataque e ao serem atacados, plano de comunicações, disciplina de luzes e ruídos etc.

Os comboios tinham de 50 a 60 mercantes, agrupados em colunas (de 9 a 12) espaçadas de 600 a 1000 jardas. Em cada coluna, os mercantes mantinham uma distância de 400 a 600 jardas um do outro. O comboio tinha uma forma retangular com uma frente de quatro milhas e uma profundidade de uma milha e sete décimos. Os navios mais importantes, como os de transportes de tropas, petroleiros, munição, etc. iam no centro do dispositivo, com as escoltas navegando no entorno. Um dos pontos mais importantes era a saída do porto e a organização do comboio. Os navios escoltas saíam sempre três ou quatro horas antes e aguardavam fora do porto a formação do comboio. Os mercantes, normalmente, saíam pela manhã, em coluna na ordem prevista para o deslocamento, erros de posicionamento e atrasos eram frequentes, cabendo ao comandante da escolta tomar as providências para corrigir os problemas que surgissem. As derrotas (rotas a serem seguidas) nem sempre eram os caminhos mais curtos, mas eram planejadas levando-se em consideração os comboios em sentido contrário, as zonas mais prováveis de ataques, zonas que podiam indicar a presença do comboio e a cobertura aérea. Noites de luar ou fases crepusculares eram períodos perigosos, que obrigavam as escoltas permanecerem em postos de combate ou com um terço da tripulação prontas para efetuar ataques de emergência. Em caso de contato com um submarino inimigo o navio escolta que o identificou executava o ataque e informava ao comandante do comboio, que tomava as providências cabíveis. O navio escolta dificilmente abandonava o seu setor ou perseguia o submarino, a não ser que recebesse ordem para isso. Normalmente, a

perseguição era feita quando o comboio dispunha de elementos de caça e destruição. A cobertura antissubmarino tinha um raio de aproximadamente seis mil jardas e a proteção aérea e de artilharia até o alcance visual. Normalmente, patrulhando a rota iam aviões de patrulha e dirigíveis.

Caso um mercante fosse atingido, os demais executariam manobras de emergência, guinariam e prosseguiriam a viagem, deixando o atingido para trás a cargo do navio escolta designado para isso. Os desgarrados ou eram deixados à própria sorte ou, no caso de sua carga ser valiosa, recebiam uma proteção especial. Com relação às patrulhas e escoltas o Almirante Rubem Mattos afirma que

Nada havia de mais incômodo na vida a bordo do que aquele *ping* emitido praticamente a cada dez segundos. Aparentemente ninguém mais o ouvia. Entretanto, se por qualquer razão o *ping* não saía na cadência habitual da varredura todos imediatamente se alertavam e ficavam na expectativa de alguma emergência.

O mesmo acontecia quando se recebia o eco. No mesmo instante, a tripulação tensa esperava que outros *pings* emitidos na mesma direção identificassem o alvo como submarino ou não. Se houvesse qualquer dúvida, soava imediatamente o sinal de postos de combate (MATTOS, 1978).

O equipamento de maior eficiência na detecção dos submarinos era o sonar cuja eficiência dependia de vários fatores (salinidade da água, profundidade, turbulência da água, etc.), o radar (alvo de contramedidas alemães e a destreza da tripulação ao mergulhar o submarino) e

o radiogoniômetro de alta frequência (detecção das frequências de rádios usados pelos submarinos). Os meios de detecção conjugados com cargas de profundidade e por bombas-foguete lançadas pela popa do navio (*mouse traps* e *hedgehog*) tinham seu grau de eficiência, dependente dos meios de detecção.

As operações realizadas pela Marinha do Brasil durante a Segunda Guerra Mundial eram, normalmente, defensivas e sua principal tarefa era a proteção de comboios (regulares ou especiais). As exceções seriam as patrulhas oceânicas, visando à interceptação de navios furadores de bloqueio realizados pelos CT *Mariz e Barros* e *Marcílio Dias* em conjunto com Forças-Tarefa americanas. Somente perto do fim da guerra, quando a ameaça representada pelos submarinos era limitada é que a MB pôde organizar grupos de caça e destruição, constituídos por contratorpedeiros e caça-submarinos, mas a esta altura dos acontecimentos tiveram pouco o que fazer.

No segundo semestre de 1944, navios de transporte norte-americanos tiveram a seu encargo conduzir os contingentes da Força Expedicionária Brasileira a partir do porto do Rio de Janeiro para a Itália. Em 7/7/1944, o transporte *General Mann* partiu com o 1º Escalão da FEB, no dia 22 de setembro, foi a vez do 2º Escalão embarcado no transporte *General Mann* e o 3º Escalão no transporte *General Meiggs*. Estes dois comboios foram escoltados pelos CT *Marcílio Dias*, *Mariz e Barros* e *Greenhalgh* até a altura de Gibraltar, quando unidades navais britânicas assumiram a proteção do comboio. Em 23 de novembro, partiu o 3º comboio com o 4º escalão, inicialmente a escolta era constituída pelos Cruzadores *Rio Grande do Sul* e *USS Omaha* e o CT *Marcílio Dias*; ao largo de Salvador o *Rio Grande do Sul* foi substituído pelo Cruzador *Bahia*; em Recife, o CT *Mariz e Barros* assumiu no lugar do *Bahia* e seguiu com

as outras unidades navais até Gibraltar.

Durante o conflito, 33 navios mercantes brasileiros foram atacados. No Mediterrâneo, Atlântico Norte, Caribe e nas costas brasileiras, foram afundados 31 e 2 navios sobreviveram. Com relação aos mercantes estrangeiros foram afundados 43 navios, muitos deles bem ao largo e somente os naufragos chegaram à costa, quando então foram recolhidos²⁶.

Nesta altura da Batalha do Atlântico, os submarinos eram os principais inimigos, já que a ameaça de navios de superfície corsários era bem menor. Os ataques na costa brasileira tiveram início em 18 de maio de 1942, com o torpedeamento do *Comandante Lira*, ao largo do litoral do Ceará, pelo submarino italiano *Barbarigo*, curiosamente, foi também o único salvo graças à ação do rebocador nacional *Heitor Perdigão* e navios de guerra norte-americanos. O último navio afundado foi o *Campos*, em 23 de outubro de 1943, quando viajava do Rio de Janeiro ao Porto do Rio Grande, e foi atacado pelo *U-170*, na altura de Alcatrazes, entre o Rio de Janeiro e Santos. Na costa brasileira atuaram cerca de 32 submarinos, 24 alemães e 8 italianos, participaram dos ataques e 12 submarinos foram afundados (11 alemães e 1 italiano)²⁷.

As classes dos *U-boot* mais empregados nas costas brasileiras foram o *Type VII C*²⁸ e *IX C* e *D*²⁹. Já os italianos usaram submarinos de várias classes, até porque produziram variações dos mesmos modelos: *Classe Calvi*³⁰ (*Pietro Calvi* e *Enrico Tazzoli*), *Classe Marcello*³¹ (*Augustino Barbarigo*, *Comandante Cappellini*), *Classe Brim*³² (*Archimede*), *Classe Liuzzi*³³ (*Alpino Bagnolini*), *Classe Marconi*³⁴ (*Leonardo da Vinci* e *Luigi Torelli*). Os submarinos italianos, de maneira geral, permaneceram um tempo curto atuando na costa brasileira, provavelmente devido ao tempo de viagem, ao emprego em outras missões no Mediterrâneo e às dificuldades de se passar pelo

Estreito de Gibraltar (para aqueles baseados na Itália). A título de comparação podemos dizer que os submarinos alemães eram bem superiores aos italianos, tanto em termos técnicos (o submarino propriamente dito) quanto operacionais (treinamento das tripulações e táticas de combate). Os *U-boot* eram muito eficientes, criativos em combate e foram adversários muito duros.

A Marinha do Brasil escoltou cerca 3.164 navios entre nacionais e estrangeiros, somando 16.466.062 ton e perdidas 14.141 ton, que representa 0,08% da tonelagem e 0,09 dos navios. O número total de comboios em águas nacionais e estrangeiras, efetuados por navios de guerra brasileiros, norte-americanos e/ou por ambos em cooperação foi de 575. Três navios (*Fitz John Porter*, *Pelotasloide* e *Vital de Oliveira*) foram perdidos entre os escoltados. Apenas nos itinerários foram percorridas 600.000 milhas marítimas, sem contar os reconhecimentos ou manobras em zigue-zague (GAMA & MARTINS, 1985, p. 367).

Outras missões desempenhas pela MB, além da escolta de comboios foram a escolta de navios que transportavam homens para a extração de borracha de Recife a Belém, proteção do navio que fazia a manutenção do cabo submarino entre o Brasil e os Estados Unidos, destruição de minas à deriva e de salvamento marítimo.

A Marinha do Brasil ao longo da sua participação na Batalha do Atlântico registrou contato com dezessete submarinos, entre os trinta e dois que operaram em nossas costas³⁵. A MB não tem nenhuma notificação de destruição de submarinos inimigos. Foram afundados em nossas costas: onze submarinos, dez alemães e um italiano. Todos destruídos pela aviação (FAB e os norte-americanos)³⁶, além do caso do U-604 que foi afundado pela própria tripulação. Todos os tripulantes sobreviventes dos submarinos do Eixo

foram levados para os Estados Unidos. A MB teve três perdas, o Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira* torpedeado pelo U-861, a Corveta *Camaquã* emborcada por um “violento golpe de mar” e o acidente com o Cruzador *Bahia* (GAMA & MARTINS, 1985, pp. 378-387, 402-415).

CONCLUSÃO

A participação da Marinha do Brasil na Batalha do Atlântico foi limitada a escolta de comboios e pontuais ações ofensivas. Tal fato ocorreu devido ao alto grau de obsolescência da Esquadra, fruto do descaso dos governantes, das limitações econômicas e do baixo nível do desenvolvimento social do período.

Outro grande problema que a Marinha do Brasil enfrentou foi a dependência em relação à Marinha dos Estados Unidos, desde informes de inteligência, passando pelo equipamento, indo até os itens mais básicos do suprimento (como o combustível e a munição, por exemplo), algo que só seria superado trinta anos depois. Neste sentido, o poder de combate da Marinha brasileira se fortaleceu com o recebimento de novos meios dos Estados Unidos. Internamente, a modernização de vários navios de guerra e a construção de contratorpedeiros em plena guerra foi um feito que não deve ser desprezado, principalmente, levando-se em conta todas as limitações existentes em um país com uma industrialização incipiente e o baixo nível de escolaridade de grande parte da população.

Apesar de todos esses obstáculos e independente óbice, a Marinha do Brasil se fez ao mar para proteger nossas costas e a navegação comercial, ganhou experiência em combate na guerra antissubmarino, se atualizou (relativamente) em termos tecnológicos e deu um salto de qualidade na preparação do pessoal, no nível tático e no planejamento estratégico. A eficiência em combate da Marinha do Brasil, no

cumprimento das missões que recebeu, foi elevada como foi demonstrado ao longo desse artigo.

BIBLIOGRAFIA

DIMBLEBY, Jonathan. *The Battle of the Atlantic. How the Allies won the war*. New York: Oxford University, 2016.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leôncio. *A Marinha na Segunda Guerra Mundial in História Naval Brasileira*. 5º Volume, Tomo II. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.

MATTOS, Rubem José Rodrigues de. "A Vida nos Caça-Ferro, durante a Segunda Guerra Mundial". *Revista do Clube Naval*, n.º 252, Maio de 1978. Naval. Disponível no sítio eletrônico: <http://www.naval.com.br/ngb/G/CS-na-IIGM.htm> Acessado em 15/5/2020.

RAMOS, Fábio Pestana. *A Guerra no Atlântico Sul. A 2ª Guerra Mundial em águas brasileiras*. Santo André: FPR/PEAH, 2013.

SANDER, Roberto. *O Brasil na mira de Hitler. A história do afundamento dos navios brasileiros pelos nazistas*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2007.

WHITE, David. *Bitter Ocean: The Battle of the Atlantic, 1939–1945*. New York: Simon & Schuster, 2008.

SITES CONSULTADOS

<https://uboat.net/>

http://memoria.bn.br/DocReader/docmulti.aspx?bib=%5Bcache%5Dcolina_4721601042292.DocLstX&pasta=ano%201914&pesq=submarino%20alem%C3%A3o

<https://www.naval.com.br/ngb/ngb-new.htm>

NOTAS

¹ Pacto de Não-intervenção e Inviolabilidade de Territórios ("Convenção dos Direitos e Deveres dos Estados").

² Declaração de Princípios de Solidariedade e Cooperação Interamericana criando um sistema de consultas multilaterais sobre a segurança continental.

³ Nesta Conferência, o Brasil definiu seu apoio ao projeto de defesa continental norte-americano, rompendo a postura de neutralidade ou de apoio restrito aos Aliados, em caso de uma nova guerra na Europa.

⁴ Ao final da conferência foi assinada a Declaração do Panamá, onde se afirmava a neutralidade dos países americanos participantes, proibia a entrada de submarinos beligerantes em seus portos, exigia o fim das atividades subversivas em seus países e anunciava a criação da Zona de Segurança Marítima que se estendia a 300 milhas náuticas (560 km) em ambos os lados do continente americano, exceto no Canadá e nas colônias e posses de estados europeus. Essa área, posteriormente, foi policiada pela Patrulha da Neutralidade (*Neutrality Patrol*) composta, basicamente, pela Marinha dos Estados Unidos.

⁵ Foi acertado nessa reunião que todo atentado de um Estado não americano contra a integridade ou inviolabilidade do território, contra a soberania ou independência política de um Estado do continente americano, seria considerado como ato de agressão contra todos os demais Estados.

⁶ Realizada após o ataque japonês às bases americanas no Havaí, em 7 de dezembro de 1941, a reunião recomendou o rompimento de relações com os países do Eixo.

⁷ A Patrulha era constituída por encouraçados, cruzadores e contratorpedeiros (*destroyers*), distribuídos em nove grupos, posteriormente, foram incorporados três porta-aviões, que patrulhavam as costas dos EUA até a ilha de Trinidad. Com os ataques dos U-boot à navegação comercial do Brasil a patrulha foi estendida à costa brasileira e foram acrescentados quatro cruzadores.

⁸ O Programa de Empréstimo e Arrendamento (*Lend and Lease Program*, 1941-1944) foi um programa do governo norte-americano que tinha como objetivo fornecer material (armamento, munições, suprimentos, etc.) para o esforço de guerra das nações aliadas. Este programa foi criado visando superar as limitações contidas, o *Cash and Carry Program*. Sua implementação acarretou no não reconhecimento do *status* de neutro dos Estados Unidos por parte das potências do Eixo, a consequência foi que a partir de então os submarinos alemães começaram a atacar os navios mercantes estadunidenses. Os gastos totais do programa foram da ordem de US\$ 50,1 bilhões e os maiores beneficiários foram: a Grã-Bretanha com US\$ 31,4 bilhões, a URSS com US\$ 11,3 bilhões, a França recebeu US\$ 3,2 bilhões, a China com US\$ 1,6 bilhões e o Brasil com US\$ 372 milhões.

⁹ Os *Classe C: Carioca, Cananeia, Camocim, Cabedelo, Caravelas e Camaquã*, durante a guerra passaram por melhorias e foram transformados em corvetas antissubmarino, com material de origem norte-americana.

¹⁰ O contratorpedeiro classe M1 *Mariz e Barros*, M2 *Marcílio Dias* e M3 *Greenhalgh* construídos no Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, no Rio de Janeiro, baseado no projeto da classe norte-americana *Mahan*, e incorporados à Esquadra em novembro de 1943. Os navios receberam armamento provisório no Brasil e depois foram enviados para os Estados Unidos onde foram equipados e armados.

¹¹ O Vice-Almirante Henrique Aristides Guilhem, Ministro da Marinha, em relatório ao Presidente da República expressou as limitações da Marinha do Brasil, várias delas estruturais, próprias de um país com baixo nível de industrialização e de escolaridade,

com limitados recursos disponíveis para aquisições e/ou fabricação e dependente do fornecimento de estrangeiros, em especial, dos norte-americanos até para se fazer ao mar. Relatório do Ministro da Marinha, de 1941. Disponível no sítio eletrônico: <http://ddsnext.crl.edu/titles/142#?c=0&m=134&s=0&cv=0&r=0&xywh=-1125%2C-289%2C4696%2C3313> . Acessado em 19/5/2020.

¹² A *Task Force 3* era constituída de quatro cruzadores (*USS Memphis, USS USS Cincinnati, USS Omaha e USS Milwaukee*) e cinco destroyers (*USS Sommers, USS Jovett, USS Davis, USS Winslow e USS Moffet*).

¹³ A Era Vargas: dos anos 20 a 1945. Diretrizes do Estado Novo (1937 - 1945). Negociação do alinhamento. FGV/CPDOC. Disponível no sítio eletrônico: <https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos37-45/AGuerraNoBrasil/NegociacaoAlinhamento> Acessado em 13/3/2020.

¹⁴ O *Santa Clara* foi afundado na costa norte-americana (RAMOS, 2012).

¹⁵ O *Atalaia* naufragou em meio a uma tempestade, mas havia dúvida à época se tinha afundado por um U-boot (RAMOS, 2012).

¹⁶ No total foram armados 38 mercantes, inicialmente, as guarnições eram norte-americanas, depois foram substituídas por brasileiros. O armamento, normalmente, era um canhão (calibres variando de 127 mm a 75 mm) e duas metralhadoras (7 mm ou 13 mm). Além do armamento foram instaladas defesas contraminas magnéticas, comutadores automáticos, luzes especiais e chave-mestra para desligar a estação rádio.

¹⁷ Oriundos da Esquadra 1910, eram dez contratorpedeiros: CT-1 *Amazonas*, CT-2 *Pará*, CT-3 *Piauí*, CT-4 *Rio Grande do Norte*, CT-5 *Parahyba*, CT-6 *Alagoas*, CT-7 *Sergipe*, CT-8 *Paraná*, CT-9 *Santa Catarina* e CT-10 *Mato Grosso*, foram feitas algumas adaptações e instaladas duas calhas para o lançamento de bombas de profundidade.

¹⁸ A Classe J: J1 – *Javari*; J2 – *Jutaí*, J3 – *Juruá*, J4 – *Juruena*, J5 *Jaguarão*, J6 – *Jaguaribe*, J7 – *Jucuí* e J8 – *Jundiá*.

¹⁹ Classe G: G1 – *Guaporé*, G2 – *Gurupi*, G3 – *Guaíba*, G4 – *Gurupá*, G5 – *Guajará*, G6 – *Goiana*, G7 – *Grajaú* e G8 – *Graúna*.

²⁰ Informações disponíveis no sítio eletrônico: <http://www.naval.com.br/ngb/G/G068/G068.htm> Acessado em 15/5/2020.

²¹ Classe B: B1 – *Bertioga*, B2 – *Beberibe*, B – 3 *Bracuí*, B4 – *Bauru*, B5 – *Baependi*, B6 – *Bevenente*, B7 – *Babitonga* e B8 – *Bocaina*.

²² M1 – *Mariz e Barros*, M2 – *Marcílio Dias* e M3 – *Greenhalgh*.

²³ Inicialmente navios mineiros-varredores, *Carioca* e *Cananeia* (incorporados em 1939), *Camocim*, *Cabedelo*, *Caravelas* e *Camaquã* (incorporados em 1940).

²⁴ Eram traineiras que seriam utilizadas para a pesca oceânica, foram construídas nos Estaleiros da Organização Lage e posteriormente armadas no Arsenal e pelos norte-ame-

ricanos com um canhão de 76mm, quatro metralhadoras de 200mm e duas calhas para lançamento de bombas de profundidade.

²⁵ A Esquadra era constituída por mais de 140 unidades, das quais se destacam: 6 cruzadores, 4 porta-aviões, 8 porta-hidroaviões, 24 *destroyers*, 12 varredores, 26 caça-submarinos, 12 contratorpedeiros de escolta, além de outras unidades de combate e apoio.

²⁶ Gama & Martins (1985, pp. 339-360), PESTANA (2013) e SANDER (2007) citam números diferentes e incluem dois mercantes o *Santa Clara* e o *Atalaia*, que não se tem registro de terem sido torpedeados ou se afundaram em consequência de tempestades.

²⁷ Os seguintes *U-boot* atuaram na costa brasileira: 126,128, 129, 134, 154, 155, 159, 161, 164, 170, 172, 174, 176, 185, 190, 199, 507, 513, 514, 518, 591, 598, 604 e 861. Pode ser acrescentar a esta lista: o U-406 (supridor, conhecido como vaca leiteira) e dois que se refugiaram na Argentina, por ocasião da rendição da Alemanha, os U-530 e U-977 (que deram margem a uma série de especulações que outros submarinos haviam trazido altas figuras do Reich para se exilarem na América do Sul).

²⁸ U-boot Tipo VIIC - tinha como principais características: deslocamento 769 ton e carregado 871 ton; velocidade na superfície 17,2 nós, submerso 8 nós; raio de ação: 8.700 milhas náuticas a 10 nós; a profundidade máxima de mergulho 230 m; Armamento: 1 canhão de 88 mm, 1 metralhadora de 20 mm, 5 tubos para lançamento de torpedos e carregava de 14 torpedos; tripulação de 48 a 56 homens.

²⁹ U-boot Tipo IXC, principais características: deslocamento 1120 ton e carregado 1.232 ton; velocidade na superfície 18,2 nós, submerso 7,3 nós; raio de ação: 13.450 milhas náuticas a 10 nós; profundidade máxima de mergulho 230 m; Armamento: 1 canhão de 105 mm, 1 canhão de 37 mm AA, 1 metralhadora de 20 mm AA, 6 tubos para lançamento de torpedos e carregava de 22 torpedos; tripulação 48 homens. Em relação ao Type IXC, a diferença estava no deslocamento na superfície 1610 ton e submerso 1799 ton e no raio de ação 23.700 mn a 10 nós.

³⁰ *Classe Calvi*, principais características: deslocamento superfície 1549 ton e submerso 2061 ton; velocidade na superfície 16,8 nós, submerso 7,4 nós; raio de ação: 11.400 milhas náuticas a 8 nós; profundidade máxima de mergulho: 90 m; armamento: 2 canhões de 120 mm, 2 metralhadoras de 13,2 mm AA, 4 tubos para lançamento de torpedos e carregava de 8 torpedos; tripulação 77 homens.

³¹ *Classe Marcello*, principais características: deslocamento superfície 1000 ton e submerso 1245 ton; velocidade na superfície 17,4 nós, submerso 8 nós; raio de ação: 8000 milhas náuticas a 8 nós; profundidade máxima de mergulho: 100 m; armamento: 2 canhões de 120 mm, 4 metralhadoras de 13,2 mm AA, 4 tubos para lançamento de torpedos e carregava de 8 torpedos; tripulação 58 homens.

³² *Classe Marcello*, principais características: deslocamento superfície 1160 ton e submerso 1313 ton; velocidade na superfície 17,3 nós, submerso 8 nós; raio de ação: 9000 milhas náuticas a 7,8 nós; profundidade máxima de mergulho: 80 m; armamento: 1 canhão de 100

mm, 2 metralhadoras de 13.2 mm AA, 4 tubos para lançamento de torpedos e carregava de 8 torpedos; tripulação 58 homens.

33 Classe *Liuzzi*, principais características: deslocamento superfície 1030 ton e submerso 1484 ton; velocidade na superfície 19 nós, submerso 8 nós; armamento: 2 canhões de 100 mm, 4 metralhadoras de 13.2 mm AA e carregava de 8 torpedos; tripulação 58 homens.

34 Classe Marconi, principais características: deslocamento superfície 1195 ton e submerso 1490 ton; velocidade na superfície 17.8 nós, submerso 8.2 nós; raio de ação: 10500 milhas náuticas a 8 nós; profundidade máxima de mergulho: 90 m; armamento: 1 canhão de 100 mm, 4 metralhadoras de 13.2 mm AA, 4 tubos para lançamento de torpedos e carregava de 8 torpedos; tripulação 57 homens.

35 Vinte e quatro submarinos alemães: U-126, U-128, U-129, U-134, U-154, U-155, U-159, U-161, U-164, U-170, U-172, U-174, U-176, U-185, U-190, U-199, U-507, U-513, U-514, U-518, U-591, U-598, U-604 e U-861. Gama e Martins ressaltam que podem ser acrescentados o U-406 (supridor, conhecido como vaca leiteira) e os dois que se refugiaram na Argentina no fim da guerra o U-530 e o U-977 (entregues aos norte-americanos junto com a tripulação). Os oito submarinos italianos: *Calvi*, *Barbarigo*, *Bagnolini*, *Cappelini*, *Archimede*, *Leonardo da Vinci*, *Tazzoli* e *Torelli*.

36 Foram destruídos os seguintes submarinos: alemães, U-128, U-161 U-164, U-507, U-199, U-513, U-590, U-591, U-598 e o U-662, e o italiano *Archimede*.

Em plena Batalha do Atlântico, em 1942, o Brasil recebe a visita de Frank Knox, Secretário de Marinha dos EUA*

In the middle of the Battle of the Atlantic, in 1942, Brazil was visited by Frank Knox, Secretary of the US Navy

Giovanni Latfalla

Tenente-Coronel R/1 do Exército Brasileiro. Doutor em Ciência Política pela Universidade Cândido Mendes (UCAM). Mestre em História pela Universidade Severino Sombra (USS). Ex-professor de História dos Colégios Militares do Recife, Rio de Janeiro e Juiz de Fora.

RESUMO

Este artigo tem como objetivo mostrar os bastidores e acontecimentos insólitos ocorridos durante a visita do Secretário de Marinha dos Estados Unidos, Frank Knox, e sua numerosa comitiva, ao Brasil, em setembro de 1942, em plena Batalha do Atlântico, e pouco após o governo Vargas declarar guerra ao Eixo. Baseado em fontes inéditas, que ajudam a mostrar a complexidade do processo de alinhamento entre os dois países durante a Segunda Guerra Mundial e a preocupação com o esforço conjunto na defesa do hemisfério ocidental.

PALAVRAS-CHAVE: Getúlio Vargas; Alinhamento; Defesa

INTRODUÇÃO

Em fins de setembro de 1942, pouco mais de um mês após a declaração de guerra ao Eixo, ocorrida em agosto, o Brasil recebeu a visita de Frank Knox, Secretário de Marinha dos EUA, junto com uma numerosa comitiva. Ele já havia visitado o Brasil, em março de 1939, e se encontrado com o Presidente Vargas, mas, naquela ocasião, ele era apenas um jornalista (VARGAS, 1995, p. 208). O pesquisador Frank McCann (1985, p. 236) escreveu que Knox veio fazer uma viagem de inspeção, tendo em vista que nesta época o Brasil estava

ABSTRACT

This article aims to show the behind the scenes and unusual events that occurred during the visit of the United States Navy Secretary, Frank Knox, and his numerous delegation, to Brazil, in September 1942, in the middle of the Battle of the Atlantic, and shortly after the Vargas government declare war on the Axis. Based on unpublished sources, which help to show the complexity of the alignment process between the two countries during World War II and the concern with the joint effort to defend the western hemisphere.

KEYWORDS: *Getúlio Vargas; Alignment; Defense*

*Artigo recebido em 2 de agosto de 2020 e aprovado para publicação em 14 de outubro de 2020.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, nº 32, p. 27-39 – 2020.

ao lado dos Aliados, e já existia uma forte ligação entre a Força Naval do Atlântico Sul e a defesa marítima brasileira.

Que tipo de inspeção seria feita por Knox? O Secretário de Marinha tinha a atribuição para tomar alguma decisão estratégica ou tática, no teatro de operações do Atlântico Sul? Os motivos para estes questionamentos têm por base a atuação limitada do Secretário de Marinha durante a Segunda Guerra Mundial.

Tendo por início as suas atribuições, Huntington (1996, pp. 343-344) expôs claramente a respeito das atuações dos Secretários Knox (Marinha) e Stimson (Guerra), dos Estados Unidos, durante a Segunda Guerra Mundial:

Por toda a terceira administração de Roosevelt, os Ministros da Guerra e da Marinha foram excluídos de questões de grande estratégia. A escolha que Roosevelt fez de Stimson e Knox, em 1940, foi indubitavelmente, motivada, em parte, pelo sentimento de que ele próprio dirigiria as Forças Armadas e que os dois idosos Republicanos tenderiam a ser administrativamente passivos e politicamente neutralizados. Os Ministros não se encontravam nem com o Presidente nem com os Chefes da Junta. Tampouco compareceram, com uma ou duas exceções, às conferências de guerra com os aliados. Também não figuravam na lista de distribuição rotineira de documentos para a Junta de Chefes de Estado-Maior. Tendiam a ser excluídos de contatos entre órgãos militares e civis, já que estes preferiam tratar com a Junta de Chefes de Estado-Maior como um porta-voz unificado dos militares. Embora, às vezes, fossem consultados sobre matéria específica, os Ministros não tinham “nenhuma

responsabilidade formal em matéria de estratégia militar”. Até mesmo as aquisições e a logística estavam principalmente nas mãos dos subsecretários Patterson e Forrestal. Os ministros militares desempenhavam duas funções. Dentro de seus ministérios, cuidavam da administração geral, interna e, mais de perto, de assuntos civis. Para efeito externo, defendiam os interesses de suas Forças perante o Presidente, o Congresso e o público.

O presidente Roosevelt, em 1939, criou a Junta de Chefes do Estado-Maior para a conduta dos preparativos para a guerra, e estava em contato direto com o General George Marshall, pelo Exército, e Ernest King, pela Marinha. Após a metade do ano de 1942, o Almirante Leahy, velho amigo do presidente, passou a ser o Chefe do Estado-Maior do Comandante em Chefe (HUNTINGTON, 1996, pp. 341-342).

Sobre o Secretário Knox e sua atuação durante a Segunda Guerra Mundial, estima-se de sua participação para o crescimento da Marinha de Guerra dos EUA, de 190 mil para três milhões de marinheiros, além do número de navios que a tornaria a maior do mundo em 1944, o ano de sua morte. Durante o conflito, inspecionou unidades navais em vários continentes, e veio ao Brasil como “embaixador da boa vontade”. Foi muito importante para o entendimento naval entre os EUA e o Reino Unido durante a guerra, mas ficou de fora das decisões sobre operações militares (USA, 2016).

É importante salientar que no livro *A Estrutura de Defesa do Hemisfério Ocidental*, de Conn e Fairchild, obra de referência sobre o processo de alinhamento entre o Brasil e os EUA, estão relacionados vários contatos entre autoridades militares e civis dos dois países, antes e durante a Segunda Guerra

Mundial, mas a viagem do Secretário Knox não foi mencionada, ou seja, para os autores, ela não deve ter tido muita importância para contribuir no esforço de guerra do Brasil e dos Estados Unidos.

FRANK KNOX É SURPREENDIDO

Ainda de acordo com McCann, o Almirante Jonas Ingram, o comandante da Força do Atlântico Sul, havia sido chamado pelo Presidente Vargas, em 29 de setembro, para oferecer-lhe o comando das Forças Navais brasileiras. Ingram informou a Knox a intenção do presidente brasileiro, que exteriorizou que nenhum país que respeitasse a si mesmo tomaria tal decisão, e que, em consequência, os brasileiros não eram sérios e, de alguma maneira, estavam passando por cima dele. Houve uma discussão acalorada entre os dois, e somente com a intervenção do embaixador dos EUA no Brasil, James Caffery, que falou que Vargas era pessoa séria e que a proposta era para a unificação de esforços das duas nações, é que Knox se tranquilizou. Para McCann, Getúlio não teria feito esta proposta, se soubesse que poderia perder o respeito dos norte-americanos (MCCANN, 1985, pp. 236-237).

Não era a primeira vez que Vargas havia proposto algo de incomum na relação entre os dois países. Em 1937, ele já havia tomado a iniciativa para uma cooperação na área militar entre as duas nações, fato este não levado em consideração pelos pesquisadores do assunto. Após a visita de Roosevelt ao Brasil, em 1936, e de sua ida à Conferência Interamericana de Consolidação, realizada em Buenos Aires, por convocação dos EUA, onde seria tratada a formação de um bloco continental de defesa, o governo brasileiro propôs aos EUA, em janeiro de 1937, uma discussão sobre cooperação militar e naval, inclusive a construção de uma base naval, para utilização dos EUA,

conforme a mensagem de Sumner Welles, Subsecretário de Estado ao Presidente Roosevelt (MCCANN, 1985, p. 94).

McAnn (1985, p. 94) cita uma mensagem de Vargas para o Presidente Roosevelt onde ele disse que, se os EUA fossem atacados, “os interesses vitais do Brasil estariam necessariamente envolvidos”. Ele escreveu também sobre a possibilidade de os EUA “utilizarem alguma outra porção do território brasileiro como meio de salvaguardar o acesso oriental ao Canal do Panamá”.

Getúlio escreveu ao Ministro Oswaldo Aranha:

Não devemos esquecer que os Estados Unidos poderiam ter um bom auxiliar no Brasil, como abastecedor e como base no Atlântico Sul. Seríamos sempre um aliado a considerar. Essa circunstância justificaria a conveniência de nos auxiliarem militarmente (NETO, 2013, p. 271).

Em 1937, os Estados Unidos não podiam aceitar esta oferta de cooperação militar com o Brasil, e somente os acontecimentos anteriores à deflagração da Segunda Guerra Mundial, particularmente após a Conferência de Munique, em 1938, fizeram que a sua postura fosse alterada (KISSINGER, 1999, pp. 411-412).

Retornando à questão do comando naval oferecido aos norte-americanos, na citada obra *A Estrutura de Defesa do Hemisfério Ocidental*, os autores escreveram que já no mês de abril, de 1942, o Presidente Vargas havia determinado ao Ministro da Marinha, Almirante Henrique Aristides Ghilhem, de maneira informal, que colocasse os navios brasileiros sob o controle operacional do Almirante Ingram, o comandante da Força do Atlântico Sul (CONN & FAIRCHILD, 2000, p. 389).

O que McCann não sabia é que, provavelmente, não apenas esta situação

deve ter deixado o Secretário Knox com uma má impressão do Presidente Vargas. Em 2015, durante uma pesquisa que realizamos no National Archives and Records Administration II (NARA), em Maryland, nos Estados Unidos, encontramos no Record Group 226, da Office Strategic Services (OSS), a agência precursora da Agência Central de Inteligência (CIA), documentos sobre a espionagem no Brasil, e uma carta de um cidadão norte-americano chamado Allen Haden para o Secretário Knox, datada de 28 de setembro de 1942 (LATFALLA, 2019, pp. 241-244). Provavelmente, Frank McCann não teve contato com esta fonte.

Haden era um repórter dos Jornais *Chicago Daily News* e *New York Post*, e estava no Brasil, desde o início de 1941, para enviar notícias para os Estados Unidos, em uma época em que houve um aumento do intercâmbio entre os dois países. Havia visitado cidades do norte do Brasil, antes de chegar ao Rio de Janeiro (O IMPARCIAL, 3 de janeiro de 1941, p.5). Ele conhecia Knox, pois o Secretário de Marinha havia sido o proprietário e editor do *Chicago Daily News*, nos anos de 1930. A mensagem era secreta.

Chamando Knox de “querido patrão”, Haden afirmou que foi procurado de maneira urgente, em um sábado, por José Queiroz Lima, secretário particular do Presidente Vargas, para o envio de uma mensagem deste para o Secretário de Marinha. Haden afirmou que possuía uma forte ligação com Lima, e que conversavam sobre política e questões literárias e que o secretário era leal ao presidente. O encontro ocorreu no Palácio do Catete e durou cerca de 90 minutos. Lima disse que Vargas queria que Knox se convencesse de que a Marinha do Brasil precisava de barcos pequenos, e mais velozes, para a caça a submarinos (NARA, 1942, pp. 1-2).

Quanto às intenções para a mensagem, Haden as enumerou na seguinte ordem:

1. Disse que preferia unidades pequenas, porque elas seriam dadas aos oficiais mais jovens, ao contrário das maiores, entregues aos mais antigos. Getúlio queria ganhar prestígio com os oficiais mais novos.

2. Este fortalecimento com os oficiais da Marinha do Brasil funcionaria como um contrapeso ao Exército. Disse que Vargas tinha sido ameaçado pelo Exército, e que o presidente precisava buscar um suporte. Afirmou que Getúlio estava na posição de Hirohito, sendo pressionado pelo comando do Exército, e precisando de apoio. Haden escreveu que esta colocação tinha que ser vista com reservas, pois Vargas usou estes militares por muitos anos para assustar os EUA.

3. Aqui Haden disse que os contatos entre as duas Marinhas estavam bastante adiantados, e que, para ele, a mensagem tinha três razões aparentes: 3.1 – era mais um exemplo dos sinuosos caminhos da política brasileira, e que Getúlio não ignorava nenhum canal ou questão, para obter seu caminho.

3.2 – ele pretendia que Knox tivesse conhecimento disso antes das reuniões com os almirantes, para que ele não fosse influenciado pelos almirantes para ir para uma direção diferente.

3.3 – ele queria ter certeza de que Knox teve esta ideia antes de vê-lo.

4. A justificativa dada por Getúlio para a aquisição de pequenas embarcações seria uma demonstração de que a frota brasileira tinha caráter defensivo, e que isso diminuiria a reação da Argentina. É bom salientar que durante o Governo Vargas ocorreram crises com a Argentina, por causa das tentativas brasileiras de adquirir belonaves junto aos Estados Unidos. Em 1936, fracassaram a compra de 10 cruzadores, e em 1937,

de 6 contratorpedeiros (LATFALLA, 2019, pp.74-75).

Haden escreveu também que a entrevista poderia ser uma armadilha, para testar sua ligação com Knox. Disse a Lima que a opinião de Knox seria influente na América Latina, e que o secretário estava ansioso por uma descrição pessoal de Knox. Para ele, o principal interesse de Lima era saber se quando Knox prometia alguma coisa, ele cumpria. Haden informou que Knox não era de prometer, mas, se tivesse feito isso, cumpriria o acertado. A mensagem terminava com Haden dizendo que queria um encontro sozinho com Knox, e informando o seu endereço.

Na pesquisa no National Archives II, não foi possível apurar se o encontro entre os dois de fato aconteceu, e também se Haden, além de escritor, era um agente atuando no Brasil. Knox mostrou a carta para o Almirante Ingram? Nada foi encontrado quanto a isso. A impressão é que Knox não levou a carta de Haden a sério, mas deve ter observado que Vargas desprestigiara o comando da Marinha do Brasil.

Este documento é, talvez, inédito e muito intrigante, pois se pode interpretar que Vargas queria aumentar o peso da Marinha do Brasil em relação ao Exército, nas negociações, com a participação dos EUA. Ele demonstra precisar de um apoio externo para isso. E quanto à ameaça de coalizão do comando do Exército contra ele, isso, em princípio, não pode ser confirmado devido à inexistência de documentos. Os generais já haviam pedido exoneração dos postos, algumas vezes, e Vargas não aceitou estas propostas. Não é possível de se avaliar até que ponto esta carta influiu na cobrança feita por Knox a Góes Monteiro, conforme a ser visto, mas a mesma encontra-se depositada nos arquivos do National Archives (NARA). Ela foi entregue ao destinatário no Brasil, copiada e enviada para os EUA.

Também é importante acrescentar que, devido à situação da Marinha de Guerra brasileira, Vargas precisava da proteção da congênere norte-americana para que o país não fosse asfixiado economicamente pela guerra submarina alemã, como, com o fornecimento de combustíveis e o alumínio. Os percentuais de perdas materiais e humanas da Marinha Mercante do Brasil, até aquela oportunidade, segundo semestre de 1942, eram consideráveis. De acordo com Almeida (2010, pp. 301-306), a Marinha Mercante brasileira possuía 652.100 toneladas de arqueação no início da guerra, e, ao final da mesma, 140 mil toneladas de arqueação foram perdidas, 21% do total. Um percentual considerável, tendo em vista a quantidade relativamente pequena de submarinos alemães destinados ao litoral brasileiro. Um ataque com um número superior de submarinos poderia ter causado um estrago ainda maior.

De acordo com Cabral (2015, p. 419) a Marinha de Guerra brasileira estava tentando se modernizar desde 1936, com o chamado Programa de Renovação. Este programa não tinha o planejamento estratégico, no caso a proteção ao litoral e às rotas marítimas, como prioridades, mas apenas a substituição e modernização da frota.

O poder de combate dessa esquadra em relação às quatro tarefas básicas do poder naval (controle de área marítima, negação do uso do mar ao inimigo, projeção de poder sobre a terra e contribuição para a dissuasão) era praticamente inexistente, tendo em vista o atraso tecnológico, a obsolescência dos meios e o despreparo do pessoal, tanto no nível tático-operacional como no estratégico (CABRAL, 2015, p. 419).

Esta viagem não deixa de ser estranha quando se sabe, conforme visto anteriormente, que o Secretário da Guerra, Stimson, e o da Marinha, Knox, tiveram pouca influência na estratégia militar dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial, e que muitas decisões importantes tomadas não tiveram a participação deles, e sim dos militares. Allen Haden e mesmo o Presidente Vargas, com certeza, não sabiam das limitações que Knox possuía a respeito da conduta na estratégia de guerra dos EUA.

A COMITIVA DE FRANK KNOX SE ENCONTRA COM OS CHEFES DE ESTADO-MAIOR DAS FORÇAS ARMADAS BRASILEIRAS

Além do Presidente Vargas, um militar, bastante ligado ao seu governo também teve uma participação importante durante a visita de Frank Knox: o General Pedro Aurélio de Góes Monteiro, Chefe do Estado-Maior do Exército (EME). Em uma longa entrevista dada em 1955, o general disse que ele foi apenas notificado desta visita, sem que lhe tivessem passado maiores informações, e que desconfiou que uma alta autoridade, em um período complicado da guerra, não viria até o Brasil apenas para observar os navios que operavam em águas brasileiras do Norte e do Nordeste. Afirmou também que procurou se informar sobre a visita com os Ministérios das Relações Exteriores e da Marinha, e mesmo com o presidente Vargas, mas a informação que recebeu era de que Frank Knox viria ao Brasil em simples passeio.

O General Góes disse que compareceu à chegada de Knox normalmente, e que à tarde haveria uma recepção na embaixada dos EUA, só que antes deste evento, o Embaixador Caffery solicitou

que comparecesse à sua residência para um encontro com um almirante norte-americano da comitiva do Secretário de Marinha, e membro da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, criada nas negociações para o processo de alinhamento. Góes Monteiro não disse se Caffery marcou encontros com os Chefes de Estado-Maior da Marinha e da Força Aérea Brasileira.

Afirmou que durante este encontro com o almirante foi alertado pelo mesmo que o motivo da visita de Knox era, na verdade, “combinar, em nome do Governo dos Estados Unidos, com o Governo do Brasil, um programa de guerra comum, já que ambos eram beligerantes contra o Eixo”. O almirante disse ainda ao general que Knox:

viera aqui para conhecer do Governo brasileiro o nosso programa de guerra e poder julgar, assim das nossas possibilidades e contribuições que poderíamos dar. Como eu era a pessoa mais conhecida nos círculos militares norte-americanos, dirigia-se a mim para orientar-se e aconselhar-se, começando por perguntar-me se o Sr Knox deveria solicitar uma reunião do Ministério e de técnicos para examinar o problema ou se outra fórmula deveria ser adotada, de acordo com a nossa maneira de proceder em situações idênticas. Não escondeu ainda a pressa que havia de tudo ficar acertado antes da volta do Sr. Knox aos Estados Unidos, quer do ponto de vista operativo, quer sobre outros aspectos relativos à campanha no Atlântico Sul e à provável extensão da guerra a outros continentes, com a participação do Brasil na defesa comum. Verificava-se o que eu temia.

O almirante norte-americano disse também que em contatos preliminares para a visita, com duração de oito dias, estavam

previstos almoços, banquetes e visitas, mas nem uma hora sequer para tratar da guerra. Knox havia criado um problema para ser solucionado pelo general brasileiro (COUTINHO, 1956, pp. 381-382).

É importante salientar que o General Góes Monteiro estava participando das negociações militares entre o Brasil e os Estados Unidos desde 1939, quando o Chefe do Estado-Maior do Exército dos EUA, o General George Marshall, esteve visitando o Brasil em caráter oficial. Góes Monteiro era visto por membros do Departamento de Guerra dos EUA como o maior obstáculo para a cooperação entre os dois países, existindo uma considerável quantidade de documentos a seu respeito nos EUA, alguns bastantes críticos quanto à sua postura e à do Ministro da Guerra, o General Eurico Dutra, ambos vistos como simpatizantes do nazifascismo. Bem antes do início da Segunda Guerra Mundial, os norte-americanos, militares ou civis, já monitoravam os passos do general, o que mostra a importância dada por eles à sua atuação. Quanto ao Ministro Dutra, a preocupação era bem menor, dada a diferença na quantidade de informações enviadas e existentes sobre ambos nos EUA (GCMF, 1942).

Naquela mesma noite e madrugada adentro, após reunir seu pessoal do Estado-Maior, Góes Monteiro teve que se virar para dar conta da imensa missão da qual era o responsável. Diria mais tarde:

A minha agonia foi grande durante essas horas e as demais que se seguiram. O amor próprio nacional me impelia para, com máximo de vigor, encobrir nossas falhas e debilidades... Elaborei, então, um esquema meio artificioso, que seria o programa de guerra brasileiro. Baseei-me, para isso, nos conhecimentos e experiências que possuía e contei também com uma dedicação fora do comum

da parte dos meus principais auxiliares. Afinal, à hora marcada no dia seguinte, pude, na reunião dos oficiais brasileiros e norte-americanos, apresentar um trabalho que, embora de afogadilho, era, entretanto, perfeitamente razoável e aceitável naquela contingência. Durante a sessão, revesti-me de sangue-frio e, audaciosamente, mandei proceder a leitura do documento, como se ele tivesse sido elaborado de maneira normal. Terminada a leitura, as autoridades militares presentes foram solicitadas para emitir suas opiniões, o que foi feito por algumas delas com muita proficiência, tanto do lado brasileiro como do lado norte-americano. Por fim, dei a direção dos trabalhos ao Almirante Ingram, Comandante-em-chefe do teatro de operações do Atlântico Sul. Era um homem bastante comunicativo e desfrutava de especial confiança do presidente Roosevelt. Voltou-se para mim e disse: "Se o Brasil for capaz de realizar esse programa de guerra, os Estados Unidos nada mais querem" (COUTINHO, 1956, pp. 383-384).

Uma fonte brasileira, que pesquisamos no Arquivo Histórico do Exército (AHEx), e outra pelo professor Denisson de Oliveira, no Record Group 165, War Department's Operation Plans Division (OPD) 091 (OLIVEIRA, 2015, p. 56), no NARA, contém os dados apresentados na síntese da reunião, ocorrida em 1º de outubro. Os representantes da comitiva norte-americana eram o Almirante Ingram, como comandante das Forças Navais do Atlântico Sul e o General-Brigadeiro Aviador Robert L. Wash, ambos da comitiva e conselheiros do Secretário de Marinha dos EUA, e pelo Brasil, os Chefes dos Estados-Maiores das Forças brasileiras, General Góes Monteiro, Vice-Almirante Vieira de Mello e o Major-Brigadeiro Trompowsky, além de outros militares.

Fica uma dúvida: por que Frank Knox não

participou da reunião, já que conforme visto anteriormente, viera ao Brasil, em nome do governo norte-americano, combinar um programa de guerra comum entre as duas nações, e conhecer o plano de guerra brasileiro? A sua presença não teria tornado o acontecimento ainda mais importante?

A finalidade da reunião, de acordo com a fonte encontrada no AHEx era: troca de vistas entre os representantes dos dois países, para exame da situação geral; medidas a adotar para a cooperação entre ambos; programa de guerra do Brasil; projetos para operações militares e uma apresentação do General Góes Monteiro sobre a possibilidade da participação brasileira na defesa do hemisfério ocidental (BRASIL, 1942).

O Almirante Ingram deu início aos trabalhos e declarou serem três as questões gerais de grande importância a serem estudadas e resolvidas, sendo a 1ª, a guerra aos submarinos, a 2ª, a proteção da navegação mercante e a 3ª, o desenvolvimento do poder militar das Forças Armadas do Brasil. Ele deu ênfase particular à 3ª questão, dizendo que o fornecimento de material bélico dos EUA tinha uma ordem de prioridade junto aos outros Aliados:

entretanto, afirma que quando o Brasil fizer pedidos razoáveis, ditados pela ordem de urgência do presente momento, ele porá todo o empenho para que os mesmos sejam satisfeitos o mais rapidamente possível, pelo Governo dos EE.UU. Para facilitar a sua ação, convinha que fosse informado em tempo dos pedidos feitos, pois assim a sua intervenção seria mais eficaz. Julga que a vinda do Ministro da Marinha dos EE.UU veio aplainar de muito as dificuldades, pois S. Excia através da visita que fez agora, a diversos portos do país, pode ter uma impressão pessoal.

Pedi ainda que os 3 Chefes de E.M. presentes expusessem suas necessidades, com toda franqueza a ele que é um nosso companheiro de armas, dizendo ainda, em relação aos pedidos feitos pelo Brasil, que ele se interessaria como se estes tivessem sido apresentados pelos próprios EE.UU (BRASIL, 1942, p. 1).

Chamam atenção as palavras grifadas que estão na documentação pesquisada no AHEx. O almirante não explicou o que seriam “pedidos razoáveis”, ou seja, o que havia sido pedido e não recebido pelo Brasil, talvez, considerado exagerado pelos norte-americanos. Quando Ingram fala em expor as necessidades “com toda franqueza”, pode passar a impressão de que antes, não havia franqueza, ou seriedade, nos pedidos feitos aos EUA. E parece que os militares brasileiros não acreditaram que ele fosse um “nosso companheiro de armas”, e que as solicitações brasileiras levá-lo-iam a ter um interesse por eles. A verdade é que o Secretário da Marinha não tinha poderes para tal, e sua visita não resolveria o problema do fornecimento de material bélico para o Brasil.

Retornando à carta de Allen Haden, e se Knox mostrou-a para Ingram, o almirante não apresentou nenhuma das “propostas de Knox”, mas que, na verdade, de acordo com Queiroz Lima, eram do Presidente Vargas.

A seguir, antes da sua exposição, o General Góes Monteiro solicitou algumas informações aos outros de Chefes de Estado-Maior, e estes participaram que já haviam feito entendimentos com o Almirante Ingram em questões concernentes à cooperação entre suas Forças e as dos Estados Unidos.

A Marinha informou que as questões versaram sobre comando e emprego para a proteção à Marinha Mercante,

o patrulhamento do litoral e escolta de comboios. Já a Força Aérea sobre a cooperação na vigilância e ataques aos submarinos no litoral.

Em seguida, o General Góes Monteiro abordou várias questões, por exemplo, da lentidão e precariedade da preparação brasileira para a guerra, e da necessidade do recebimento de recursos materiais vindos dos Estados Unidos, apesar de compreender que a importância do teatro de operações do Atlântico Sul fosse, naquele momento, secundário, e da prioridade dada pelos EUA, em fornecer recursos para outras áreas estrategicamente mais importantes. A questão do envio de material bélico dos EUA para o Brasil constituiu-se em um dos motivos para a lentidão do processo de alinhamento entre as duas nações iniciado em 1939 (LATFALLA, 2019, pp. 233-234).

Após esta introdução, Góes Monteiro apresentou as fases de crescimento do efetivo do Exército Brasileiro. Naquele momento, outubro de 1942, ele contava com 100 mil homens, podendo ser aumentado para 150 mil, ao final do mesmo ano, o que seria a 1ª fase de sua expansão. Na 2ª fase para o primeiro semestre de 1943, e com a chegada de suprimentos, o efetivo chegaria aos 250 mil homens. A previsão na 3ª fase era de que o Exército chegaria ao total de 2 milhões de homens, com aumentos trimestrais no efetivo, mas dependendo da quantidade de material fabricado pelo Brasil, e também do recebido de fora (BRASIL, 1942).

Góes Monteiro a seguir explanou sobre a articulação das Forças ao longo do litoral brasileiro, na 1ª fase da mobilização, para proteger a zona de guerra. Observa-se neste ponto a preocupação do general em mostrar aos militares norte-americanos, a prioridade na defesa das regiões Norte e Nordeste, áreas sensíveis e preocupantes

para os estrategistas dos Estados Unidos desde antes da Segunda Guerra Mundial, que a viam como deficientemente defendida pelas Forças Armadas brasileiras, vide os planos Rainbow 1 e 4 (MORTON, 2004, pp. 30-31) e conforme o demonstrado nas obras de FERRAZ (2005, p. 13 e 4) e CONN e FAIRCHILD (2000, pp. 58-59, pp. 325-326).

É importante ressaltar que, na data da visita de Knox, ainda não havia acontecido a Operação Tocha, a invasão do norte da África pelos Aliados, que ocorreria em 8 de novembro de 1942, e que o sucesso da mesma era uma incógnita. Com a expulsão do Eixo do norte da África, a ameaça de uma invasão do nordeste do Brasil seria praticamente eliminada.

No plano apresentado pelo General Góes Monteiro, a zona de guerra foi dividida por seis: 1ª Subzona, 2ª Subzona, 3ª Subzona, Comando Militar do Rio de Janeiro, Exército Brasileiro do Sul e Destacamento de Observação da Fronteira Sudoeste.

Transcrevemos a seguir as composições da 1ª e 2ª Subzonas, áreas de maior interesse dos Estados Unidos:

(sic)

a) 1ª Sub-zona: Corpo de observação do estuário amazônico e da fronteira das Guianas, constituído de destacamentos ligeiros do Exército e Aeronavais, para vigilância e proteção dos portos, ilhas e da navegação, incluso um cordão de vigilância descontínuo posto ao longo da fronteira com a Guiana Francesa. Quartel General em Belém.

Nesta sub-zona a cooperação aeronaval de elementos norte-americanos terá de realizar-se, particularmente, para garantir as correntes de transportes aéreos e marítimos, guarda aeródromos e depósitos do Amapá, Belém e ilhas – caça a submarinos.

b) 2ª Sub-zona – Exército

Brasileiro do N.E e do oriente do Brasil: abrangendo os territórios das 10^a, 7^a e 6^a RM.

Constituída da formação de terra (G. U. reservas), navais e aéreas, em cooperação com a esquadra U.S.N. do Atlântico Sul, encarregadas da guarda e vigilância do litoral e mares próximos, bem como da proteção dos portos e comunicações.

De um modo geral, umas D.I. reforçada, desdobrada no litoral do Maranhão e Ceará, destacamentos e postos de vigilância nas praias e destacamentos mixtos em Fortaleza e São Luiz, para a proteção dos portos, guardas dos depósitos e aeródromos.

Do mesmo modo, uma outra D.I. reforçada, abrangendo os Estados do Rio Grande do Norte e Paraíba do Norte e ainda outra nos Estados de Pernambuco e Alagoas com missão análoga. Uma 4^a D.I. nas mesmas condições na Baía e Sergipe.

- Elementos reservados e unidades navais da F.A.B.

Q.G. do Cmt. em Chefe: Recife (e das forças aéreas e navais)

Q.G. dos setores: Fortaleza, Natal, Recife e Baía (BRASIL, 1942, p. 6).

Na parte final da síntese está escrito: "Após essa exposição, o Sr Almirante Ingram felicitou o Sr Gen. Góes pelo acerto dos conceitos emitidos com os quais concordou plenamente".

O professor McCann escreveu que a artimanha montada por Góes Monteiro conseguiu enganar o Almirante Ingram e o Secretário Knox, mas que a mesma não fortalecia a postura defensiva do Brasil. A documentação sobre a reunião encontrada no NARA confirma que, realmente, os estadunidenses acreditaram no plano apresentado (McCANN, 1985, p. 237).

Góes Monteiro não negou a artimanha quando, posteriormente, disse que:

durante aqueles momentos de aflição, transcorridos numa das salas do Estado Maior do Exército, em que eu mostrava aos americanos o "interesse" e o "trabalho" do governo Brasileiro em defesa da causa comum, no que dizia respeito à guerra, eu me sentia como num pelourinho (COUTINHO, 1956, p.385).

As palavras "interesse" e "trabalho" foram colocadas entre aspas pelo próprio Góes Monteiro. Tanto ele como o Ministro Dutra não estavam satisfeitos com a situação militar e nunca esconderam isto.

A verdade é que depois da visita de Knox e, por algum tempo, quase nada de prático foi realizado visando à melhoria da situação defensiva do país e mesmo para uma participação mais efetiva no conflito mundial. As dificuldades do Brasil eram enormes para cumprir as suas obrigações defensivas. O próprio Ingram, mais tarde, em data desconhecida, se queixaria ao Presidente Vargas da lentidão do progresso do esforço de guerra (MCCANN, 1985, pp. 239-240).

Esta insatisfação do almirante em relação ao andamento dos esforços brasileiros era também compartilhada por Góes Monteiro. Este afirmou que, de prático, pouca coisa havia sido realizada, e deu como exemplo apenas as traduções e compilações de novos regulamentos militares, incluídos armamentos que o Brasil ainda não possuía e o envio de alguns oficiais de Estado-Maior, como o Brigadeiro Eduardo Gomes, ao *front* norte-africano.

Além disso, em uma longa carta (22 páginas) ao General Alcoforado, que respondia pela chefia do Estado-Maior do Exército, escrita após o seu afastamento por motivo de saúde, no início de 1943, ele fez críticas sobre o esforço de guerra brasileiro. Alcoforado solicitou a opinião do general a respeito de um documento

sobre a “Defesa e Vigilância da Fronteira Oeste do Rio Grande do Sul”, e também sobre certos pontos de vista defendidos pelo EME (AN, 1943, p. 1).

Góes Monteiro afirmou que sua opinião não devia ser tomada como em caráter oficial por estar afastado de suas atribuições por motivos de saúde, mas não deixou de criticar fortemente a condução do esforço de guerra brasileiro. Afirmou que, após oito meses da declaração de guerra, o país não tinha um programa ou plano de guerra. Reclamou que uma nação não se organiza para uma guerra apenas com decretos, leis e ordens, e com excesso de burocracia (AN, 1943, pp. 2-3).

Passados oito meses, que avançamos neste terreno que representa algum valor real e efetivo a que não se pareça com ridículo, tendo nossos navios afundados a beira de nosso litoral onde flutua a impotência de nossa esquadra, onde adeja a impotência de nossa aviação, onde se desnuda a impotência de nosso Exército? Em terra, no ar e no mar vamos colhendo insensíveis e amargurados os frutos das árvores que plantamos (AN, 1943, p. 6).

Afirmou ainda que nunca havia sido escutado nas questões relativas à defesa nacional, o que era uma inverdade quando se sabe que ele foi o principal negociador militar com os EUA. Expressou ainda a sua indignação quando foi obrigado pelas circunstâncias a apresentar e inventar um plano de guerra para ser mostrado ao Secretário Knox, plano este descrito por ele como uma farsa e na qual disse que havia representado a figura de um histrião vulgar (AN, 1943, pp. 7-8).

Para Góes Monteiro todos os esforços e recursos da nação deveriam ser dirigidos para a máxima produção para o esforço de guerra, e criticou o isolamento entre os órgãos da administração brasileira.

Na mesma carta fez um desabafo a respeito do andamento dos preparativos tomados em decorrência do estado de guerra:

Quem ignora, por exemplo, que a política exterior do Brasil é frouxa devido ao antagonismo que se criou com a política do Exército, e esse desentendimento não se atomiza avassalando outros departamentos autônomos do Governo, mais ou menos separados e atritados entre si. É crível que nem os Ministros civis e militares, nem os Estados Maiores, nem generais de terra, mar e ar, nem diretores de departamentos técnicos e administrativos não se reúnem uma vez após oito meses da declaração de guerra para assentar medidas concorrentes à mobilização e às necessidades operativas? (AN, 1943, p. 19).

Este desabafo do general é surpreendente, pois de acordo com ele, após oito meses da declaração de guerra ao Eixo, as autoridades ainda não tinham se reunido para traçarem as diretrizes para a conduta da guerra. Escreveu ainda: “Estamos ou não em guerra. *That the question*” (AN, 1943, p. 10).

Mas, os norte-americanos, naquela oportunidade, também não fizeram a sua parte, no envio do material prometido para as Forças Armadas do Brasil. Como um exemplo, Silva (1964, p. 310) citou uma carta escrita em 24 de abril de 1943, em Washington, pelo Vice-Almirante Álvaro de Vasconcelos, membro da Comissão Militar Mista Brasil/Estados Unidos, ao presidente Vargas, a respeito de material a ser fornecido para os contratopedeiros conhecidos como *Marcílios*. Em um trecho da carta, o Almirante Álvaro Vasconcelos escreveu:

Quanto à prontificação dos Marcílios, eu esperava justamente a chegada do Capitão-tenente Isaac, anunciada desde fins de fevereiro, para poder voltar a carta de 19 de janeiro, em que V. Exa. me honrou. Nessa carta dizia V. Exa. que, por ocasião de sua estadia aí, o Secretário Knox prometera apressar a remessa do resto do material necessário para que os navios pudessem mover-se, mas (permita-me V.Exa. transcrever de sua carta) “a verdade é que até agora não vieram”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A visita de Knox ao Brasil foi inusitada, tendo em vista os acontecimentos ocorridos durante a sua permanência. Ele foi surpreendido com a proposta apresentada por Ingram, idealizada pelo Presidente Vargas, a respeito dos norte-americanos passarem a comandar as Forças Navais brasileiras. Ficou contrariado com a proposta e, somente depois das explicações dadas, aceitou aquela situação.

Já com relação à carta de Allen Haden, ele também deve ter ficado surpreso com a postura do presidente brasileiro desprestigiando o comando da própria Marinha. Nenhuma das supostas propostas de Getúlio Vargas, apresentadas por Queiroz Lima a Allen Haden, foi levada em consideração, ou apresentada como se fosse de Knox, na reunião com os Chefes de Estado-Maior das Forças Armadas do Brasil. A questão do comando das Forças Navais brasileiras e a carta de Allen Haden, com certeza, fizeram com que Frank Knox não tivesse uma boa impressão do Presidente Vargas.

A reunião da comitiva de Knox com o General Góes Monteiro, provavelmente, foi solicitada para pressionar o militar brasileiro, para que ele agisse ou tomasse uma posição mais pró-Aliados, tendo em vista a desconfiança que os norte-americanos tinham quanto à sua conduta suspeita de ser pró-Eixo. Porém, conforme já demonstrado, Frank Knox não tinha poderes para discutir ações militares com autoridades de outros países. E ao final, Góes Monteiro montou um plano às pressas, e esta artimanha conseguiu enganar Knox e sua comitiva que o aprovaram, apesar do mesmo não melhorar as defesas brasileiras.

BIBLIOGRAFIA E FONTES

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial: considerações históricas e estratégicas. In: TEIXEIRA DA SILVA, Francisco Carlos et al. (Orgs.). *O Brasil e a Segunda Guerra Mundial*. 1ed. Rio de Janeiro: Multifoco-CNPq-FINEP-Tempo UFRJ, 2010, v. 1, pp. 295-320.

AN. Arquivo Nacional. *Carta de Góes Monteiro ao general Alcoforado, respondendo pela chefia do EME do Brasil, em 18 de março de 1943*. Arquivo Nacional, Fundo Góes Monteiro, SA 349.

BRASIL. Ministério da Guerra. Estado-Maior do Exército. Secreto. *Síntese da reunião realizada em 1º de outubro de 1942*. Rio de Janeiro: Arquivo Histórico do Exército. Documentos da Comissão Mista Brasil-Estados. 1942.

CABRAL, Ricardo Pereira. O Atlântico, a defesa hemisférica e a Segunda Guerra Mundial. In: TEIXEIRA DA SILVA, Francisco Carlos, LEÃO, Karl Schurster de Sousa e ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de Almeida. *Atlântico. A história de um oceano*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

CONN, Stetson & FAIRCHILD, Byron. *A estrutura de defesa do Hemisfério Ocidental. O Exército dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2000.

COUTINHO, Lourival. *O General Góes depõe*. Rio de Janeiro: Livraria Editora Coelho Branco, 1956.

FERRAZ, Francisco César. *Os brasileiros e a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005.

GCMF. The George C. Marshal Foundation. 3-190 To General Pedro Góes Monteiro, May 12, 1942. Disponível em: <https://www.marshallfoundation.org/library/to-general-pedro-ges-monteiro-4>. Acesso em 27-07-2020.

HUNTINGTON, Samuel P. *O Soldado e o Estado*. Teoria e política das relações entre civis e militares. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1996.

KISSINGER, Henry. *Diplomacia*. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora, 1999.

LATFALLA, Giovanni. *Relações militares Brasil-EUA 1939/1943*. Rio de Janeiro: Gramma, 2019.

MCCANN, Frank D. *Aliança Brasil-Estados Unidos 1937-1945*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1985.

MORTON, Louis. Primeiro a Alemanha: o conceito básico da estratégia aliada na Segunda Guerra Mundial. In: *As grandes decisões estratégicas. Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2004.

NARA. National Archives. Record Group 226. Office of Strategic Services (OSS). *Carta secreta de Allen Haden ao Secretário de Marinha Frank Knox*. Rio de Janeiro, 28-09-1942, p. 1 e 2.

NETO, Lira. Getúlio. 1930-1945. *Do governo provisório à ditadura do Estado Novo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

O IMPARCIAL, Rio de Janeiro, 1941.

OLIVEIRA, Dennison de. *Aliança Brasil-EUA*. Nova História do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Curitiba: Juruá Editora, 2015.

SILVA, Hélio. *1944 O Brasil na Guerra*. O Ciclo de Vargas. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964, volume XIII.

USA. Harvard University. *The Frank Knox Memorial Fellowships*. Cambridge: Harvard, 2016. Disponível em: frankknox.harvard.edu. Acesso em: 20 de julho de 2020.

VARGAS, Getúlio. Diário/apresentação de Celina Vargas do Amaral Peixoto. São Paulo Siciliano; Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1995. Volume 2.

“É uma lata velha brasileira e vai se afastar”: condicionantes estruturais e processo de tomada de decisão no afundamento do submarino U-513*

“It is a Brazilian old crate and will turn away”: structural conditions and decision-making process in the sinking of submarine U-513

Dennison de Oliveira

Professor Titular do Departamento de História da Universidade Federal do Paraná.

RESUMO

O artigo se refere ao estudo de caso do afundamento do U-513 por um hidroavião estadunidense Mariner do grupo de aviação VP-74 em 19/7/1943. Foram consultados a documentação daquela unidade, depositada no US National Archives and Records Administration (NARA II), em Maryland (EUA), e documentos de outras organizações da Marinha estadunidense disponíveis em repositórios digitais, permitindo lançar novas luzes sobre como, em um contexto cada vez mais hostil, os comandantes de submarinos alemães contavam infligir perdas aos Aliados, ao mesmo tempo em que se esforçavam por evitar serem destruídos. Com base nas informações levantadas podemos entender os pressupostos que nortearam a última ação de combate do submarino, bem como as opções que escolheu no crítico momento em que foi atacado e afundado por uma aeronave inimiga.

PALAVRAS-CHAVE: Segunda Guerra Mundial; Guerra antissubmarino; U-513

ABSTRACT

The article refers to the case study of the sinking of the U-513 by an American Mariner seaplane of the aviation group VP-74 on 7/19/1943. The documentation of that unit deposited with the US National Archives and Records Administration (NARA II) in Maryland (USA) was consulted, as well as documents from other US Navy organizations available in digital repositories, allowing to shed new light on how, in a context each increasingly hostile, German submarine commanders expected to inflict losses on the Allies, while striving to avoid being destroyed. Based on the information gathered, we can understand the assumptions that guided the submarine's last combat action, as well as the options it chose at the critical moment when it was attacked and sunk by an enemy aircraft.

KEYWORDS: World War II; anti-submarine warfare; U-513

*Artigo recebido em 2 de agosto de 2020 e aprovado para publicação em 16 de outubro de 2020.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, nº 32, p. 40-52 – 2020.

INTRODUÇÃO

A guerra antissubmarino, na Segunda Guerra Mundial, conheceu seu ponto decisivo no primeiro semestre de 1943. A Alemanha perdeu apenas 87 submarinos em 1942, mas as perdas subiram de forma catastrófica para 244 submersíveis em 1943. O ano seguinte confirmou a derrota da arma submarina alemã com perdas ainda piores de 249 submarinos. Finalmente, outros 120 submarinos foram perdidos nos últimos cinco meses de guerra decorridos em 1945.

De todos os meses de 1943, o pior para os alemães foi o de maio. No assim chamado “maio negro” os alemães perderam 42 submarinos. O segundo pior mês em termos de perdas foi julho com 38 submersíveis perdidos. As perdas infligidas pelos submarinos aos navios mercantes aliados também sofreram na mesma época drástica reversão. Em 1942 foram atingidos pelos submarinos alemães 1.322 navios aliados, mas somente 582 em 1943 e apenas 243 em 1944 (U-BOAT FATES, 2019).

A vitória aliada na guerra antissubmarino decorreu de vários fatores. Dentre estes cabe destacar a progressiva organização da luta contra os submarinos em diversos *fronts*, manifesta na interceptação e decifração das mensagens alemãs; extensão da cobertura aérea às principais rotas de tráfego oceânico; novos e melhores meios de detecção antissubmarino, como radares de comprimento de onda cada vez menor, sonares, detectores magnéticos, mais embarcações de escolta, etc.

A cada avanço aliado a frota de submarinos alemães procurava responder com novos avanços tecnológicos, bem como buscando áreas menos defendidas (CRUZ, 2017, p. 108) e mudando a tática adotada. A disseminação de

aparelhos de radar nos aviões aliados correspondeu à adoção nos submarinos alemães de detectores de sinais, capazes de informar se a embarcação estava sendo detectada ou não. A extensão da cobertura proporcionada pelos aviões aliados correspondeu à introdução de melhores e mais numerosas armas antiaéreas nos submarinos. Na medida em que se ampliavam os meios de guerra antissubmarino os alemães, inclusive ampliando o raio de ação de seus barcos através do uso de submarinos de reabastecimento, buscavam áreas que não estivessem tão bem protegidas. E assim sucessivamente.

Tudo isso torna de particular interesse o estudo de caso do afundamento do *U-513* por um hidroavião estadunidense *Mariner* do grupo de aviação VP-74 em 19/7/1943. A consulta à documentação daquela unidade, depositada no US National Archives and Records Administration (NARA II), em Maryland (EUA), bem como a documentos de outras organizações da Marinha estadunidense disponíveis em repositórios digitais, permite lançar novas luzes sobre como, em um contexto cada vez mais hostil, os comandantes de submarinos alemães contavam infligir perdas aos Aliados, ao mesmo tempo em que se esforçavam por evitar serem destruídos.

Da mais alta relevância para esta pesquisa são as informações colhidas com o próprio comandante do submarino, Friedrich Guggenberger que, tendo sobrevivido ao afundamento, veio a ser capturado e interrogado pelos estadunidenses. Com base nas informações fornecidas por ele e demais membros da sua tripulação, podemos entender os pressupostos que nortearam sua ação de combate, assim como as opções que escolheu no crítico momento em que seu barco foi atacado e afundado por uma aeronave inimiga.

Também são especialmente valiosas as informações fornecidas pelo comandante da aeronave que afundou o *U-513*, bem como documentos correlatos emitidos pela Marinha de Guerra dos EUA, como veremos a seguir.

O exame destas fontes históricas permite responder a questões como: Por que o *U-513* estava operando naquela área? Que ameaças inimigas considerava mais prováveis? Que providências tomou para reagir a um ataque aéreo? O que poderia dar errado caso fosse atacado e quais contramedidas pretendia tomar nestes casos? Da resposta que for dada a estas questões será possível se obter uma nova interpretação que leve em conta simultaneamente os condicionantes estruturais que então se impunha à ação dos submarinos alemães e a análise do processo de tomada de decisão por parte de seu comandante no entendimento das razões que levaram ao afundamento do submarino *U-513*.

O COMANDANTE DE SUBMARINO RECÉM-AFUNDADO FALA AOS SEUS CAPTORES IMEDIATOS

O primeiro documento sobre o afundamento do *U-513* foi o relatório do oficial comandante do destróier estadunidense *USS Barnegat*. O navio foi encarregado de procurar sobreviventes do naufrágio do submarino e fazer prisioneiros. A embarcação chegou à área do afundamento cerca de quatro horas após o naufrágio. Foram recolhidos sete sobreviventes. Uma busca adicional não revelou outros naufragos, levando a embarcação a abandonar a área depois de algumas horas.

Poucos dias depois, em 24 de julho de 1943, o comandante do *USS Barnegat* enviava ao comando no Rio de Janeiro um relatório sobre a ação (*USS BARNEGAT*,

1943), descrevendo a viagem até o local do afundamento e o resgate dos sobreviventes da seguinte forma:

Não houve problemas em chegar ao local, sobre o qual circulava um avião, e o navio prosseguiu diretamente usando RDF e radar. A posição foi alcançada... cerca de uma hora após o pôr do sol e uma hora e meia antes do nascer da lua... A escuridão tornou a localização da balsa muito difícil e círculos lentos foram feitos na área até o Radar pegar um pequeno alvo a uma milha e meia de distância... às 22:15 hrs. uma jangada foi vista parada à frente com sete sobreviventes. Todos os sobreviventes estavam a bordo em 22:50 hrs. A busca continuou por possíveis sobreviventes adicionais até 01:00 hr. de 20 de julho, quando foi interrompida e o *Barnegat* retornou à base. Buscas adicionais de avião na área na manhã seguinte revelaram um bote salva-vidas emborcado e dois coletes salva-vidas, mas nenhum sinal de vida (*USS BARNEGAT*, 1943).

O relatório informa que o oficial comandante do submarino prontamente ofereceu de forma voluntária aos seus captores estadunidenses a informação que era o comandante do submarino e se chamava Fritz (Friedrich) Guggenberger. Indagou se os que o resgataram eram brasileiros, sendo informado que se tratava de barco americano. Perguntou então se o avião que o havia atacado também era americano, o que foi confirmado. Diante disso afirmou que "o avião mostrou grande coragem em nos atacar" (*USS BARNEGAT*, 1943).

O comandante Guggenberger mostrou grande surpresa quando soube que o navio e o avião eram dos EUA e queria saber se o navio que o resgatara estava em contato com avião que o afundou.

O capitão alemão ficou surpreso com o fato de a Marinha dos EUA estar operando tão longe ao sul e afirmou que ficou à superfície para disparar no avião, supondo que era brasileiro e se afastaria. Ele declarou que gostaria de agradecer muito ao comandante, presumivelmente por salvar sua vida. Finalmente, revelou que não estava na área há muito tempo e ficou surpreso ao ver o avião uma vez que não esperava encontrar nenhum nessa área (USS BARNEGAT, 1943).

Um descritivo completo da ação do ponto de vista estadunidense foi redigido oito dias depois pelo principal responsável pelo afundamento, o comandante da aeronave atacante, o 2º. Tenente da Marinha dos EUA Roy S. Whitcomb. De acordo com seu relato a missão que levaria ao afundamento do *U-513* começou as 7:02 horas do dia 19 de julho de 1943 quando seu hidroavião bimotor de bombardeio e patrulha marítima modelo PBM-3c da unidade VP-74 decolou da Base Aérea de Florianópolis (SC). É este documento que cabe analisar a seguir.

O PONTO DE VISTA DO PILOTO DA AERONAVE ANTISSUBMARINO

O relato da ação do ponto de vista do piloto da aeronave antissubmarino se inicia com a descrição das condições do tempo e identificação dos tripulantes do *Mariner* (VP-74, 1943). O tempo estava nublado com rajadas de chuva e mar calmo. A aeronave era comandada pelo piloto, o Lieutenant Junior Grade Roy S. Whitcomb, da Marinha dos EUA. A tripulação era composta também pelo copiloto o Aviation Pilot First Class Donald T. Ward, o navegador e também Lieutenant Junior Grade Jordan B. Collins, o bombardeador Cadete Robert M. Sparks, o engenheiro de voo Aviation Machinist's Mate F.P. Green, operador de rádio Aviation Radioman de 2ª classe J.

R. Burleson, operador de radar e também Aviation Radioman de 2ª classe W.S. Scotts e quatro metralhadores. Na torre de proa, operando duas metralhadoras de calibre .50, estava o Aviation Machinist's Mate de 3ª classe T. W. Govern, a metralhadora da cauda estava a cargo do marinheiro de segunda classe T. L. Mathews, a arma de bombordo com o Aviation Machinist's Mate 2nd Class G. L. Cole e a de estibordo com o Aviation Ordnanceman 3rd Class H.E. Hill. Além das sete metralhadoras, a aeronave estava armada com oito cargas de profundidade Mark 44 com detonadores armados para explodir a 25 pés (7,62 m) de profundidade.

Embora alertados para a presença de submarino inimigo na área por interceptação de uma longa transmissão de rádio, foi somente depois de quase sete horas de patrulhamento que se obteve um contato suspeito no radar da aeronave, distando pouco mais de cem quilômetros da base de Florianópolis. O aparelho de radar era do modelo ASG-1, capaz de detectar um submarino emerso na superfície a 18 milhas náuticas (33,3 km) de distância, um navio pequeno a 40 mn (74 km) e a linha costeira a 90 mn (166,6 km). Seu visor era do tipo PPI (Plan Position Indicator) ou Plano Indicador de Posição, no qual o centro da imagem circular gerada é ocupado pela antena emissora do sinal, varrendo 360 graus em seu redor, informando alcance e direção dos contatos obtidos. A margem de erro na estimativa do alcance é de 7% e na direção 3%, para mais e para menos (NAVAL HISTORY AND HERITAGE COMMAND, 1943).

À medida que a antena do radar gira vai exibindo um traço radial que exhibe a varredura do sinal do radar. Os sinais de retorno são exibidos na tela a cada volta da antena, permitindo calcular neste lapso de tempo a direção e distância. Este aparelho

exibia simultaneamente a imagem em dois monitores, um para o operador do radar que exercia suas tarefas num ambiente logo atrás da cabine de pilotagem e outro adicional instalado no painel de controle da cabine de comando da aeronave, destinada para uso do piloto e copiloto.

As longas horas de busca e varredura sobre o oceano eram tediosas e cansativas, obrigando diferentes membros da tripulação a revezarem o posto de operador do radar. Às 13:48 horas quem estava operando o radar era o copiloto da aeronave. Foi ele que informou ter captado um sinal a 20 milhas (37 km) de distância, 18 graus a boreste (direita) do rumo da aeronave. Imediatamente ele levou seu binóculo aos olhos e apontou naquela direção. Ao seu lado, o Comandante Whitcomb notou um sinal nítido na tela de radar do piloto. Naquele momento o Marine voava a uma altitude de 3.000 pés (914 m) e 117 nós (216,6 km/h).

Cerca de dois minutos depois o copiloto indicou ao piloto a direção onde se encontrava o contato e tomou para si os controles da aeronave. O Comandante Whitcomb lembra de ter visto pelo binóculo, enquanto o copiloto manobrava o avião para a direita, algo que poderia ser ou um grande submarino ou então um barco de patrulha costeira. Imediatamente a seguir o contato ficou plenamente visível a olho nu quando já se encontrava a 11 ou 12 milhas (17,7-19,3 km) de distância. O copiloto então aumentou a velocidade da aeronave, já voando abaixo da camada de nuvens, para 180 nós (333,35 km/h) ao mesmo tempo em que o comandante tomava de volta para si os controles e ordenava a tripulação ocupar seus postos de combate.

Naquele instante o contato havia sido claramente identificado como sendo um submarino, o qual se deslocava na superfície a uma velocidade estimada de seis a dez nós (11,11-18,51 km/h). Até aquele

momento o submarino aparentemente não havia percebido a presença do Mariner, o que levou o comandante da aeronave a pretender mudar o curso para bombordo (esquerda) a fim de se aproveitar da cobertura de uma fina camada de nuvens próximas e realizar um ataque com o sol às suas costas. Contudo, foi nesse instante que a tripulação do submarino percebeu a aproximação do Mariner quando este acabava de sair de uma nuvem e já se encontrava a seis milhas (9,65 km) de distância.

Imediatamente a tripulação do submarino abriu fogo com o canhão antiaéreo contra o avião, enquanto fazia uma curva fechada para estibordo (direita) e aumentava a velocidade para algo como 18 nós (33,3 km/h), parecendo ao piloto do Mariner buscar uma submersão de emergência. Imediatamente o comandante do avião decidiu atacar o submarino.

O canhão antiaéreo do submarino atirava a intervalos de 3 a 5 segundos no avião já então a 3 milhas (5,55 km) de distância. Havia chance real de derrubar o avião. A tripulação a bordo da aeronave podia ver os tiros traçantes passando a 25 jardas (22,86 m) de distância da asa de bombordo (esquerda). Foi nesse momento que o comandante ordenou ao artilheiro de proa que abrisse fogo contra o submarino com suas metralhadoras de calibre .50, mesmo sabendo que o alvo ainda estava fora do alcance deste tipo de arma, que é de uma distância ótima de 1,8 km a um máximo eficaz de 2,2 km. O que ele pretendia, mais do que atingir, era confundir e atemorizar os artilheiros alemães, prejudicando sua pontaria. Contudo, nada aconteceu.

Ocorre que a perda de altitude decorrente do mergulho da aeronave para o ataque havia sido tão súbita que afetou os ouvidos do artilheiro, impedindo-o de ouvir pela fonia de bordo a ordem de abrir fogo. Teve início uma confusão quando os

outros membros da tripulação tentaram ir até a torre de tiro frontal para transmitir de viva voz a ordem ao artilheiro. Este, por sua vez, achou que os colegas estavam tentando substituí-lo, de forma que ele jamais chegou a abrir fogo com suas metralhadoras contra o submarino. Enquanto a confusão no interior do avião ocorria, o submarino, por sua vez, manobrava para evitar ser atingido.

O piloto do Ventura manobrou para atacar tanto quanto possível ao longo do sentido do comprimento da embarcação a partir da popa. Nesta distância o fogo antiaéreo se intensificou com traçadoras do canhão de convés e o que parecia ser uma metralhadora. Na verdade, se tratava de um outro canhão antiaéreo, no caso, de calibre 20 mm. O comandante evitou tais tiros fazendo derrapar a aeronave ora para um lado ora para outro, tentando não perder o enquadramento do alvo. Bombardear ao longo do comprimento do alvo é uma enorme vantagem, uma vez que possibilita jogar as cargas de profundidade ao longo do casco do submarino, bem como na direção para a qual está se dirigindo, aumentando a possibilidade de um lançamento certo. Contudo, tal manobra implica se expor ao máximo ao fogo dos canhões antiaéreos do submarino, voltados para a traseira (popa) da embarcação. Esta foi uma das razões pela qual o submarino não tentou submergir.

As cargas de profundidade foram lançadas pelo copiloto de uma altura de 50 pés (15,24 m) e a velocidade de 165 nós (305,58 km/h) quando o alvo estava fazendo uma curva suave para estibordo. Duas destas cargas de profundidade foram vistas atingindo o convés do submarino com pequeno intervalo entre as detonações. Consternado, o comandante da aeronave constatou que nenhum dos seus metralhadores estava atirando, daí sua ansiedade em se afastar o mais

rapidamente possível do alvo atacado, a fim de se evadir do fogo antiaéreo. Poucos segundos depois, ele fez a volta para avaliar os resultados do ataque e se surpreendeu ao não mais voltar a encontrar o alvo, notando inicialmente apenas grandes bolhas de ar e manchas marrons na superfície do mar.

Depois de circular por cerca de mais de um minuto começaram a aparecer mais coisas na superfície como sinais de óleo, bolhas e mais manchas do tipo já notadas e cerca de 15 a 20 sobreviventes se debatendo na água. Imediatamente foram preparados botes infláveis, os quais foram jogados em meio aos sobreviventes. Estava, assim, mais do que confirmada a destruição de um submarino inimigo. (VP-74, 1943, p. 5)

AVALIAÇÃO DO COMANDANTE DO ESQUADRÃO VP-74

Os fatos ocorridos foram registrados em relatório após a ação e mereceram vários comentários do comandante do Esquadrão ao qual estava subordinada a aeronave. A avaliação do Tenente comandante J. C. Toth faz elogios à ação do Tenente Whitcomb, bem como ao planejamento da operação nas 24 horas que a antecederam e ao plano de treinamento de bombardeio recentemente executado pelas tripulações. Também nota conexões entre a experiência colhida em eventos recentes e o novo sucesso obtido.

No que se refere aos elogios ele nota que o piloto conduziu seu ataque em face de forte oposição do inimigo e na ausência de fogo defensivo de sua própria aeronave, agindo de forma deliberada, rápida, calma e eficaz, empregando táticas evasivas que provavelmente dificultaram a acurácia dos tiros dos alemães. Também mereceu elogios a cooperação com outras unidades após a ação, na qual se visava fazer prisioneiros os náufragos do submarino afundado.

Outra aeronave da mesma esquadrilha (Mariner 74-p-7) se revezou com a do comandante Whitcomb no monitoramento da posição dos náufragos ao cair da noite, iluminando a área com foguetes e jogando meios de salvação adicionais para os alemães. Este esforço foi sustentado até a chegada do destróier *USS Barnegat* que, afinal, conseguiu recolher sete sobreviventes do submarino, incluindo seu oficial comandante. Mais discretos são os elogios ao planejamento prévio ao ataque, os quais evitam mencionar, mesmo neste documento de circulação restrita, a interceptação das transmissões de rádio do submarino que, afinal, permitiram delimitar a área de busca até se obter sua localização. Encerrando a parte dos elogios, é ressaltada a importância do treinamento recebido pelas tripulações na Base Naval de Aratu, bem como agradece o recente recebimento de bombas para treinamento.

O documento antecipa algumas indicações de ligação entre eventos, no caso, o afundamento do submarino e o resgate de náufragos do Navio Mercante estadunidense *SS Richard Caswell*, afundado três dias antes a cerca de 340 km de Florianópolis. Estas suspeitas seriam confirmadas com o interrogatório dos prisioneiros, quando se estabeleceu que o navio havia mesmo sido vítima do recém-afundado *U-513*. O autor do documento também nota a importância de interrogar estes e outros prisioneiros que venham a ser feitos para esclarecer em que circunstâncias desapareceu a aeronave 74-p-1 na noite de 3-4 julho, provável vítima de ação inimiga (VP-74, 1943, p. 7)

O PONTO DE VISTA DO COMANDANTE DA ALA AÉREA

A avaliação seguinte sobre a ação que resultou na destruição sem perdas do *U-513* foi feita pelo comandante da

Ala Aérea 16 em correspondência ao comandante da Quarta Frota dos EUA, então com sede em Recife (PE), no dia 2 de agosto de 1943. Comentando o relatório após a ação ele faz elogios, nota diversos problemas e impõe várias recomendações.

No que diz respeito aos elogios são reiteradas as menções positivas ao piloto, o qual teria usado táticas efetivas para atacar o alvo e se evadir do fogo antiaéreo. Também é elogiado o trabalho do bombardeador, função exercida naquele ataque pelo copiloto Donald T. Ward, cuja pontaria é descrita como fenomenalmente acurada. Uma vez mais o trabalho da aeronave 7 do esquadrão e do destróier *USS Barnegat* no trabalho de resgate dos náufragos é descrito de forma elogiosa, lamentando-se não ter podido recolher mais sobreviventes, muitos dos quais se afogaram antes de recobrar a consciência após terem sido atingidos pelas explosões a que foi submetido o submarino.

O documento contém várias recomendações derivadas do estudo do ataque. Dentre estas se encontram: a necessidade de treinamento adicional para os metralhadores de proa, os quais devem usar de sua própria iniciativa em abrir fogo na corrida de contato com o alvo, mesmo na ausência de ordens diretas; e a total ausência de fogo por parte da metralhadora da cauda também recomendava a necessidade adicional de treinamento neste posto de combate.

Também foi notada a falta de boas fotos do ataque, levando a recomendação de treinamento adicional para a execução desta tarefa e o uso de pelo menos mais duas câmeras fotográficas a bordo das aeronaves. Uma destas deveria ser alinhada para frente através do visor do bombardeador. Outra câmera deveria estar dentro de um dos porta-bombas a fim

de obter fotos do lançamento e explosões subsequentes, bem como gerar imagens que permitissem atualizar informação sobre mudanças no armamento antiaéreo dos submarinos alemães. Finalmente, o autor adverte contra a espoliação das aeronaves de seu equipamento de sobrevivência, como botes de borracha e coletes salva-vidas, destinados aos náufragos alemães: pelo menos uma balsa salva-vidas deveria ser retida pela tripulação a bordo da aeronave para o caso de ocorrer um pouso de emergência no mar (VP-74, 1943, p. 7).

ALTO ESCALÃO DA MARINHA DOS EUA: ARMAMENTOS E GUERRA ELETRÔNICA

Um descritivo das possibilidades bélicas e tecnológicas do submarino afundado foi redigido em 2 de agosto de 1943 em um memorando do Departamento da Marinha (NAVY DEPARTMENT, 1943). O texto dizia respeito, entre outras informações, ao relatório preliminar do interrogatório dos sobreviventes do *U-513*. O documento informava que o submarino não tinha aparelho de radar, embora estivesse equipado com detector de sinal de radar (Ground Surveillance Radar ou GSR). O aparelho é descrito como sendo de um novo tipo destinado a aeronaves. Não foi possível estabelecer a qual modelo de detector de radar se referia, sendo plausível se supor que os prisioneiros interrogados tenham induzido seus captores a alguma confusão. Provavelmente se tratava do modelo conhecido com Metox ou FuMB 1 (Funkmessbeobachtungsgerät), o qual era incapaz de detectar sinais do radar então em uso pelas aeronaves aliadas. O fato de os sobreviventes não terem feito menção à detecção do sinal de radar da aeronave que os atacou reforça tal hipótese. De fato, a tripulação do submarino tomou conhecimento da aeronave atacante por meios puramente visuais.

De particular interesse para o entendimento das circunstâncias em que foi afundado o *U-513* era a informação de que um dos canhões antiaéreos empregados contra o *Mariner* atacante travou pouco depois de ter sido disparado:

Armamento: um canhão de 105 mm na frente, um canhão de 3,7 cm na popa, um canhão de 20 mm na ponte, 4 metralhadoras...
Quarta e Última Patrulha: partida provavelmente em 18 de maio de Lorient. Foram fornecidos cerca de 30 metros cúbicos de óleo (ou quase 30 toneladas) em meados de junho, a partir de um submarino de abastecimento de 1.600 toneladas. Todos os seis torpedos a ar comprimido foram retirados de contêineres do andar superior. Área de operações ao sul do Rio de Janeiro, Brasil. Afundamento: Viram avião atacando e o comandante deu a ordem para disparar tanto com a arma antiaérea de 3,7 mm quanto com o canhão de 20 mm. O canhão de 20 mm travou após alguns tiros (NAVY DEPARTMENT, 1943).

Embora o submarino levasse metralhadoras, provavelmente do modelo MG-42, nenhuma delas é citada. Parece claro que não chegaram a ser instaladas quando o submarino emergiu para a superfície pela última vez. Tal fato teve consequências negativas para o submarino quando se tratou de fazer fogo contra o avião atacante, diminuindo suas possibilidades de defesa.

O último documento a ser redigido pelas autoridades navais estadunidenses sobre o afundamento do *U-513* foi elaborado pela Divisão de Inteligência Naval em 25 de outubro de 1943 (DIVISION OF NAVAL INTELLIGENCE, 1943). O documento sistematiza e sintetiza as principais informações sobre o submarino, eventos decorridos na última patrulha realizada

e as circunstâncias em que se deu seu afundamento.

Na análise contida no documento, o submarino afundado é identificado como sendo do tipo IX-C, construído pelas empresas Deutsche Werft e Finkenwerder de Hamburgo. Havia 53 homens a bordo sendo 4 oficiais, 1 aluno de oficial de máquinas e 48 outros tripulantes. Destes apenas o oficial comandante e 5 homens sobreviveram.

Com base nos interrogatórios realizados, foi possível perceber que os prisioneiros compararam seu último comandante com o anterior, o também Korvettenkapitän Rüggeberg. Sobre o comandante anterior, afirmaram que em várias ocasiões em que o radar era interceptado no GSR ele dava a ordem de submergir, mesmo quando o operador tinha garantido que se tratava de emissões de uma estação de radar terrestre. O último comandante do *U-513*, aparentemente, não dava tanta importância assim a tais interceptações de sinais.

No que se referia ao histórico da última missão, foi possível saber que ocorreu o encontro com um submarino de suprimento, o *U-460*, então sob o comando do Kapitänleutnant Schnoor, na área ao norte dos penedos de São Pedro e São Paulo no início de junho de 1943. Cerca de 30 metros cúbicos de óleo combustível foram transferidos de um barco para outro. Como era usual, o médico do submarino de abastecimento veio a bordo para fazer na tripulação uma rápida verificação médica. Finalmente, provisões adicionais foram transferidas em redes de carga.

Na época de seu afundamento, o *U-513* tinha apenas dois bons torpedos em cada um dos seus tubos de popa; um torpedo elétrico estava em um contêiner do andar superior, pois não estava operacional. Um prisioneiro afirmou que esperavam prosseguir em um curso norte

para encontrar com o *U-199*, então sob o comando do Kapitänleutnant Krause, de quem eles esperavam obter mais torpedos. No momento da redação do texto, já se sabia que o *U-199* também havia sido afundado ao largo do Rio de Janeiro no dia 31 de julho.

A falta de torpedos é um indicador do sucesso da última patrulha do *U-513*. Em 21 de junho ele afundou, ao largo do Rio de Janeiro, o Navio Mercante sueco *Venezia* de 1.673 toneladas. Em 25 de junho torpedeou bem próximo da costa do Rio de Janeiro o Navio-Tanque dos Estados Unidos *Eagle* de 6.003 ton. Embora torpedeado o navio não afundou, sendo apenas danificado. No dia 1º de julho foi afundado o mercante brasileiro *Tutoia* de 1.125 ton. Dois dias depois o *U-513* torpedeou e afundou o Navio Mercante dos EUA *Elihu B. Washburne* de 7.176 ton. Ambos os torpedeamentos foram realizados bem próximos à costa do estado de São Paulo. Finalmente, em 16 de julho foi torpedeado o mercante estadunidense *Richard Caswell* de 7.177 ton. ao largo da costa de Santa Catarina.

É visível no itinerário adotado pelo *U-513* a destinação cada vez mais para o sul. Tal fato se deve à tática já consagrada no sentido de se afastar das áreas mais bem defendidas, como eram as do litoral do Nordeste e Centro-Oeste do Brasil, em direção as que dispunham de menores possibilidades defensivas. Também deve ter pesado na decisão do comandante do submarino alemão a forte possibilidade de serem encontrados alvos valiosos nas rotas que se conectavam aos portos da Região Sul do Brasil.

No conjunto dos mais importantes portos brasileiros à época da Segunda Guerra Mundial, assumia liderança incontestável o Porto de Santos (SP) que, sozinho, era responsável por cerca de 50% do total das receitas obtidas com operações portuárias.

Em seguida, apareciam os portos do Rio de Janeiro (RJ) com 28%, Recife (PE) com 6% e Porto Alegre (RS) com 5%. Embora as instalações portuárias da capital rio-grandense fossem as maiores da Região Sul, havia ali também nada menos de outros nove portos de diferentes graus de importância.

Dentre estes se destacam os localizados nas cidades de Rio Grande (RS), Pelotas (RS), Paranaguá (PR), Antonina (PR), Imbituba (SC), Itajaí (SC), Florianópolis (SC) São Francisco (SC) e Laguna (SC). Todas estas instalações portuárias operavam com a carga e descarga de mercadorias oriundas tanto da navegação de longo curso quanto a de cabotagem. A única exceção era o pequeno Porto de Laguna, o qual se destinava exclusivamente a navegação de cabotagem (VALENTE, 1941, pp. 469-471).

As circunstâncias em que se deu o afundamento do *U-513* são descritas em detalhe, adicionando novas informações, particularmente sobre o momento em que o submarino percebeu ser alvo de um avião de bombardeio. Pouco antes de entrar na nuvem, o observador na ponte do *U-513* tinha visto e dado alarme sobre o avião que se aproximava. Guggenberger correu para a ponte enquanto deu permissão à tripulação de disparar as armas antiaéreas. Ele havia decidido que era tarde demais para mergulhar e mal podia acreditar que houvesse aviões na área. Ele pensou que provavelmente seria alguma “lata velha” e que não seria tão tolo a ponto de atacar um *U-boat* disparando com ambas as armas antiaéreas. Ele também deu ordens para começar um ziguezague, ao fazer uma curva acentuada para estibordo para escapar ao avião.

Além de Guggenberger havia na torre seu segundo vigia, cinco homens operando o canhão de 37 mm e outros dois homens guarnecendo a arma de 20 mm. Havia também outros dois homens levando munição para ambos os canhões

que estavam no convés à ré da torre e na ponte de comando. Inicialmente ambas as armas estavam atirando. Mas o canhão de 20 mm travou após disparar apenas alguns poucos tiros, deixando o de 37 mm como única arma disponível.

Em seguida o PBM-5 lançou suas bombas. Segundo os prisioneiros, uma bomba caiu na água na proa a bombordo. As outras três caíram bem à frente explodindo toda parte da frente do *U-boat* justamente quando este estava passando sobre o local onde as bombas foram lançadas. Em contraste, o piloto do avião relata que duas de suas bombas caíram sobre o barco e duas atingiram o convés.

Qualquer que fosse o local onde as bombas caíram, o efeito foi o desejado. Os compartimentos da frente do submarino estouraram. Com a explosão os homens no convés e na ponte foram jogados na água. Destes alguns viram a popa de seu barco subir e desaparecer em um ângulo agudo, com as hélices ainda girando; os outros não viram nada.

O piloto estadunidense relata que quando ele completou 10 segundos depois de liberar as bombas, o barco já havia afundado totalmente, e apenas sobreviventes, alguns destroços e óleo podiam ser vistos flutuando. O fato de que não havia muito óleo na água após o naufrágio pode ser atribuído à circunstância de que todos os tanques de combustível externos estavam vazios. O *U-513* estava quase no final de sua patrulha e esperava encontrar outro *U-boat* de suprimento a caminho de casa. A opinião do comandante, bem como dos outros prisioneiros, é que o *U-513* havia sido definitivamente afundado, pois além da destruição dos compartimentos dianteiros, as escotilhas da torre de comando foram deixadas abertas quando ocorreu o ataque (DIVISION OF NAVAL INTELLIGENCE, 1943, p. 2).

O perfil dos sete sobreviventes capturados confirma a predominância de jovens ou adultos jovens entre os recrutados para a arma submarina alemã, mesmo neste estágio avançado da guerra. De longe, o mais velho era o comandante da embarcação, com 28 anos de idade, também o único oficial sobrevivente. Todos os outros sobreviventes eram praças com idades entre 19 e 21 anos. Aqueles que sobreviveram deviam suas vidas ao fato de que, quando por ocasião do ataque, estavam fora do submarino operando as armas antiaéreas ou encarregados de atividades de observação na torre de comando. Todos demais 46 tripulantes, que se encontravam no interior do submarino, foram mortos (USS BARNEGAT, 1943, p. 8).

CONCLUSÃO

O exame do ponto de vista estadunidense e alemão, contido na documentação examinada, permite lançar novas luzes sobre o episódio do afundamento do *U-513* que, provavelmente, irão impactar as interpretações mais amplas sobre a guerra antissubmarino travada no Atlântico Sul durante a Segunda Guerra Mundial.

Uma primeira constatação relevante diz respeito ao fato do *U-513* estar operando naquela área, no extremo sul do Brasil. Tratava-se, pelo menos assim se pensava, de uma área ainda sem defesa antissubmarino organizada. De fato, Guggenberger não contava ser alvo de aeronaves inimigas. Dentre as ameaças que considerava mais prováveis não se incluíam aviões. Seu descuido em emitir longa transmissão de rádio para o comando é um fator a mais a demonstrar seu ceticismo quanto à possibilidade de vir a ser localizado e atacado por aeronaves.

Desta forma, foram negligenciadas as providências para reagir a um ataque aéreo. O emperramento do canhão de 20 mm sugere manutenção deficiente. Também se pode colocar como hipótese a ausência de atividades de exercício de tiro real com tal arma. Afinal, a prática de tiro tem a vantagem de antecipar problemas e acumular experiência na solução de falhas que o armamento venha a apresentar. De qualquer forma, em face da opção por não submergir e, pelo contrário, decidir dar combate ao avião atacante, leva a conclusão de que o comandante não cogitou o que poderia dar errado caso fosse atacado.

A pesquisa aqui desenvolvida confirma, em boa medida, algumas das constatações da clássica obra de Arthur Oscar Saldanha da Gama e Hélio Leôncio Martins, no que se refere ao perfil psicológico do comandante do submarino, recorrentemente associada à soberba:

O comandante Fritz Guggenberger havia se tornado famoso por ter torpedeado o navio-aeródromo inglês Ark Royal em 1941... a 16 de julho de 1943 pôs a pique um graneleiro norte-americano... ao largo do litoral de Santa Catarina. Tão à vontade estava seu comandante Guggenberger, que pediu aos naufragos em bom inglês... jornais recentes norte-americanos, para ver se seu clube estava bem colocado no campeonato de beisebol. Quando comunicou o afundamento do mercante, sugeriu ao quartel-general alemão mandar mais submarinos para a área, onde poderiam atacar, sem reação, outros navios. A sua transmissão foi longa, permitindo, através de marcação radiogoniométrica, determinar sua posição com rigor (GAMA & MARTINS, 1985, p. 384).

Finalmente, na decisão de permanecer na superfície e fazer fogo contra o avião atacante, dois fatores subjetivos – senão preconceituosos – podem ter tido efeito

catastrófico. Guggenberger não acreditava na possibilidade da presença de aeronaves estadunidenses na área, deduzindo que o avião só poderia ser brasileiro. Para ele, uma aeronave tripulada por brasileiros seria uma ameaça menor, comparada com as operadas por estadunidenses. Mais ainda, deveria se tratar de modelo de aeronave superado ou obsoleto, não sendo capaz de fazer frente ao armamento defensivo do submarino. Seu equívoco foi completo em ambos os casos, uma vez que se tratava de aeronave estadunidense, com tripulação altamente qualificada e cujo treinamento havia sido recentemente atualizado. O resultado foi a perda total da embarcação que comandava, bem como das vidas da grande maioria de seus comandados.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CRUZ, Luiz Antônio Pinto. *A Guerra do Atlântico na costa do Brasil: rastros, restos e aura dos U-boats no litoral de Sergipe e da Bahia (1942-1945). Tese (doutorado) - Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2017.*

DIVISION OF NAVAL INTELLIGENCE, Navy Department, Office of the Chief of Naval Operations, U-513 sunk by aircraft of VP-74 in 19 July 1943, Post Mortems on enemy submarines, Washington, 25/10/1943. Disponível <http://www.uboatarchive.net/U-513A/U-513PostMortem.htm> em Acessado em 02/08/2020

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leoncio. *A Marinha na Segunda Guerra Mundial*. In: MINISTÉRIO DA MARINHA, *História Naval Brasileira*. Quinto Volume, Tomo II. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985. pp. 257-434.

NAVAL HISTORY AND HERITAGE COMMAND. U.S. Radar, Operational Characteristics of Radar, Classified by Tactical Application. Prepared by Authority of the Joint Chiefs of Staff, by the Radar Research and Development Sub-Committee of the Joint Committee on New Weapons and Equipment. 01/08/1943 Disponível <https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/u/operational-characteristics-of-radar-classified-by-tactical-application.html#ai> em Acessado em 02/08/2020

NAVY DEPARTMENT, Memorandum for Colonel Catesby ap C. Jones, G.S.C., Chief, Prisoner of War Branch, G-2. Subject: Preliminary Report of Interrogation of Survivors from U-513, 2 August 1943. Disponível em <http://www.uboatarchive.net/U-513A/U-513PreliminaryReport.htm> Acessado em 02/08/2020

U-BOAT FATES, 2019. Disponível em <https://uboat.net/fates/losses/> Acessado em 02/08/2020

USS BARNEGAT, Prisoners of War from German Submarine sunk by plane no. 5 of Patrol Squadron 74 at about 1700 Zebra on 19 July 1943 – Recovery of, Treatment of, and information learned. 24 July 1943. Disponível em <http://www.uboatarchive.net/U-513A/U-513BarnegatReport.htm> Acessado em 02/08/2020

VALENTE, Ernesto Gurgel do Amaral. Transportes e comunicações. In: JOBIM, José. *Brasil 1940-41: Relação das condições geográficas, econômicas e sociais*. Rio de Janeiro: Estabelecimento de Artes Gráficas C. Mendes Jr., 1941. pp. 461-481.

VP-74, Action Report: anti-submarine action by aircraft, 19 July 1943. RG 38 US National Archives II, Records of the Office of the Chief of Naval Operations, Records Relating to Naval Activity During World War II, WWII Action and Operational Reports, VP-73 (14/09/1942) to VP 81 (17/06/1944), Box 469. Imagens 7207-7223 disponíveis em <https://drive.google.com/drive/folders/1YfKH56XZzVfBMh6wPSAp-q3qgObjF1d1?usp=sharing>
Acessadas em 02/08/2020



1942: A Diplomacia Brasileira em Guerra no Oceano Atlântico*

1942: Brazilian Diplomacy at War in the Atlantic Ocean.

João Claudio Platenik Pitillo

Doutorando em História Social – UNIRIO. Especialista em História Militar. Pesquisador NUCLEAS-UERJ.

Roberto Santana Santos

Doutor em Políticas Públicas e Mestre em História Política pela UERJ. Secretário-executivo da REG-GEN-UNESCO.

RESUMO

O artigo apresenta um estudo sobre as movimentações diplomáticas do Brasil para repatriar seus diplomatas ao declarar guerra aos países do Eixo. Essa operação se deu em um contexto de ataques às embarcações brasileiras no Oceano Atlântico, o que exigiu do Itamaraty uma série de negociações diplomáticas para garantir a segurança de embaixadores, cônsules e suas famílias no traslado da Europa e da Ásia para o Brasil, assim como dos representantes diplomáticos do Eixo na América do Sul de volta a seus países, em meio aos crescentes enfrentamentos no Atlântico. O artigo utiliza como fontes documentos diplomáticos do Arquivo do Itamaraty e bibliografia especializada sobre a participação brasileira na Segunda Guerra Mundial.

PALAVRAS-CHAVE: Diplomacia brasileira; Segunda Guerra Mundial; Batalha do Atlântico

ABSTRACT

The paper presents a study on the diplomatic movements of Brazil to repatriate its diplomats when declaring war on the countries of the Axis. This operation took place in the context of attacks on Brazilian vessels in the Atlantic Ocean, which required a series of diplomatic negotiations from the Itamaraty (Brazilian Foreign Ministry Affairs) to ensure the safety of ambassadors, consuls and their families in the transfer from Europe and Asia to Brazil, as well as Axis diplomatic representatives in South America back to their countries, amid the growing clashes in the Atlantic. The article uses diplomatic documents from the Itamaraty Archive and specialized bibliography on Brazilian participation in World War II as sources.

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

O Oceano Atlântico, especialmente sua parte Sul, foi palco de grandes batalhas durante toda a Segunda Guerra Mundial. O Brasil pela sua enorme costa tornou-se desde cedo um ponto estratégico para os dois blocos contendores. Tanto o Eixo quanto os Aliados compreenderam inicialmente que o litoral brasileiro, principalmente o Saliente Nordestino, pela sua proximidade com os continentes africano e europeu, era um ponto a ser cortejado. A enorme quantidade de produtos primários que o Brasil exportava e a sua posição geográfica o colocava em uma condição de destaque no cenário de guerra mundial (SILVA, 1975).

*Artigo recebido em 1 de abril de 2020 e aprovado para publicação em 15 de outubro de 2020.

Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, nº 32, p. 53-67 – 2020.

Com início do conflito em 1939, a Alemanha passa a necessitar cada vez mais de matérias-primas para a sua máquina de guerra, Brasil e Argentina são os seus maiores fornecedores na América Latina. Esses dois países também eram grandes parceiros comerciais dos anglo-estadunidenses. Isso transformava o Atlântico Sul em uma das vias marítimas mais importantes do mundo. Com a escalada do conflito alcançando Inglaterra e Estados Unidos, o Brasil passa a ser vital para os Aliados, que precisavam que o Brasil parasse de comercializar com o Eixo e aumentasse a sua relação política e comercial com os mesmos. Tal situação passa a ser moldada pelo governo Vargas, que transforma tal alinhamento em um projeto, tal processo pode ser compreendido hoje a partir do conceito de Primado da Política Interna sobre a Política Externa.

O Brasil pagou um preço alto pelo seu posicionamento anti-Eixo, com uma Marinha de Guerra inconsistente e uma aviação naval débil, patrulhar e defender o litoral era uma tarefa praticamente impossível. Foi dentro dessa impossibilidade que vários navios brasileiros foram afundados no Oceano Atlântico, causando a morte de mais de mil pessoas, a maioria delas civis (SANDER, 2007). Entretanto, há uma parte dessa história que continua desconhecida, que foi a árdua tarefa que o Itamaraty desempenhou para trazer os seus diplomatas de volta ao Brasil por essas águas infestadas de inimigos. Essa verdadeira operação de guerra só foi possível graças à firmeza das Marinhas de Guerra e Mercante e à destreza da diplomacia brasileira.

O rompimento das relações com os países do Eixo trouxe uma série de contratempos para o Brasil, um deles foi a necessidade de remover todos os diplomatas, funcionários, parentes e demais brasileiros que trabalhavam e residiam

nos países que acompanhavam o Eixo. Assim que o governo brasileiro anunciou, em 28 de janeiro de 1942, o rompimento de todas as relações com Alemanha, Itália e Japão iniciou-se uma complicada operação de repatriação desses brasileiros que estavam em terras que deixaram de ser amigas. Com as linhas de comunicações truncadas por causa da guerra e a aviação comercial engatinhando, localizar e transportar todos esses brasileiros era uma tarefa muito complexa. Sendo a pior fase o transporte marítimo por mares infestados de submarinos inimigos.

A adesão brasileira à causa Aliada teve início com a solidariedade ao EUA por ter sido vítima do surpreendente ataque japonês à Pearl Harbor no dia 7 de dezembro de 1941. A partir de compromissos continentais que envolviam todos os estados americanos, o governo brasileiro congelou as suas relações com os governos do Eixo nessa data. De imediato passou a sofrer uma série de pressões internas e externas por tal atitude, ainda mais por esta decisão ter sido tomada sem uma contrapartida significativa por parte dos anglo-estadunidenses que, por sinal, se negavam a suprir o Brasil com materiais bélicos que o país tanto precisava (LOCHERRY, 2015).

As discussões na esfera diplomática evoluíram para a realização da III Conferência de Chanceleres Americanos, realizada na cidade do Rio de Janeiro entre os dias 15 e 28 de janeiro de 1942. O objetivo era tirar uma declaração conjunta de todos os países do continente americano de rompimento total com o Eixo. Entretanto, Argentina e Chile se recusaram a assinar a declaração, fazendo com que apenas fosse redigido um documento que “sugeria” o rompimento. Entretanto, a partir de negociações adiantadas com os estadunidenses, o governo brasileiro divulgou no último dia do evento (28/1/1942) o seu rompimento total com a Alemanha, Itália e Japão.

A atitude brasileira, que muito agradou aos anglo-estadunidenses, foi recebida com extremo desagrado pelos países do Eixo, que de imediato retrucaram a decisão, alegando que o Brasil estava se subordinando aos ditames imperialistas dos estadunidenses, que não demorariam em tratar o Brasil como uma colônia. A perda das elementares matérias-primas que o Brasil fornecia, sem sombra de dúvida causou um problema sério para a Alemanha, que estando agora em uma guerra de duas frentes, mais do que nunca precisaria das mesmas.

Com o Brasil passando a ser Aliado dos anglo-estadunidenses e tendo rompido todo e qualquer contato com os países do Eixo, teve início um grande problema, o fechamento de todas as embaixadas, consulados e demais representações brasileiras na Alemanha, Japão, Itália e em todos os países que estavam na esfera de influência do Eixo. Remover todos esses funcionários, salvaguardar documentos e proteger bens nacionais nesses países, transformou-se em uma delicada operação de guerra, que envolveu os governos e diplomatas de Portugal, Suíça, Suécia e Espanha, passando os mesmos a serem países de ligação. Principalmente Portugal, que ficou encarregado dos interesses brasileiros junto ao Eixo.

Devido ao rompimento das relações com o Eixo, os diplomatas brasileiros, funcionários e seus familiares passaram a ser considerados *persona non grata* nesses países. Com isso, o Brasil precisou montar operações de resgate em vários lugares da Europa e da Ásia, locais que só eram possíveis de serem acessados por navios, que deveriam antes estabelecer uma série de protocolos de navegação a fim de evitar serem vítimas de ataques. Nesse sentido, o Ministério das Relações Exteriores identificou cada brasileiro no exterior que quisesse e precisasse voltar

ao Brasil, para saber como e onde se dariam esses resgates. Muitos brasileiros residentes, que não tinham vínculos profissionais com o governo brasileiro, também decidiram regressar ao Brasil.

Importante assinalar que o rompimento das relações diplomáticas com o Eixo foi tomado pelo governo brasileiro com base na unidade continental. O Brasil tinha interesse em evitar que o conflito se estendesse para as Américas por dois motivos: o primeiro era a manutenção das atividades comerciais, que passavam prioritariamente pela navegação marítima; e o segundo, era a estabilidade do regime, já que as ameaças de golpes de Estado pairavam sobre a região. O próprio Vargas temia tal ação. Por várias vezes o mesmo foi informado sobre a possibilidade de ataques ao território vindos de uma invasão ao Nordeste, como também, ameaças oriundas do Cone Sul.

A necessidade de consolidar uma relação comercial vigorosa com os Estados Unidos não residia somente no contexto político/militar; ela era uma necessidade perene, já que o Bloqueio Atlântico produzido pelos anglo-estadunidenses inviabilizaram o vantajoso comércio compensado que o Brasil mantinha com a Alemanha. Por isso, a decisão de rompimento tomada pelo governo brasileiro no início de 1942 não pode ser vista somente como uma troca de parceiro. Era necessária para a edificação do projeto de modernização da economia pensado por Vargas e a consequente sobrevivência do Estado Novo.

A TROCA DE PARCEIRO

Sobre os afundamentos de navios brasileiros, o Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) censurou muitas informações. O governo brasileiro temia que tal informação gerasse uma onda de

insatisfação que ameaçasse o sistema político. Vargas também temia que setores golpistas (quinta-coluna), que foram radicalmente contra o rompimento, aproveitassem tal insatisfação para agir contra o governo. O ano de 1942 foi o mais difícil, setores do governo temiam que a falta de ajuda estadunidense para defender as rotas marítimas pudesse colapsar por completo o comércio atlântico e com isso inviabilizar Getúlio Vargas. Temores de uma invasão estadunidense ao Saliênte Nordeste, uma possível escalada do conflito na Região Sul com Argentina e Chile e até mesmo uma ação direta do Eixo via África, colocaram o Estado Novo em alerta máximo.

No primeiro momento o problema foi a mudança no tratamento, se antes os diplomatas brasileiros eram benquistos na Alemanha, com o rompimento das relações foram privados da comunicação com o mundo exterior e tiveram o seu direito de ir e vir restrito. De imediato foram todos removidos para um hotel na cidade de Baden-Baden, de onde o embaixador Freitas Vale, sob a vigilância dos alemães, pôde coordenar a retirada dos brasileiros em direção a Lisboa, assim como, entregar à diplomacia portuguesa na Alemanha todo o patrimônio brasileiro (documentos, mobiliário, arquivos e utensílios), não sem antes destruir todo e qualquer documento de cunho sigiloso. Essa foi a regra geral para todos os diplomatas brasileiros em postos onde as relações estavam sendo encerradas (CADERNOS DO CHDD, 2013, p. 467).

Entre diplomatas, funcionários, parentes, militares e civis, o embaixador Freitas Vale informou ao governo brasileiro via Itamaraty, no dia 9 de fevereiro de 1942, que estavam em Baden-Baden 88 brasileiros, inclusive alguns menores de idade. Eles eram oriundos de diversas cidades europeias onde o Brasil mantinha alguma representação: Alemanha (Berlim,

Hamburgo, Frankfurt, Colônia, Essen e Bremen), Áustria (Viena), França (Paris) e Dinamarca (Copenhague) (CADERNOS DO CHDD, 2013, p. 467).

A ruptura das relações com os países do Eixo estava prevista, diplomatas mais experientes que trabalhavam na Europa puderam perceber que dificilmente o Brasil continuaria ligado à Alemanha depois desta declarar guerra aos EUA (11/12/1941). Como também era sabido entre os membros do governo Vargas que o vigoroso comércio entre Brasil e Alemanha ficaria mais restrito ainda com as operações conjuntas dos anglo-estadunidenses no Oceano Atlântico, sendo assim, as vantagens da neutralidade tinham acabado, era hora de o Brasil definitivamente tomar partido da causa Aliada se quisesse ganhar algo com a guerra.

Alguns, como os alemães, chegaram a sugerir que o Brasil tivesse uma postura semelhante à de Portugal e Espanha, que ostentavam uma neutralidade tamanha, que comercializavam com todos os contendores sem se comprometer com nenhum dos lados. Só que o Estado brasileiro tinha interesses vívidos e suas matérias-primas poderiam alavancar o processo de industrialização e modernização, caso as mesmas fossem fornecidas aos anglo-estadunidenses dentro do contexto do esforço de guerra, para isso era preciso fazer parte do conjunto Aliado, a neutralidade pura e simples não iria garantir ao Brasil apoio material dos estadunidenses, não como Vargas desejava.

Segundo documentação do Itamaraty, no dia 21 de janeiro de 1942, momento em que se desenrolava a III Conferência de Chanceleres das Américas na cidade do Rio de Janeiro (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5), a Secretaria de Estado das Relações Exteriores (Itamaraty) endereçou à embaixada brasileira, em Lisboa, uma solicitação de consulta junto às auto-

ridades portuguesas sobre a possibilidade do Estado português se encarregar dos interesses brasileiros em uma “eventual” ruptura das relações brasileiras com os países do Eixo. Isso demonstrava que os preparativos para a ruptura vinham se efetivando, esperando o governo Vargas somente o bloco continental se posicionar.

No dia 24 do corrente mês, o governo brasileiro voltou a se comunicar via Itamaraty com os portugueses solicitando que Portugal também fosse procurador dos interesses brasileiros junto à Hungria e Romênia, já que o rompimento com o Eixo englobou esses países (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5). Em um efeito cascata, o Brasil foi perdendo contato com todos os países que eram satélites da Alemanha, aumentando assim os problemas do Itamaraty com relação ao seu pessoal diplomático, documentos e bens brasileiros como: imóveis, carros, contas bancárias, saldos a pagar e a receber, mobiliário e documentos dessas representações diplomáticas por toda Europa e Ásia.

No dia 30 de janeiro de 1942, o governo brasileiro informou à embaixada brasileira em Lisboa que estava pensando em enviar um navio do Lloyd Brasileiro para resgatar os cerca de 500 brasileiros que estavam na Europa aguardando para regressar ao Brasil. O Itamaraty solicitou que o embaixador brasileiro em Lisboa, Araújo Jorge, consultasse as autoridades portuguesas sobre a possibilidade de elas ajudarem nessa ideia. Para que tal procedimento funcionasse, era preciso que o governo alemão permitisse tal ação e isso dependia da intermediação dos portugueses, já que o trajeto era longo e patrulado pelos ítalo-germânicos (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5).

Ainda sobre os brasileiros que estavam na Alemanha, no dia 19 de fevereiro de 1942, o embaixador brasileiro em Berlim Ciro de Freitas Vale informou ao Bra-

sil que todos, inclusive os representantes dos demais países americanos estavam em Baden-Baden. Recolhidos no hotel Brenners Parkhotel Kurhof, que ele descreveu como confortável, inclusive narrou que não eram cobradas as cervejas bebidas por eles, contudo a mobilidade e a comunicação estavam restritas. Diplomatas suíços, portugueses e espanhóis ajudavam todos os membros dos países americanos que ali estavam internados aguardando o traslado para os seus países de origem (CADERNOS DO CHDD, 2013, p. 469).

De pronto o Itamaraty começou a consultar todos os seus postos para saber como estavam sendo tratados os brasileiros nos países onde houve a ruptura diplomática, não só pelo interesse sobre a segurança dos mesmos, assim como para se estabelecer o princípio da reciprocidade, já que no Brasil estavam instaladas diversas representações diplomáticas desses países. Foi nesse contexto que o Brasil consultou o seu embaixador em Lisboa no dia 30 de janeiro para saber se os brasileiros que estavam no Japão tinham sido internados, já que o governo brasileiro estava concedendo total liberdade aos diplomatas estrangeiros, inclusive os japoneses, só pedindo que eles não se ausentassem da capital (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-2).

A embaixada brasileira em Lisboa informou que os brasileiros estavam detidos e incomunicáveis no Japão. Contudo, a S.E.R.E. (Secretaria de Estado das Relações Exteriores) pediu à embaixada brasileira em Lisboa que confirmasse com detalhes tal fato, para que a reciprocidade fosse aplicada imediatamente. Nesse momento, o embaixador alemão no Brasil informou a S.E.R.E. que estavam dispostos a voltar à Alemanha cerca de 370 pessoas, causando espanto nas autoridades brasileiras o número tão elevado (AHI, Estan-

te 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-27). Os “boatos” de que os brasileiros estavam sendo confinados pelas autoridades japonesas surgiram por intermédio de várias fontes diplomáticas, causando grande preocupação no governo brasileiro (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-22).

Os problemas causados pela ruptura eram os mais variados, no dia 11 de fevereiro de 1942, o Itamaraty solicita ao seu embaixador em Portugal que fizesse chegar ao seu análogo alemão que não poderia deixar os três representantes seus no Brasil, que havia a diplomacia alemã solicitada para cuidar dos interesses alemães, porque os franceses expulsaram o porteiro da embaixada brasileira em Paris. Impedindo assim que a reciprocidade fosse aplicada. A embaixada brasileira em Paris era uma das mais importantes, possuía muito mobiliário e uma infinidade de documentos. O Brasil manteve representantes na embaixada em Vichy e, depois, também estabeleceu diplomatas em Argel na França Livre (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-37).

Essa postura de se permitir que ficassem alguns poucos representantes para cuidar dos imóveis e dos demais pertences das representações foi muito comum. O Brasil deixou de um a três funcionários cuidando de algumas de suas representações na Europa. Aqui no Brasil ficaram três funcionários alemães cuidando de sua embaixada. Esses funcionários não tinham nenhuma autoridade diplomática, eram meros zeladores dos imóveis. Contudo, o governo brasileiro manteve os alemães sob a mais estrita vigilância durante toda a Guerra.

No momento em que o Itamaraty tentava contatar todos os seus diplomatas pelo mundo afora e lutava para trazer os brasileiros que estavam na Europa, o governo brasileiro percebeu o peso de estar contra

uma potência beligerante. Nos dias 16 e 18 de fevereiro de 1942 foram afundados os navios mercantes brasileiros *Buarque* e *Olinda* (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-48). Ambos foram atacados no litoral estadunidense, ocasionando a morte de um brasileiro que estava a bordo do *Buarque*. Esse foi o segundo brasileiro morto em um ataque contra navios brasileiros, o primeiro foi um tripulante do navio *Taubaté* em 22 de março de 1941 na costa do Egito. Tal fato colocou as autoridades diplomáticas brasileiras em estado de alerta, já que o plano de repatriar os diplomatas brasileiros por via marítima agora tinha um risco efetivo.

Esses afundamentos foram alvos de protestos veementes por parte do governo brasileiro, que os fizeram por intermédio da diplomacia portuguesa via Itamaraty. Os mesmos foram reiterados por diversas vezes, mas nunca receberam uma resposta oficial por parte dos ítalo-germânicos. Esses dois afundamentos, que foram tratados de forma sigilosa no primeiro momento pelo governo brasileiro, causaram grande perturbação, pois evidenciava uma mudança brusca nas relações com Eixo, de maneira a expor a fragilidade da Marinha brasileira naquele momento e que era tão importante para a economia nacional.

No dia 20 de fevereiro o Itamaraty informou à embaixada brasileira em Lisboa que o embaixador alemão comunicara que o governo nazista aceitava a troca de diplomatas a partir de navios brasileiros, isto é, o navio brasileiro que levasse os diplomatas do Eixo para a Europa, retornaria trazendo os brasileiros. Nesse mesmo momento o governo brasileiro foi avisado que todo o seu pessoal que estava no Japão encontrava-se em processo de traslado para encontrar outros brasileiros que estavam nas legações de Xangai e Peiping (Beijing/Pequim) (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-50).

No dia 26 de fevereiro o governo brasileiro reiterou com o embaixador Araújo Jorge o protesto junto aos alemães com relação aos afundamentos dos navios brasileiros. A resposta da embaixada brasileira em Lisboa era que Portugal havia entregue a nota brasileira ao governo alemão, sem que esse tivesse feito nenhum comunicado oficial sobre o assunto. Uma série de protestos populares foi realizada em todo o país contra os ataques aos navios brasileiros. A revolta contra os súditos do Eixo tomou conta dos brasileiros, levando o governo brasileiro a temer que o rompimento das relações com os países do Eixo se transformasse em guerra, coisa que o país não estava preparado para enfrentar naquele momento (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-56).

Com poucos navios de guerra, uma pequena aviação e uma defesa de costa insuficiente, o Brasil temia que os poderosos submarinos ítalo-germânicos atacassem a frota mercante brasileira e investissem contra a sua costa. A polícia brasileira sabia que os alemães em conjunto com italianos operavam uma minuciosa rede de espionagem no Brasil desde o Levante Integralista de 1938. A ameaça de uma “Quinta Coluna” agindo a soldo do Eixo causava grande preocupação no governo brasileiro, que montara uma grande rede de contraespionagem para deter essa ação, não demorou para que as autoridades brasileiras identificassem e prendessem uma série de estrangeiros e brasileiros identificados com o fascismo no ano de 1942 (HILTON, 1977).

No dia 28 de fevereiro a S.E.R.E. informou a embaixada brasileira em Lisboa sobre a intenção de usar dois navios brasileiros para resgatar os diplomatas que estavam na Europa. Os brasileiros que estavam na Itália também já estavam sendo preparados pelo governo fascista para serem devolvidos ao Brasil, a ideia era en-

viá-los para Portugal. O Itamaraty também tentava resgatar os brasileiros que estavam na Ásia com a maior brevidade possível, a ideia era que eles pudessem chegar à Europa para embarcarem junto com os outros a tempo de retornar logo ao Brasil. O maior problema eram as comunicações, que já não eram boas e que se agravaram com a guerra. Ao conseguir contatar a embaixada brasileira em Tóquio, o Itamaraty descobriu que o embaixador não havia partido para a China com o grupo de brasileiros que fora relatado anteriormente. A S.E.R.E. informou ao mesmo em 5 de março que confiasse aos portugueses os materiais das embaixadas em Tóquio, Kobe e Yokohama (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-61).

O RESGATE

Para que a operação de resgate fosse bem-sucedida o Brasil precisava sintonizar as informações referentes às rotas dos navios de forma precisa com ingleses, estadunidenses, alemães e italianos, esses quatro países encontravam-se em guerra no Oceano Atlântico e o Brasil não era mais amigo dos últimos dois, que operavam muitos submarinos na região, isso aumentava o risco da missão. O governo alemão fez uma série de exigências para autorizar a navegação dos navios pelo Atlântico e a sua consecutiva atracagem no litoral português. Para evitar qualquer incidente, o governo brasileiro transmitiu via embaixada brasileira em Lisboa para os alemães as características dos navios brasileiros que iriam fazer o resgate (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-65).

No dia 2 de março o embaixador brasileiro em Lisboa havia informado ao Itamaraty que, de fato, os navios brasileiros corriam perigo a partir de então. De maneira não oficial, a diplomacia portuguesa em Berlim ouvira nas rádios que os navios brasileiros seriam atacados caso

navegassem em comboios inimigos e/ou se armassem (AHI, Estante 27, Prateleira 1, Volume 13). No dia 9 de março de 1942, o Itamaraty informou todas as características dos dois navios (*Bagé* e *Almirante Jaceguaí*) para as autoridades estadunidenses, inglesas, italianas e alemãs. Relatou o tamanho e número de cobertas, velocidade que iria navegar, além do peso, cor, número de mastros, distância entre mastros, altura dos mastros e pintou em grandes dimensões a palavra “diplomatas”, além, é claro, da bandeira do Brasil em ambos os lados dos navios (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-65).

No dia 8 de março foi informado que o cônsul brasileiro em Bucareste (Romênia) estava partindo da referida capital por volta do dia 19, já que o governo romeno em solidariedade ao Eixo rompeu relações com o Brasil. Dessa forma o número de pessoas que o governo brasileiro precisaria repatriar estava aumentando, juntamente com o tempo que precisaria para concentrar a todos em Portugal, lugar destinado para atracagem dos navios de resgate (AHI, Estante 27, Prateleira 1, Volume 13).

Na primeira quinzena de março, o governo japonês informou aos portugueses que os brasileiros estavam sendo bem tratados e ocupando o prédio de sua embaixada em Tóquio, apesar das comunicações estarem proibidas, eles estavam sendo bem tratados e esperando a repatriação. Inclusive, o governo japonês colocara guardas para garantir a integridade do imóvel e do pessoal brasileiro. Entretanto, a diplomacia portuguesa informou ao embaixador brasileiro em Lisboa no dia 14 de março que os japoneses estavam averiguando se seus súditos tinham sido vítimas de ataques de populares no Brasil, caso fosse positiva tal informação, eles iriam retaliar (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-72).

Os diplomatas brasileiros que estavam na Ásia tinham grande dificuldade para se deslocar rumo ao Brasil. A distância e a guerra ofereciam alto risco. Caso emblemático foi o do vice-cônsul brasileiro em Kobe (Japão) Heraldo Pacheco de Oliveira, que ficou preso em Manila (Filipinas) durante a sua tentativa de retorno ao Brasil. Em março de 1942, as Filipinas estavam prestes a sucumbir à invasão japonesa iniciada em dezembro de 1941. Com a queda de Manila, o embaixador brasileiro, que estava em trânsito no país, acabou retido devido à invasão japonesa.

O temor por qualquer incidente fez com que o Itamaraty solicitasse à embaixada brasileira em Lisboa no dia 7 de abril, que confirmasse com as autoridades italianas e alemãs as garantias para que os navios brasileiros fizessem a travessia do Atlântico rumo à Europa levando os diplomatas do Eixo e na volta trouxessem em segurança os diplomatas brasileiros e seus familiares. Toda essa negociação foi tratada de forma sigilosa pelo governo Vargas, que manteve tudo afastado da imprensa, que já operava com dificuldade por conta do Estado Novo (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-108).

No dia 11 de abril, o Itamaraty solicitou à sua embaixada em Lisboa que informasse aos ítalo-germânicos que, no dia 27 do corrente mês, o vapor *Bagé* partiria com os diplomatas italianos e no dia 29 seria a vez do vapor *Siqueira Campos* (foi escalado no lugar do *Almirante Jaceguaí*) com o pessoal alemão. Os navios fariam a rota de navegação direta até Lisboa, só parando em Recife para reabastecer. Já o vapor português *Serpa Pinto* partiria no dia 30 levando todos os outros funcionários italianos e alemães (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-115).

A tensão envolvendo a partida dos navios era muito grande. O governo brasileiro tratou o caso com o máximo de sigilo,

somente as autoridades do Itamaraty e do Lloyd Brasileiro sabiam da missão. No dia 23 de abril, o governo brasileiro comunicou a Lisboa que os navios só poderiam partir no dia 2 de maio (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-129). A preocupação do governo brasileiro com o seu pessoal que estava na Ásia, principalmente na China no início de maio redobrou, pois fazia tempo que o Brasil não tinha informações precisas sobre a evacuação do pessoal que estava em Pequim e Xangai. Além disso, as operações militares japonesas na região recrudesciam, aumentando o perigo (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-130).

No dia 24 de abril o vapor espanhol *Cabo da Boa Esperança* passou pelo Brasil transportando diplomatas do Eixo oriundos do Uruguai, como combinado, o Itamaraty comunicou à embaixada em Lisboa o deslocamento do navio espanhol. No mesmo comunicado (telegrama NC-135) foi confirmado que a palavra “diplomatas” já havia sido pintada nos navios. Tal confirmação deveu-se ao fato de uma nova informação vinda da Alemanha para que os navios ostentassem apenas a cor cinza escuro. Tal desencontro de informações gerou grande apreensão entre a diplomacia brasileira (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-135). Já que havia sido acordado que qualquer alteração deveria ser comunicada com 12 dias de antecedência.

No dia 28 de abril, o Itamaraty enviou à embaixada do Brasil em Lisboa um telegrama de três laudas para ser apresentado às autoridades portuguesas encarregadas de representar os interesses brasileiros junto ao Eixo para explicar que o embaixador alemão no Brasil exigia partir levando consigo uma série de cidadãos alemães não ligados diretamente à diplomacia. Tal demanda atrasaria a partida e obrigaria o Brasil a mobilizar de cinco a

seis navios. Depois de sanados os problemas com o embaixador alemão no Rio de Janeiro, o Itamaraty comunicou, no dia 7 de maio, que os três navios (*Bagé*, *Siqueira Campos* e *Serpa Pinto*) haviam partido no dia anterior levando 460 pessoas. O comunicado pedia que as autoridades portuguesas agilisassem para que os brasileiros pudessem embarcar para o retorno à sua pátria o mais rápido possível (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-141).

Entre o dia 25 de fevereiro e 1º de maio de 1942, mais quatro navios brasileiros foram atacados por forças ítalo-germânicas, causando a morte de 110 brasileiros que estavam a bordo dos Navios Mercantes *Cabedelo*, *Arabutã*, *Cairu* e *Parnaíba*. Essa série de ataques levou o Brasil a fazer mais um protesto veemente junto à diplomacia portuguesa, único canal de comunicação com o Eixo. Mas o silêncio por parte do governo alemão continuava a imperar. O barulho ficou por parte dos brasileiros, que promoveram outra onda de protestos contra tudo que lembrasse os países do Eixo, só que dessa vez mais radicalizados. As autoridades diplomáticas brasileiras ficaram mais temerosas com a segurança de seus funcionários, um afundamento de um navio repleto de diplomatas poderia ter consequências graves para a conjuntura política interna do país, já que setores militares e civis de grande representatividade se opuseram veementemente com a decisão de ruptura tomada pelo Presidente Getúlio Vargas (PEIXOTO, 2017).

A indignação do povo brasileiro era muito grande por causa dos mais de cem brasileiros mortos, vítimas do afundamento de navios mercantes que não possuíam defesa. Isso fez com que o grau de tensão aumentasse no Itamaraty, já que no dia 30 de maio estava programada a partida do navio brasileiro *Cuiabá*, que

levaria os diplomatas italianos e alemães que atuavam no Paraguai. A tensão também se ampliava porque até a data de 11 de maio não havia por parte das forças do Eixo nenhuma explicação sobre os ataques aos navios brasileiros. O silêncio por parte dos eixistas era interpretado pelo Itamaraty como uma negativa em cessar os ataques.

Na segunda quinzena de maio o Itamaraty foi surpreendido pela negativa do governo alemão em autorizar a partida de quatro cidadãos brasileiros, sob a alegação de que o governo brasileiro não estaria permitindo que cidadãos alemães regressassem para a Alemanha. De pronto o Itamaraty retrucou tal informação e exigiu reciprocidade da Alemanha, lembrando que em nenhum momento dificultou a partida dos alemães, pelo contrário, tinha até aquela data ajudado de todas as formas (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-182).

Os navios *Bagé* e *Siqueira Campos*, que se aproximavam de Portugal levando o pessoal do Eixo, receberam uma nova recomendação no dia 22 de maio dos diplomatas suíços e espanhóis que ajudavam na troca. Devido aos últimos incidentes os dois comandantes deveriam informar todos os dias às 12h00min sua posição ao governo português, para que a localização de ambos pudesse ser acompanhada e protegida (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-185).

O regresso dos navios *Siqueira Campos* e *Bagé* trazendo o pessoal brasileiro também foi cercado de cuidados. O Itamaraty temia um novo ataque contra os seus navios. A angústia do governo brasileiro era muito grande, já que não tinha meios para proteger os seus navios e muitos menos podia revidar à altura a agressão que vinha sofrendo. Nem em guerra contra o Eixo o Brasil estava para justificar tamanha hostilidade contra os navios brasileiros. Sen-

do assim, as ações de ataques aos navios brasileiros foram classificadas pelo governo Vargas de covardes. Causando grande mobilização da sociedade contra os súditos e simpatizantes do Eixo. Na vanguarda dessa insatisfação estavam os estudantes, que capitaneados pela UNE (União Nacional dos Estudantes) fizeram uma série de protestos em todo Brasil, exigindo que o Brasil declarasse guerra ao Eixo imediatamente em resposta aos ataques.

O Itamaraty informou à embaixada brasileira em Lisboa que já havia solicitado ao Lloyd Brasileiro informações sobre a rota de retorno dos navios *Siqueira Campos* e *Bagé* que estavam em Portugal depois de terem levado o primeiro grupo de cidadãos do Eixo. Também informou a rota que o navio *Cuiabá* faria a Europa levando mais cidadãos do Eixo. A previsão da partida era 5 de junho de 1942. No dia 18 de maio, novamente, um navio brasileiro fora atacado, o *Comandante Lira*, que não fora afundado, mas perdeu dois de seus tripulantes vitimados pelo torpedo de um submarino italiano (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-193).

No início de junho o Itamaraty ainda tinha dificuldades em saber a real condição dos diplomatas brasileiros que estavam no Oriente. A situação do cônsul Heraldo Pacheco de Oliveira que estava detido em Manila ainda era desconhecida. Outro problema eram os diplomatas que estavam na Hungria, que só poderiam ser evacuados nos próximos 60 dias e que estavam vivendo em condições que o governo brasileiro desconhecia. Entre os vários temores do governo brasileiro, existia o de que os alemães tentassem impedir o retorno do embaixador brasileiro Freitas Vale, por isso as autoridades brasileiras tinham pressa em zarpar com os seus navios de Portugal.

O governo alemão continuava a criar problemas a fim de dificultar o retorno dos brasileiros, o impedimento do gover-

no alemão em liberar os navios *Bagé* e *Siqueira Campos* ia desde a negativa em emitir o salvo-conduto até a cobrança de taxas dos brasileiros. Mais uma vez a diplomacia brasileira protestou com veemência pela falta de clareza e sensibilidade por parte dos alemães. No meio desse problema todo, o Brasil liberou o navio *Cuiabá* para rumar à Europa levando a bordo 38 alemães e 8 italianos, o navio partiu do Rio de Janeiro no dia 11 de junho e tinha previsão de chegada a Lisboa no dia 29 do referido mês (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-225).

Entre os dias 24 de maio e 5 de junho de 1942 mais três navios brasileiros foram atacados, *Gonçalves Dias*, *Alegrete* e *Paracuri*, os três foram afundados e só o primeiro teve mortes, seis ao todo. Além dos ataques, o governo brasileiro ainda tinha que enfrentar os problemas criados pelos alemães em Lisboa, que para liberar os navios brasileiros exigiam retirar a carga, que era proveniente de comércio português e nada tinha a ver com vendas brasileiras. O *Itamaraty* foi obrigado a pedir ajuda da diplomacia espanhola, para que junto da diplomacia portuguesa pudessem pressionar os alemães a liberarem os navios brasileiros. Teve início uma cansativa triangulação diplomática para liberar os navios brasileiros que se mostrou exitosa. Enfim os navios partiram para o Brasil, onde recarregariam com pessoal do Eixo e então regressariam para a Europa.

No dia 6 de julho foi a vez de o navio *Grispsholm* zarpar do Rio de Janeiro levando 369 diplomatas e particulares japoneses que estavam no Brasil e 14 no Paraguai (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-271). Dessa maneira o Brasil ia cumprindo de forma exitosa o seu compromisso com os Estados do Eixo, porém a recíproca não era verdadeira. Até aquele momento, o Brasil ainda não havia recebido nenhum dos seus di-

plomatas que estavam servindo na Europa e na Ásia, situação que causava muita apreensão ao *Itamaraty*. Apesar da forte censura, os questionamentos rondavam a sociedade, que cobrava nas ruas uma resposta à altura do governo Vargas pelos constantes desrespeitos aos brasileiros por parte dos países do Eixo.

No dia 13 de julho de 1942, o *Itamaraty* informou ao Embaixador Araújo Jorge em Lisboa e às representações da Espanha e da Suíça que os navios *Bagé* e *Siqueira Campos* partiriam do Rio de Janeiro para a sua segunda viagem à Europa no dia 30 do corrente mês, levando os embaixadores da Alemanha e da Itália, assim como todo o restante do pessoal desses dois países. Mais uma vez o governo brasileiro exigiu dos países do Eixo garantias para o retorno ao Brasil desses dois navios. O governo brasileiro também solicitou que o seu embaixador deixasse a Alemanha no mesmo dia que o embaixador alemão saísse do Brasil, e que a troca de diplomatas fosse feita em Lisboa no mesmo momento. O *Itamaraty* também informou que o vapor *Bagé* levaria a ex-missão húngara para Lisboa (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-283).

No dia 28 de julho o *Itamaraty* informou sobre a mudança dos planos, devido à necessidade de reparos, o *Siqueira Campos* foi trocado pelo *Cuiabá* na missão de levar à Europa os embaixadores da Alemanha e Itália que trabalhavam no Brasil. A data da partida também foi alterada de 30 de julho para 10 de agosto de 1942 (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-304). Nessa mesma leva, o *Itamaraty* informou que o *Bagé* levaria a missão diplomática húngara para a Europa (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-302). No dia 4 de agosto foi informado que o vapor espanhol *Cabo da Boa Esperança* tinha partido para mais uma viagem levando 74 funcionários da

embaixada alemã (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-310).

Por causa de problemas técnicos, mais uma mudança de data, no dia 5 de agosto o Itamaraty informou que o navio *Bagé* com o pessoal húngaro só partiria do Rio de Janeiro no dia 15 de agosto. Solicitou que a embaixada brasileira tratasse com a diplomacia portuguesa, para junto da diplomacia húngara, agilizar a saída dos brasileiros daquele país (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-315). No dia 10 de agosto, o vapor *Gripsholm* retornou ao Brasil trazendo todos os diplomatas brasileiros que estavam no Oriente. Pondo fim a uma grande preocupação do governo brasileiro. O mesmo vapor seguiu viagem rumo à Nova Iorque levando pessoal estadunidense. Nesse mesmo período, o governo brasileiro tentava através da diplomacia espanhola, conseguir liberar todos os brasileiros que estavam detidos na França, para juntá-los com os que já aguardavam repatriação em Lisboa e aproveitarem para retornar todos no navio *Cuiabá* (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-324).

A TROCA

A problemática envolvendo o retorno dos diplomatas brasileiros parecia não ter fim. Quando tudo parecia caminhar para uma solução, os embaixadores Kurt Pruefer (Alemanha) e Ugo Sola (Itália) se negaram a embarcar para Lisboa. Alegavam não poderem viajar sem que o governo inglês emitisse salvo-condutos para os navios que os levassem. O Itamaraty tentou reverter tal situação, alegando que os anglo-estadunidenses já haviam dado tal documento para as pessoas e suas bagagens e que essa exigência para os navios era descabida. Mais uma longa negociação se estabeleceu entre o Itamaraty e os embaixadores (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-340).

Entre os dias 26 de junho e 19 de agosto de 1942, os nazistas afundaram dez navios mercantes brasileiros, matando 642 pessoas. Tamaña tragédia fez com que o governo brasileiro reagisse decretando “Estado de Beligerância” no dia 22 de agosto. Tal decreto gerou dúvidas em todos os beligerantes sobre o que seria esse ato do governo brasileiro, que logo evoluiu para “Estado de Guerra”, decretado do dia 31 do mesmo mês. Com a entrada do Brasil na Guerra, toda a mobilização de resgate de diplomatas, funcionários e demais cidadãos brasileiros pelo mundo se tornou mais difícil e perigosa.

No dia 22 de agosto, o governo brasileiro solicitou novamente ao governo português que contatasse os países do Eixo, para que eles emitissem garantias para os navios *Bagé* e *Cuiabá* em seu retorno ao Brasil. Que naquele momento os referidos navios estavam prontos para partirem do Rio de Janeiro e já de posse dos salvo-condutos que os embaixadores do Eixo exigiam para embarcar. Contudo, o governo brasileiro impediria a sua saída até que os países do Eixo fizessem as garantias de retorno (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-354).

No dia 11 de setembro, o Itamaraty informou às diplomacias portuguesa e espanhola que o navio *Gripsholm* iria iniciar a sua segunda viagem de troca do pessoal estadunidense e japonês. Que no Brasil embarcariam cerca de 150 nipônicos. Os navios *Bagé* e *Cuiabá* receberam uma nova data para a partida, dia 16 de setembro era apontada pelo Itamaraty como provável (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-376). O Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) emitiu uma ordem proibindo toda e qualquer publicação referente à viagem dos diplomatas do Eixo nos navios *Bagé* e *Cuiabá* (APERJ-Pol/Pol-ADM: 13/01).

Depois de receber as garantias solicitadas dos países do Eixo, os dois navios

brasileiros com os embaixadores alemão, italiano e húngaro partiram do Rio de Janeiro para Lisboa no dia 16 de setembro. Os dois navios seguiram caracterizados como antes, pintados de cinza escuro e com a palavra “diplomata” escrita nos dois lados, além de ostentarem uma enorme bandeira brasileira e as luzes todas acesas. Em média essa viagem levava cerca de 20 dias por conta das escalas. Ao chegarem em águas portuguesas, os comandantes dos navios tinham ordem de se comunicarem com a embaixada brasileira em Lisboa antes de adentrarem o porto. Deveriam confirmar se os brasileiros oriundos da Itália, Alemanha e Hungria já estavam em território português (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-378).

O Itamaraty avisou ao embaixador brasileiro em Lisboa no dia 19 de setembro que a atual viagem do *Bagé* e do *Cuiabá* deveria ser a última de um navio brasileiro à Europa. Que o mesmo deveria avisar aos brasileiros no continente que quisessem regressar à pátria poderiam fazer por intermédio desses navios, mesmo quem não tivesse dinheiro. Contudo, elementos suspeitos e naturalizados e de origem dos países do Eixo não poderiam embarcar. Como medida de segurança, o governo brasileiro solicitou ao Embaixador Araújo Jorge que providenciasse que as bandeiras brasileiras pintadas nos cascos dos navios deveriam ser repintadas em tamanho dobrado. Que a iluminação externa das bandeiras e das palavras “diplomata”, assim como do costado deveriam triplicar, além de pintar de branco os anteparos dos conveses. Tudo isso deveria ser verificado pessoalmente pelo embaixador antes do regresso dos navios (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-392).

No dia 23 de setembro o Itamaraty comunicou ao embaixador brasileiro em Lisboa que os navios *Cuiabá* e *Bagé* de-

veriam entrar em contato com o referido embaixador e aguardar ordens do mesmo para atracar em Lisboa, já que o pessoal brasileiro que estava fora de Portugal faria o traslado por trem. A ordem era esperar até que todos tivessem reunidos e prontos para embarcarem (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-396). Os comandantes dos dois navios também receberam instruções de informar ao embaixador brasileiro a sua posição a partir do sexto dia depois de ter zarpado do Brasil (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-397).

No dia 25 de setembro, o Itamaraty determinou ao embaixador brasileiro em Lisboa que providenciasse para triplicar a iluminação dos navios na área que estivesse pintada a bandeira brasileira, que também deveria ser repintada com as dimensões duplicadas. As anteparas dos conveses deveriam ser pintadas de branco e ter a sua iluminação ampliada, assim como, a palavra “diplomatas” e símbolos que estava no costado antes de zarpar de volta para o Brasil (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-402).

Se já não bastassem os problemas criados pela Guerra, o Itamaraty teve que lidar com um embargo da partida de seus navios, feito pelo governo português que cobrava uma dívida alfandegária brasileira que ainda estava em julgamento, que envolvia um suposto contrabando de charutos e pasta “dentifrícia”. O Itamaraty emitiu uma nota dura exigindo que Portugal liberasse os navios imediatamente. Com a insistência portuguesa em não permitir a partida dos navios, o governo brasileiro teve que pagar como calção o valor de 1.200 contos de réis no dia 24 de outubro (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-437/437/439).

Sobre a relação do governo brasileiro com o seu homólogo português, é importante salientar que Portugal vivia uma

grave crise econômica. Dependente de importações, Lisboa fazia um jogo duplo, tentando atender interesses ingleses, ao mesmo tempo em que se submetia a Berlim, temendo que seu território fosse ocupado como a Itália. Ideologicamente afinado com o fascismo, o governo português tentava se equilibrar entre os dois blocos. Os documentos diplomáticos revelam que as autoridades portuguesas estavam mais preocupadas com os comunistas internos a partir de 1943, do que com a própria guerra.

Sem valor estratégico, toda a Península Ibérica fora vista como uma área de trânsito para a espionagem. A herança cultural ajudou o governo brasileiro a transitar entre a diplomacia portuguesa, mas sem grandes trocas. Apesar da discordância de Salazar com o caminho adotado por Vargas, o mesmo hipotecou solidariedade com as vítimas brasileiras dos afundamentos. O governo brasileiro mantinha a diplomacia portuguesa e espanhola sob vigilância, mostrando que a guerra não permitia confiança incondicional.

A troca dos diplomatas fora finalmente feita no início de outubro, sem nenhum problema, tudo ocorreu como planejado depois de quitado o saldo com as autoridades portuguesas. Porém, todas as informações sobre a chegada dos navios brasileiros a Lisboa foram censuradas e a imprensa brasileira proibida de divulgar qualquer coisa sobre o tema. O seu retorno no final do referido mês também foi cercado de sigilo, já que agora o Brasil estava em guerra.

No dia 20 de novembro de 1942, os navios *Bagé* e *Cuiabá* chegaram ao Brasil trazendo os últimos diplomatas que aguardavam em Lisboa a repatriação. Entre o dia 19 de agosto e 20 de novembro, data da chegada dos brasileiros, mais quatro navios brasileiros foram atacados pelas forças do Eixo, ocasionando mais

25 mortes. Mesmo com o retorno exitoso dos diplomatas que estavam na Europa Ocidental, a diplomacia não pôde relaxar, ainda havia toda uma guerra para se lutar.

Em meados de novembro de 1942, a embaixada brasileira em Vichy foi invadida por militares alemães com o consentimento dos franceses. Ocasionalmente na prisão do embaixador brasileiro Souza Dantas por 14 meses na Alemanha, posteriormente trocado por prisioneiros alemães e repatriado ao Brasil. Tal situação gerou grande desconforto entre a diplomacia brasileira que lamentava não poder resgatar o seu emblemático embaixador (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-452).

Os ataques contra navios brasileiros perduraram durante todo o ano de 1943, mas com o incremento das patrulhas navais estadunidenses no Atlântico Sul e o aprimoramento da Marinha de Guerra Brasileira e da Força Aérea Brasileira, os alemães se tornaram menos exitosos. O revés que o Eixo sofrera para os soviéticos combaliu a sua capacidade de produção de submarinos, limitando assim as suas ações. No ano de 1944, somente um ataque fora registrado contra navios brasileiros, em julho no litoral do Rio de Janeiro. Com o avanço das forças soviéticas e a abertura de uma Segunda Frente na Europa, a Alemanha praticamente abandonou a luta submarina.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CADERNOS DO CHDD / Fundação Alexandre de Gusmão, Centro de História e Documentação Diplomática. Ano 12, número 23, Fundação Alexandre de Gusmão, 2013.

CORSI, Francisco Luiz. *Estado Novo: política externa e projeto nacional*. São Paulo: Editora UNESP, 1999.

HILTON, Staley E. *Suástica sobre o Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1977.

LOCHERY, Neill. *Brasil. Os frutos da Guerra*. Rio de Janeiro: Editora Intrínseca, 2015.

MOURA, Gerson. *Relações Exteriores do Brasil 1939-1950*. FUNAG: Brasília, 2012.

PEIXOTO, Alzira Vargas do Amaral. *Getúlio Vargas, Meu pai*. Rio de Janeiro, Objetiva, 2017.

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

SANDER, Roberto. *O Brasil na mira de Hitler: A história do afundamento de navios brasileiros pelos nazistas*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2007.

SILVA, Hélio. *1944: O Brasil na Guerra*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1974.

_____. *Guerra inevitável 1939-1942*. Editora Três. 1975.

_____. *O Brasil declara guerra ao Eixo 1943-1945*. São Paulo: Editora Três, 2006.

FONTES

Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI).

Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro (APERJ).

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

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

Luiz Antônio Pinto Cruz

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

Lina Maria Brandão de Aras

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

RESUMO

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

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

ABSTRACT

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

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

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

INTRODUÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Itália e o Japão. Manifestações estudantis passaram a exigir uma postura de desafrontamento imediato, em outras palavras, um posicionamento oficial pró-guerra. A este respeito, Tertuliano Azevedo rememorou: “A população brasileira se revoltou de tal ordem, de tal maneira, que começou a depredar tudo, a casa de italiano, de alemão”. E continua, “como o governo de Getúlio Vargas começou a demorar a declarar guerra à Alemanha e à Itália, nós fomos à rua exigir a declaração de guerra”. (AZEVEDO, 2010).

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

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

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

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

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

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

Afinal, quem eram esses observadores?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DE ANÔNIMOS A SUJEITOS HISTÓRICOS: OS MARINHEIROS DO BRASIL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mais preocupados em manter ativa a economia nacional, as autoridades

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

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

SALVADOR EM TEMPO DE GUERRA NAVAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Construído em 1936. Ex-alemão Boclerk, navio novo, comandado pelo capitão Eurico Campos de Sousa, no dia 18 de fevereiro de 1943. Quando navegava à altura do Farol Garcia D'Ávila, na costa baiana, foi torpedeado e, após ter sido abandonado pela tripulação, recebeu mais dois torpedos. Este seria o segundo navio torpedeado sob o comando do Capitão Eurico Gomes de Souza, que já sofrera outro ataque no Alegrete, no dia 1º de junho de 1942. Sobre o torpedeamento do Brasilóide, o *Inconfidente*, também do Lloyd Brasileiro, passou por cima dos restos daquele navio após o sinistro. Eram pedaços de madeira, fardos de piaçava, uma balsa e muitas outras coisas boiando ao léu. Não foram avistadas quaisquer baleeiras e muito menos naufragos. A preocupação a bordo do *Inconfidente* aumentou assustadoramente quando o Comandante ordenou que o navio se aproximasse o máximo possível de terra, para as águas menos profundas. O objetivo era impedir que o submarino agressor os atacasse submerso, no caso de ainda se encontrar nas proximidades. O navio teve a sua velocidade aumentada, seguindo para Salvador, seu porto

de destino. Em seu trajeto não foi mais avistado nenhum navio ou aeronave de proteção. Chegando à Barra de Salvador, ao anoitecer, em demanda ao interior da baía, através de luz dirigida em sinais Morse, foi chamado pelo encouraçado Minas Gerais, que estava atracado por dentro do quebra-mar do porto, servindo como fortaleza e comandando todas as operações navais naquele setor. Após a identificação do navio, foi informado de que deveria retornar ao mar e ficar indo e vindo de frente à barra até clarear o dia, e só depois entrar na baía. Quando o sinaleiro transmitiu ao Comandante o teor da mensagem recebida do vaso de guerra, ouviu, meio surpreso: - "Como vou dar oportunidade ao submarino para nos apanhar"? Recebeu então o sinaleiro ordem para pedir repetição da mensagem, ao mesmo tempo em que era determinado às máquinas que aumentassem a velocidade do navio, sempre pedindo ao Minas Gerais para repetir a mensagem, alegando dificuldade em recebê-la. Com esta tática ele ganhava tempo, enquanto seu navio avançava em velocidade máxima para o interior da Baía de Todos os Santos, lugar mais seguro, onde finalmente ancorou. Em seguida ao fundeio, uma lança da Marinha de Guerra levou o Comandante para bordo do encouraçado, onde ele permaneceu algumas horas, sendo depois trazido de volta ao navio (CAMPBELL, 1993, p. 84-86).

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Em 1943, os Monitores Parnaíba e Paraguaçu foram movimentados de Mato Grosso para Salvador, por solicitação do Almirante Lemos Basto, Comandante Naval do Leste. Depois de sofrerem algumas modificações no Rio de Janeiro (em especial no armamento), ficaram em condições de operar na Baía de Todos os Santos. Aparelhos de radiogoniometria de alta frequência cruzavam as marcações com equipamentos semelhantes no Recife, a fim de localizar submarinos (GAMA; MARTINS, 1985, p. 279).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

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

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

REFERÊNCIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MOUTINHO, Augusto César M. *A sombra da guerra: o medo e a sobrevivência em um povoado baiano durante a Segunda Guerra Mundial*. Salvador: Quarteto, 2005.

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

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

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

Um comboio vital no Atlântico Sul: aspectos da história do comboio AS-4 e sua passagem pelo Recife*

A vital convoy in South Atlantic: aspects of the history of the Convoy AS-4 and its passage through Recife

Manoel Felipe Batista da Fonseca

Mestre e graduado em História pela Universidade Federal de Pernambuco.

RESUMO

Procuramos trazer a história do comboio AS-4 a partir da saída em Nova Iorque até a passagem da escolta aos britânicos perto da Ilha de Ascensão, especialmente as ocorrências durante a parada para reabastecimento no Recife. Este é um trabalho que se insere no tema da Batalha do Atlântico, mais especificamente na participação da Força do Atlântico Sul da U.S. Navy e das bases e instalações militares em território brasileiro. No momento em que as forças do Eixo avançavam pelo deserto do norte da África, parecendo iminente a derrota britânica, os Estados Unidos vêm em socorro ao seu aliado. A necessidade era de blindados. Sem hesitar Roosevelt ofereceu 300 tanques M4 Sherman aos ingleses. Eis o contexto em que surge o comboio AS-4.

PALAVRAS-CHAVE: Batalha do Atlântico; Comboio AS-4; Recife

ABSTRACT

We seek to bring the history of the Convoy AS-4 from its departure in New York to the passage of the escort to the British near Ascension Island, especially the occurrences during the refueling stop in Recife. This is a work related to the Battle of the Atlantic, more particularly about the participation of the South Atlantic Force of the U.S. Navy and the military bases and facilities in Brazilian territory. As Axis forces advanced through the North African desert, with British defeat looming, the United States came to the rescue of its ally. The need was armored tanks. Without hesitation Roosevelt offered 300 M4 Sherman tanks to the English. This is the context in which the Convoy AS-4 appears.

KEYWORDS: Battle of the Atlantic; Convoy AS-4; Recife

A presença das forças teuto-italianas no Norte da África, em franco avanço pela área desértica da Líbia, ameaçando o Egito e Oriente Médio, fez com que os ingleses necessitassem urgentemente do apoio americano. Churchill e sua comitiva viajaram, em meados de junho de 1942, até a capital dos Estados Unidos a fim de discutir sobre a maneira de conduzir e ganhar a guerra.

Ao receber a notícia que Tobruk se rendeu tendo mais de 25 mil homens sido feitos prisioneiros, os alemães logo estariam nas portas de El Alamein, enquanto o Cairo se preparava para evacuação, o Marechal britânico Bernard Montgomery alinhava suas

*Artigo recebido em 2 de agosto de 2020 e aprovado para publicação em 15 de outubro de 2020.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, nº 32, p. 85-101 – 2020.

tropas numa pequena linha defensiva no deserto. “Blindados eram precisos, urgentemente!”. Assim foi como Churchill se expressou a Roosevelt, obtendo a resposta: “Agente. Ganhe tempo. Conte conosco” (WINCHESTER, 1951, p. 55).

Durante grande parte de 1942 ainda não existia no Atlântico Sul um sistema interligado de comboios que protegesse a navegação e acelerasse o deslocamento de materiais de guerra estratégicos, operando entre o Brasil e as áreas ao norte como Caribe, Golfo do México, Nova Iorque até o Reino Unido. Aliás:

Desde o início de 1942, os Comboios *GAT-TAG* (Guantánamo–Aruba–Trinidad e Trinidad–Aruba–Guantánamo), que recebiam navios vindos do Mar das Caraíbas (*NG-GN*) e da Zona do Canal do Panamá (*GZ-ZG*), já haviam sido organizados sendo, em outubro de 1942, estendidos para o sul, recebendo a denominação de *TS* (Trinidad–Sul). Três deles navegaram nesse mês. Em novembro, foram seis os *TS* organizados, dos quais seguiram para Freetown (Serra Leoa, África), dois para Paramaribo, um para Recife e um para o Rio de Janeiro, os dois últimos com escolta mista americano-brasileira.

A 1º de dezembro do mesmo ano, o Almirante Jonas Ingram, Comandante da Quarta Esquadra americana e da Força do Atlântico Sul, passou a controlar os comboios para o sul, enquanto o Almirante Andrews, da Fronteira Marítima Leste norte-americana, se encarregava dos que navegavam ao norte de Trinidad. Em dezembro, somente o primeiro comboio recebeu a designação de *TS*. A partir do dia 15, passaram a se denominar *TB* e *BT* (Trinidad–Bahia e Bahia–Trinidad). Em julho de 1943, estenderam sua derrota até o Rio de Janeiro, chamando-se então *TJ* e *JT*, nos quais foram

incluídos os navios de todas as bandeiras que se dirigiam para o Sul da África e para o Prata. (GAMA; MARTINS, 1985, p. 366).

Vale destacar que até o final de 1942 inexistia também um sistema regular de comboios entre a América do Sul e os principais portos da África e, quando o inimigo descobriu que praticamente toda a navegação para o norte de Natal estava sendo comboiada, ele mudou seus esforços para o Atlântico Sul, onde muitas embarcações vagarosas e independentes foram perdidas na tentativa de alcançar o Golfo Pérsico e Mar Vermelho através do Cabo da Boa Esperança, com cargas que eram tão vitais na fase inicial da guerra (MARKOFF, 1945).

No entanto, para além dos comboios regulares, distribuídos através das principais rotas de navegação, existiam os comboios extraordinários ou especiais, formados para atender a certas demandas estrategicamente especiais. Por exemplo, os comboios especiais “*AS*” foram formados em 1942, onde navios zarpavam da Costa Leste dos Estados Unidos com destino à África, Ilha de Ascensão, Canal de Suez. No total foram dez comboios durante sua existência e um dado especial é que três desses comboios passaram pelo Recife e tiveram como escolta belonaves da Força do Atlântico Sul da U.S. Navy. Foi nesse contexto que surgiu o comboio *AS-4*. Era necessário escoltar esse comboio vital, evitar perdas, chegar no prazo, grandes esforços foram empregados, o destino do 8º Exército dependia desses armamentos. Neste artigo, abordaremos a partida no porto de Nova Iorque, a parada no Recife, até o encontro com o comboio britânico *WS-21P*, nas proximidades da Ilha de Ascensão. Procuramos trazer histórias pouco conhecidas da Campanha do Atlântico Sul, especialmente envolvendo a participação do Recife nesse confli-

to, principal porto utilizado pela Força do Atlântico Sul da U.S. Navy.

Utilizaremos como as principais fontes os diários de guerra das belonaves americanas envolvidas na escolta, principalmente do Cruzador-Leve *Omaha*. Quando da parada para reabastecimento no Recife, também encontramos alguns documentos trocados entre os americanos e a DOPS-PE, ajudando, portanto, num melhor entendimento de aspectos da breve passagem desse comboio na capital pernambucana.

*"Before Alamein we never had a victory.
After Alamein we never had a defeat"*
The British prime minister Winston Churchill

A participação das Forças Armadas da Alemanha na África do Norte a princípio era apenas defensiva, motivada pela preocupante situação de seu aliado italiano no Mediterrâneo. Embora a Ordem nº 22, de 11 de janeiro de 1941, expedida pelo próprio Hitler vislumbresse que naquele teatro de operações exigisse, por motivos estratégicos, políticos e psicológicos, uma maior intervenção alemã, "para Hitler, a África do Norte é um teatro de operações secundário. Ele não crê em êxitos decisivos nesse setor, do mesmo modo que não teme dele grandes perigos" (CARELL, 1967, p. 11).

O Afrika-Korps criado apenas como uma unidade de barragem composta por uma divisão de carros blindados em auxílio às forças italianas em franca derrocada frente às tropas inglesas, à sombra da campanha da Rússia, combatendo em um *front* "secundário", "sempre carente de ajuda e jamais seria integrado à grande estratégia do Eixo" (MACKSEY, 1974, p. 14) desde o início, representou o Eixo e a toda sua força motriz no deserto. "Aonde quer que fosse, a batalha era mais feroz; quando se ocultava, os britânicos paravam em dúvida, mas, uma vez avistado,

ele tinha de ser considerado o epicentro da erupção" (MACKSEY, 1974, p. 13).

Em contrapartida, para os ingleses o teatro africano representava muito para a manutenção de sua melhor posição estratégica e da capacidade de combater ofensivamente o Eixo fora da "Festung Europa". Aliás, quando os ingleses foram expulsos da França, há de se lembrar dos grandes esforços para evacuação das tropas em Dunquerque, de modo que no lugar de tentar um ataque direto ao ponto mais curto do continente, eles passaram os próximos quatro anos lutando no Mediterrâneo, só voltando em junho de 1944 à França juntamente com seus aliados americanos. Churchill acreditava que o destino dos britânicos seria decidido por eventos a milhares de quilômetros distante de casa. A mentalidade dos britânicos era de uma potência global, um império a ser mantido.

Tobruk, situado na província líbica da Cirenaica e próximo à fronteira do Egito, considerada uma posição vital no Norte da África, foi um dos baluartes da resistência britânica, impedindo a investida do Eixo ao Egito. O seu porto era um dos mais importantes do Norte da África, pois permitia a ancoragem de grandes navios devido às profundas águas e por ter uma área circundante de íngremes escarpas, favorecendo a fortificação contra ataques vindos de terra. As tropas inglesas, indianas, australianas resistiram por muito tempo às investidas do Eixo para tomada deste importante ponto, ficando seus componentes conhecidos como os "ratos de Tobruk", por sua resiliência aos constantes ataques aéreos e de artilharia. Por volta de abril de 1942, os alemães decidiram avançar e imobilizar as forças inglesas sitiadas na fortaleza de Tobruk (Operação Teseu).

As notícias da campanha submarina no Atlântico também preocupavam os Estados Unidos e a Inglaterra. Uma solução para a questão da navegação, da ajuda

direta das Forças Armadas americanas e a situação preocupante da campanha da África do Norte foram os temas dominantes da II Conferência de Washington, marcada para junho de 1942, entre o presidente Franklin Roosevelt e o Primeiro-Ministro britânico Winston Churchill.

O Primeiro-Ministro britânico Winston Churchill e sua comitiva partiram para Washington por avião, deixando a Escócia no final do dia 17 de junho, chegando à capital americana no começo da noite do dia seguinte. O primeiro encontro entre Churchill e o Presidente Roosevelt se deu na casa do presidente em Hyde Park, Nova Iorque, onde o primeiro-ministro tinha pegado um voo na manhã do dia 19. As duas autoridades então voltaram para Washington por trem para darem início à II Conferência de Washington.

Na manhã do dia 21 de junho, um domingo ensolarado em Washington, antes de se encontrar com o presidente, Churchill deu uma olhada nos jornais, leu alguns telegramas por uma hora, tomou café da manhã, e então partiu acompanhado do General Ismay para a reunião. Quando Roosevelt e Churchill se encontravam para decidir as questões ofensivas para o segundo semestre de 1942 e 1943, “eis que um oficial entra no aposento, saúda, e sem nada dizer estende um telegrama a Roosevelt. O presidente lê, torna outra vez a ler. Seu rosto endurece, a conversa para” (CARELL, 1967, p. 237). Sente-se que aconteceu alguma coisa. Roosevelt estende o despacho a Churchill, que o lê e empalidece. O telegrama recebido informava que “Tobruk rendeu-se, com vinte e cinco mil homens feitos prisioneiros”. “Isso foi tão surpreendente que eu não podia acreditar” (CHURCHILL, 1986, p. 343). Para Churchill essa notícia foi:

Um dos golpes mais pesados que me lembro durante a guerra. Não foram só os seus efeitos militares

graves, mas isso também afetou a reputação dos exércitos britânicos. Em Singapura oitenta e cinco mil homens se renderam a um número inferior de japoneses. Agora, em Tobruk, uma guarnição de vinte e cinco mil (na verdade, trinta e três mil) soldados experientes tinham deposto as armas, talvez um número que não dispunha talvez da metade das suas forças. Se isso era típico da moral do Exército do Deserto, nenhuma medida pode ser colocada sobre os desastres que impedia no Nordeste da África. Eu não tentei esconder do Presidente o choque que eu tinha recebido. Foi um momento amargo. A derrota é uma coisa, a vergonha já é outra (CHURCHILL, 1986, p. 343).

Segundo o General Marshall, que estivera presente em todas as reuniões durante aquele episódio, 21 de junho “foi um dia muito emocionante, porque a notícia da queda de Tobruk veio enquanto eles estavam lá em cima e, certamente, foi um golpe terrível para o Primeiro-Ministro e para todos os britânicos” (DEPARTMENT OF STATE, 1968, p. 434). O Secretário da Guerra americano, Henry Stimson, também percebeu a gravidade da situação, notou que, não obstante Churchill estivesse evidentemente cambaleado, demonstrando em seu discurso e gestual, ele se portou bravamente, e o mais importante na ocasião, não tentou de forma alguma “se evadir da derrota por causa do grande número do inimigo ou qualquer coisa desse tipo, mas disse que foi apenas má liderança; que Rommel nos superou em liderança e capacidade combativa e conseguira fornecer às suas tropas armas melhores” (DEPARTMENT OF STATE, 1968, p. 437).

Ao mesmo tempo em que se debatia o revés britânico no Norte da África, “nada poderia exceder a simpatia e cavalheirismo dos meus dois amigos. Não houve censura, nenhuma palavra indelicada foi falada”

(CHURCHILL, 1986, p. 344). Prontamente Roosevelt disse: “O que nós poderemos fazer para ajudar?”. Churchill respondeu sem hesitação: “Deem-nos todos os tanques Sherman de que puderem dispor e enviem-nos imediatamente para o Oriente Próximo” (CHURCHILL, 1986, p. 344). Assim, Roosevelt mandou chamar o General Marshall e lhe informou daquele pedido. Marshall após ter se inteirado da natureza do pedido e de sua urgência respondeu:

Senhor Presidente, os Shermans estão apenas entrando em produção. As primeiras poucas centenas foram destinadas para as nossas próprias divisões blindadas, que até então tinham que se contentar com equipamentos obsoletos. É uma coisa terrível para tirar as armas das mãos de um soldado. No entanto, se a necessidade britânica é tão grande em tê-los, então nós poderíamos deixá-los levarem também uma centena de canhões autopropulsados antitanque de 105 mm Howitzer (CHURCHILL, 1986, p. 344).

Outro ponto a ser discutido foi o que os Estados Unidos poderiam fazer de auxílio naquela situação, levando em conta o que se discutira na reunião do dia anterior, como o envio de aviões e uma divisão de blindados. O Secretário Stimson concordou com a proposta do General Marshall que fosse “tentado reforçar essa divisão blindada com algumas peças de artilharia antitanque autopropulsadas” ainda mais que “essa divisão era considerada como um ponto-chave da defesa do Oriente Médio, e mostrei ao Presidente que convinha-nos se certificar que eles estariam armados da melhor maneira possível” (DEPARTMENT OF STATE, 1968, p. 437).

Na reunião definitiva dos Chefes de Estado-Maior Conjunto¹ (C.C.S. 84) foi posto para considerações qual plano de auxílio americano para as forças britânicas no

Oriente Médio seria tomado de imediato. Dos três planos levantados: a) A utilização de dois navios da Companhia Seatrain que poderia transportar 300 tanques médios norte-americanos, além de cerca de 100 peças de artilharia antitanque de 105 milímetros de autopropulsão, juntamente com um número de pessoal técnico de suporte para o Oriente Médio; b) O uso de tanques norte-americanos estacionados na Irlanda para a formação do pessoal de uma divisão blindada britânica que poderia, então, ser despachada da Inglaterra para o Oriente Médio para equipar os tanques americanos enviados em conformidade com o plano (a) supracitado; c) O adicional encaminhamento de pessoal treinado ao Oriente Médio via navio *S.S. Pasteur*. Este contingente em conjunto com o pessoal enviado nos navios da Companhia Seatrain e aqueles que já estariam no Oriente Médio proporcionariam nessa área um total de cerca de 300 homens experientes dos Estados Unidos disponíveis para instrução de uso e manutenção de equipamentos dos Estados Unidos².

A decisão final estabelecida foi o plano proposto pelo General Marshall do envio de 300 tanques Sherman³, mais 100 peças de artilharia antitanque de 105 mm autopropulsadas, acompanhadas de um pequeno número de técnicos americanos. Tal fato se deu pela urgência da situação na África, pela imprevisibilidade do treinamento e deslocamento do pessoal americano ainda em fase de treinamento e, mormente, que os ingleses dispunham “além da 8ª Divisão Blindada, de quatro brigadas blindadas no vale do Delta aguardando reequipamento, além do fator principal de serem tropas experientes e treinadas na guerra do deserto” (CHURCHILL, 1986, p. 388).

Assim foi que no contexto do revés britânico no Norte da África, para evitar uma derrota do 8º Exército Britânico, a perda do Egito e do Canal de Suez, e um possível

movimento de pinças das Forças Armadas do Eixo no Cáucaso e África do Norte, no Oriente Médio, os delegados presentes na II Conferência de Washington decidiram pela criação do comboio AS-4. Somente uma vitória decisiva no deserto salvaria o império britânico.

O comboio designado por AS-4 foi preparado em Nova Iorque. Ele consistia de nove navios mercantes de bandeiras norte-americana, inglesa e norueguesa⁴. Todos esses mercantes eram capazes de desenvolver uma velocidade de cruzeiro de cerca de 10 a 15 nós, ou seja, a escolha desses navios foi condicionada pela urgência da entrega dos materiais de guerra para os britânicos e principalmente pela derrota escolhida, via Atlântico Sul, Cabo da Boa Esperança, leste da África e Mar Vermelho.

De acordo com a entrevista de James G. Paterson, designado Oficial-Comandante da ROTC⁵ no mercante *M.S. Tarn*, no começo de julho de 1942 ele estava no porto de Nova Iorque e avistara nove mercantes ancorados em três colunas de três navios. Ele apenas sabia que naqueles navios havia armamentos para os britânicos, mas só no momento de zarparem é que ficou sabendo do real carregamento, tanques Sherman e peças de artilharia howitzer de 105 mm: "Este comboio foi, provavelmente naquela altura, o mais importante que havia zarpado dos Estados Unidos. Nós não sabíamos para onde estávamos indo, mas estávamos levando os mais modernos equipamentos que tínhamos"⁶.

O comboio de nove navios zarpou na madrugada do dia 13 de julho do porto de Nova Iorque, escoltado pelos destróieres *USS Livermore*, *USS Kearny*, *USS Mayo*, *USS Gleaves* e *USS Wilkes*, que formavam a Task Unit 21.5.2. Seu deslocamento estava indo de acordo com as medidas defensivas, nenhum contato sonar havia sido obtido até que no dia 16 de julho um submarino alemão avistou a formação de navios

e disparou uma salva de torpedos, da qual dois atingiram o mercante *S.S. Fairport*.

Quando estava voltando para a França, um submarino alemão tipo IX do grupo de abril, "o *U-161*, comandado por Albrecht Achilles, se aproximou desse importante comboio em 16 de julho" (BLAIR, 2000, p. 597). Achilles corajosamente tomou o melhor ângulo de disparo e disparou uma salva de torpedos em dois dos nove mercantes. Às 09:47, na latitude 27° 10' N, Longitude 64° 35' W, o *S.S. Fairport* foi atingido por dois torpedos, desviou da formação e às 10:03 afundou. O destróier *Wilkes* ordenou ao *Livermore* que permanecesse no local até às 14:00, enquanto o *Kearny* resgatava todo o pessoal do *Fairport*, constituído de 43 tripulantes, 14 guardas armados e 65 homens do Exército dos Estados Unidos. Felizmente ninguém morreu nesse episódio⁷.

Após resgatar os naufragos, os destróieres *Kearny* e *Wilkes* foram à procura do submarino atacante, desfechando vários ataques com bombas de profundidade por mais de vinte horas após o afundamento do *Fairport*. Segundo o relato do *USS Gleaves*, com os ataques feitos pelo *Wilkes*, o submarino chegou até a subir para superfície temporariamente, deixando um rastro de óleo, mas que logo submergira. O *Wilkes* perdera o contato, mas admitia supostamente o afundamento do submarino⁸. Apesar do duro contra-ataque dos destróieres americanos, o comandante do *U-161*, Achilles, mandou seu relatório para Dönitz que seu submarino tinha incorrido em danos consideráveis, porém sem maiores complicações em sua capacidade de retornar à Baía de Biscoia seguramente.

Para infelicidade de Churchill, os tanques foram alocados nos navios separados de seus motores, estando todos eles no *S.S. Fairport*. "Nem Achilles tampouco Dönitz estavam cientes da carga vital nos porões do *Fairport*" (BLAIR, 2000, p. 597). Sem os motores os tanques não teriam

uso, o tempo agora poderia estar contra os ingleses, mas como Churchill disse em suas memórias, “Sem uma única palavra de nós, o Presidente e Marshall colocaram mais um fornecimento de motores em outro navio e o enviaria para ultrapassar o comboio” (CHURCHILL, 1986, p. 344). O novo carregamento seria enviado pelo navio *SS Seatrain Texas* que tomaria uma derrota diferente da escolhida pelo comboio AS-4. Por ser um navio com velocidade média de 15 nós e navegando sozinho, o *Seatrain Texas* chegou primeiro a Port Saïd, em 2 de setembro de 1942⁹.

O comboio AS-4 e sua escolta seguiram seu rumo traçado mesmo após o incidente. Na manhã do dia 18 de julho, eles alcançaram seu primeiro MOMP¹⁰, denominado de ponto “Cast”. Os aviões do *Omaha* avistaram o comboio por volta das 09:58, composto então por 8 mercantes e 4 destróieres. Nesse momento, a Corveta portuguesa *João de Lisboa* passou perto das belonaves da Força-Tarefa 23 que aguardavam o comboio. O comandante do *Omaha* chamou o destróier *Somers* para investigar o intruso, que pelos movimentos para aquele dia naquela área não era esperado¹¹. Após ter investigado o barco português, eles retornaram para procederem sua derrota para o sul.

A partir desse ponto a escolta do comboio ficou sob responsabilidade da Força-Tarefa 23. A disposição do comboio foi mantida, dividido em três colunas, as duas colunas de estibordo com três navios cada, a coluna de bombordo com dois navios. O cruzador leve *USS Juneau* ficaria na dianteira da formação, o destróier *Somers* à ré, outros destróieres ficariam nos flancos e o *Omaha* ficaria na posição que seria a do *Fairport*¹².

O avanço do comboio geralmente era seguido de zigue-zagues. Às 11:20 do dia 19 de julho, enquanto a formação se preparava para mudar o curso, o *Omaha* visualizou que o mercante *Empire Oriole*

tinha escapado da formação, tomando um rumo à sudoeste. Tal se deu pelo carregamento acima de sua real capacidade, sobretudo pelo carregamento no convés de tanques, que ficavam se movimentando muito, a ponto de seu comandante ter que tomar outro curso para evitar colidir com os demais navios do comboio. O destróier *Gleaves* ficou incubido de dar proteção até que se verificasse a real possibilidade do *Empire Oriole* seguir viagem adiante. Após muita discussão ficou decidido que ele deveria seguir com o comboio¹³.

Outros navios impediram o avanço na velocidade constante definida. O *American Manufacturer* não conseguia mais atingir a velocidade do comboio. Por causa disso, a velocidade média foi reduzida em 0.2 de um nó, que resultou numa diminuição do avanço para cerca de 10 nós, que representou uma notável desvantagem no progresso¹⁴. Outro mercante a ter problemas com os motores foi o *Tarn*, que teve que sair da formação até que os reparassem, mas logo ele conseguiria voltar à formação alcançando uma velocidade considerável de 15 nós¹⁵.

Estes imprevistos mecânicos, de sobrecarga e técnicos, bem como do mar revolto fizeram com que o comodoro do comboio trabalhasse em um plano provisório, do qual ficou decidido fazer uma parada no porto do Recife¹⁶. No dia 27 de julho, o Observador Naval americano no Recife enviou uma mensagem, via *USS Thrush*, para o capitão do cruzador leve *Omaha*, informando quais ancoradouros estariam livres e designando quais navios deveriam usá-los. O capitão do *Omaha* achou que essa informação deixava ainda muito a desejar, visto que não levava em consideração a questão atual de combustíveis de cada navio, bem como dos procedimentos de atracagem nos ancoradouros¹⁷.

O plano traçado para a entrada dos navios no porto do Recife foi decidido às

02:47 do dia 28 de julho¹⁸. O *Omaha* ficaria perto da entrada do ancoradouro do porto de onde poderia ver as operações e coordená-las. O primeiro navio a entrar deveria ser o *Hawaiian Shipper*, em seguida o *Exhibitor* e *Zaandam*. Cada navio deveria atracar em um intervalo de 45 minutos, sempre mantendo o movimento para não se tornarem alvos fáceis para submarinos e, sobretudo, por ter apenas quatro pilotos de atracagem disponíveis naqueles dias no porto do Recife. Apesar de toda a preocupação, por volta das 11:00, sete dos mercantes do comboio AS-4 já se encontravam dentro do molhe do porto. Apenas o *American Manufacturer* e o cruzador leve *Juneau* aguardavam fora por condições melhores de atracagem devido à profundidade¹⁹. Por volta de 15:10, todos os navios restantes entraram no porto.

Às 15:00 horas, o Almirante Cooke realizou uma conferência com todos os comandantes, de comboio e de escolta, a bordo do *Exhibitor*. James Paterson se lembra dessa reunião:

O capitão do *Juneau* e o comodoro convocaram uma reunião com todos os capitães dos navios [...] descobrimos na reunião que ninguém perdeu a vida no *Excalibur* (leia-se *Fairport*, visto o *S.S. Excalibur* nessa época já tinha sido apropriado pela U.S. Navy e adaptado para se tornar um transporte de tropas, renomeado de *U.S.S. Joseph Hewes* (AP-50), não pertencendo ao comboio AS-4) [...] Foi nessa reunião que descobrimos para onde estávamos indo.

Nós estávamos indo para o Egito com todo esse equipamento para o 8º Exército britânico. O camarada do *Juneau* disse: "Estamos indo para a Ilha de Ascensão e depois para a costa oeste da África"²⁰.

Vários pontos foram trazidos para informações gerais e esclarecimentos. O

cuidado em manter a correta estação foi particularmente reforçado, sinais de manobras e comunicações foram seus temas principais, bem como o grande valor do comboio, enfatizado dentre os itens de equipamento militar, em torno de 400 tanques Sherman. Uma carta secreta foi dada a todos os navios do comboio e aos comandantes das escoltas, que não era para ser aberta até depois da partida do porto. Nenhuma liberdade foi concedida para o pessoal do comboio²¹.

Na conferência, a impressão geral era de que todos os navios estariam prontos para a saída no dia seguinte, pois se acreditava que todos já estariam abastecidos de combustível, água, mantimentos e munição. O abastecimento progrediu ininterruptamente. No entanto, a saída na tarde do dia 20 era impossível, pois nem todos os navios estavam prontos. O *Juneau*, por exemplo, recebeu vários alimentos, mas só começou a receber combustível por volta das 20:00 do dia seguinte, vindo terminar à meia-noite²².

A parada foi proveitosa para que fosse inspecionada a carga de tanques no *Empire Oriole*. O deslocamento dos tanques alguns dias antes foi devido ao descuido no carregamento na Base do Exército, pois os veículos não foram engatados. Treze foram encontrados nessa condição e os selos foram quebrados. Foi decidido que os técnicos do Exército americano no Recife inspecionariam os tanques e os deixariam devidamente engatados²³.

Soube-se mais tarde que alguns tripulantes dos mercantes desobedeceram à ordem de não deixarem os navios e saíram para conhecer a vida noturna da cidade. Em vista disso, o Almirante Cooke, chefe do comboio americano, notificou o Observador Naval americano no Recife, Walter G. Hodgman, para que este pudesse tomar as providências quanto às implicações dessa falta. Também providenciou

uma reunião com o líder da escolta, Capitão Theodore E. Chandler, comandante do *Omaha*, onde falou por alguns minutos em relação à tentativa de tripulantes dos mercantes de desembarcarem.

Chandler assegurou-lhe que aquela situação seria resolvida e encaminhada ao Tenente-Coronel Stuart, comandante da 19ª Companhia Provisória de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos estacionada no Recife. Quando o último chegou, decidiram traçar um plano para tratar desse assunto, contando com o apoio das autoridades policiais locais²⁴.

No geral não houve grandes dificuldades na solução, visto aqueles que desembarcaram logo retornaram ainda durante a madrugada do dia 29. Por outro lado, “enquanto o comboio esteve no Recife, uma rádio alemã transmitiu em português, da Europa para o Brasil, exatamente onde estava e qual era o comboio, e prometeu afundar todos os navios”²⁵. Como também lembrou James Paterson:

[...] Recife [...] nós fomos lá para reabastecer. Ora, o Brasil não estava em guerra com a Alemanha naquela época, e o Consulado Alemão tinha escritórios nas docas, prédios nas docas, e eles estavam sentados ali, olhando para a carga do convés, contando o número de tripulantes e uniformes, [...] apenas tendo um trabalho dificultoso²⁶.

O sigilo das informações da presença de navios, seus carregamentos e destinos eram de vital importância para manutenção da navegação Aliada. “Negar tais informações ao inimigo constitui uma excelente medida de defesa” (GAMA; MARTINS, 1985, p. 320). De fato, existiram em vários portos brasileiros espiões alemães à procura destes valiosos dados (GAMA; MARTINS, 1985, pp. 320-321), fazendo com que o sigilo fosse a regra de ouro a

todos envolvidos nessa cadeia de proteção do tráfego marítimo.

Não podemos afirmar, de acordo com a lembrança de Paterson acima descrita, a real existência de escritórios alemães nas docas, mas vale destacar que foi levantado que um tripulante do comboio veio a ter contato com um estrangeiro em algum estabelecimento no Bairro do Recife. Eis o teor da comunicação confidencial de Cooke a Hodgman:

Apenas umas linhas para relatar que um dos nossos tripulantes que conseguiu descer em terra foi convidado por um estrangeiro para ir a um clube ou organização similar bem elaborado no quinto andar de um dos grandes edifícios. Ele disse que havia um bar grande e que o pessoal lá reunido aparentava falar alemão, apesar do fato de dizerem que falavam holandês. Percorrendo as dependências disse que, num dos quartos que dava a um corredor, havia o que parecia ser um equipamento de rádio muito moderno. A janela dava para o porto e que todas as atividades podiam ser observadas. Estou enviando este pelo piloto. Espero que o alcance bem²⁷.

Foi incumbida à DOPS-PE a investigação da nacionalidade desse estrangeiro, bem como do local onde o tripulante do comboio foi levado. A princípio a denúncia não parecia clara, pois edifícios com cinco andares na área central do Recife eram poucos²⁸, a saber, o edifício do Grande Hotel, o edifício do Banco Auxiliar do Comércio, o edifício Sul-América, o arranha-céu da Praça da Independência. Aventou-se na possibilidade de ter sido no Grande Hotel:

A não ser no primeiro, em nenhum dos outros existem CLUBE ou BAR e ORGANIZAÇÃO SIMILAR, como diz a denúncia. Estão excluídos, por outro lado, de logo,

os edifícios Sul-América e o arranha-céu da Pracinha, por isso que não têm eles JANELA DANDO PARA O PORTO. Só o GRANDE HOTEL, que tem clube e janelas para o porto, se poderia aceitar como sendo o em que estivera o tripulante do almirante Cooke²⁹.

Por outro lado, existe uma circunstância em que excluiria a possibilidade de ter sido lá, pois “o ‘Grande Hotel’ não tem no seu 5º andar um BAR GRANDE (nem pequeno). Naquele andar existem apenas apartamentos e quartos. Os bares do edifício são nos andares térreo e o 1º. Há, pois, equívoco, aceitando-se que o fato se houvesse passado no Grande Hotel”³⁰.

Uma hipótese mais provável do local seria no “Casino Império”³¹. Este era um estabelecimento de entretenimento muito frequentado naquele período, especialmente por membros das Forças Armadas americanas estacionadas ou de passagem pelo Recife. De fato, o prédio não tinha o quinto andar, é verdade, mas:

É muito alto e dispõe de elevador. Pode dar impressão ao forasteiro, que ali entra desprevenido, ter aquela altura. Lá há BAR, clube, “dancing”, janelas para o porto e aspecto BEM ELABORADO, como diz a denúncia, referindo-se talvez a luxo. O CASINO IMPÉRIO é muito frequentado por marítimos. Tem vida noturna intensa. Alguém poderia ter levado até lá o tripulante do almirante Cooke³².

Outra circunstância era que “no 3º andar do prédio residia o alemão Ernest Baunholzer, ex-gerente do Casino Império, em companhia da francesa Renée Henrique, tendo ali uma pensão de meretrizes”³³. Ao tempo em que ele era o gerente muitos alemães frequentavam o estabelecimento, atraídos por suas noites repletas de shows e apresentações, mas principalmente pelo bulício de estrangeiros, em sua grande

parte marinheiros em passagem, com o fito de obter alguma informação valiosa quanto ao destino e carregamento de navios, vitais ao esforço de guerra Aliado.

A investigação preliminar levada a cabo pelos agentes da DOPS-PE não trouxe definitivamente uma solução do ocorrido, mas levantou duas hipóteses norteadoras do que pode ter acontecido naquela madrugada do dia 28 de julho de 1942: o alemão Rudolf Piper³⁴ foi tomado como o possível contato que o tripulante do comboio americano teve, ou que o relato descrito na denúncia tinha sido efeito da excessiva ingestão de álcool pelo tripulante americano. Assim concluindo:

Ao tempo em que viveu no Recife, o alemão PIPER visitava assiduamente o CASINO IMPÉRIO, então gerido por BAUNHOLZER, e com ele tinha demoradas conferências à noite. Hoje, PIPER não está mais aqui. BAUNHOLZER deixou a gerência da casa, mas foi morar com Mme. Renée Henrique no 3º andar e tem ali pensão. Será isto um chamariz, de acordo com MANOEL ALVAREZ, para espionagem, uma vez que o IMPÉRIO é visitado por gente de todas as nacionalidades, e agora, mais do que por nenhuma outra, por americanos dos navios de guerra que visitam diariamente o ancoradouro? Ou será a OBSERVAÇÃO do tripulante do almirante Cooke consequência de algum excesso de bebidas?³⁵

No entanto, este assunto foi, por manipulação de fato, impedido de assumir proporções graves. O fato é que imperava nos jornais e rádios do Recife a censura em relação às atividades de guerra, especialmente concernentes aos Estados Unidos. Pouco após o ataque japonês a Pearl Harbor, levando os Estados Unidos a entrarem de fato na guerra, o Departamento de Estado enviou, em 14 de dezembro,

uma circular para a Embaixada no Rio de Janeiro para que este pudesse repassar aos demais consulados no território brasileiro, onde demandava:

Chame a atenção das autoridades locais o desejo de evitar a publicação de informações, pela imprensa ou rádio, sobre os movimentos de embarcações dos Estados Unidos ou britânicas. A transmissão de tais informações por canais de comunicação privados também é indesejável³⁶.

No final de 1941, o diretor-geral do DIP, Lourival Fontes, enviou um telegrama reservado ao Interventor Federal em Pernambuco, Agamenon Magalhães, o qual respeitava o desejo americano da suspensão de qualquer veiculação das atividades das embarcações:

Em aditamento as instruções anteriores sobre noticiário referente ao movimento de navios, solicito vosselência providenciar no sentido que não seja divulgada nenhuma informação sobre navios mercantes ou de guerra de nacionalidade Norte-Americana mesmo depois de estarem no Porto³⁷.

A presença do comboio no Recife era ultrassecreta, mesmo os alemães alegando saber dele, transmitindo sua localização e ameaçando destruí-lo, os importantes procedimentos de reabastecimento dos navios eram urgentes e demandou uma faina contínua sendo completados no menor prazo possível. Para termos uma ideia, só com a presença das belonaves americanas no porto do Recife (*Omaha*, *Juneau*, *Davis*, *Somers* e *Thrush*) cerca de 2.500 homens estiveram nessa área da cidade³⁸, demandando constante vigilância para manutenção do sigilo.

Às 04:30 da manhã do dia 30 de julho, iniciou-se a saída da escolta, saindo primeiro os destróieres *Davis* e *Somers*, de-

pois os cruzadores leves *Omaha* e *Juneau* nessa ordem³⁹. O *Omaha* ficou ancorado no canal da entrada para observar e dirigir as operações, enquanto as outras belonaves mantinham a patrulha mais ao largo⁴⁰. Com os navios mercantes posicionados em seus designados berços, iniciou-se o processo da saída dos mercantes, seguindo esta ordem: *Exhibitor*, *Tarn*, *Hawaiian Shipper*, *Santa Cruz*, *Mormacdale*, *Zandam*, *Empire Oriole* e *American Manufacturer*⁴¹; quando o último navio dobrou a curva do quebra-mar, o comboio levantou a âncora e seguiu em direção leste, às 10:43.

A zarpagem se deu sem problemas. Permaneceu-se em um percurso fixo por tempo suficiente até que o último navio os alcançasse, então, com o comboio em formação, começou o ziguezague no percurso base 090° na velocidade padrão de 12 nós.

O *Rio Dulce*, um cargueiro argentino, passou ao largo do comboio às 16:55, em uma direção sudoeste. O *Omaha* não possuía referências sobre ele, pois era aparentemente um dos navios retidos pela Argentina na Itália, fez-se uma averiguação visual muito próxima, assim como o *Juneau* chegou perto para avisá-lo, por megafone, para que seu rádio não fosse usado pelas próximas 8 horas, sob pena de ter praticado serviço não neutro. Aparentemente, o aviso foi obedecido, podendo o comboio seguir adiante sua derrota⁴².

Pouco depois das 21:00 do dia 31, o *Davis* informou ao *Omaha* através do TBS que ouvira um sinal incomumente forte em 10.510 kcs, produzido por uma unidade aparentemente próxima a Lorient, umas das bases de submarinos alemães na França. Como não pôde precisar a direção do sinal (frequência acima do intervalo DF), nada poderia ser feito, exceto advertir os navios equipados com HF-DF que ficassem vigilantes e notificassem os outros navios imediatamente em caso de

sinais suspeitos ao seu alcance, para que todos os navios pudessem se orientar⁴³.

O comboio seguia com destino ao segundo MOMP, onde os britânicos assumiriam a escolta. A previsão era de que os dois comboios se encontrassem no dia 5 de agosto, nas imediações da Ilha de Ascensão⁴⁴. Durante esse intervalo não houve contato direto com o inimigo, sendo o avanço dos navios bem tranquilo, ocorrendo apenas algumas falhas mecânicas, mas nada de tão grave. Por exemplo, o *Tarn* aparentava ter fogo a bordo, pois faíscas eram vistas em sua chaminé. Como se lembra Paterson:

O navio em que eu estava, o *Tarn*, sendo um navio a motor, estava queimando petróleo, não carvão. Não era um navio a vapor, queimava óleo. E o comboio era tão lento que os resíduos se acumularam nas chaminés e, de repente, começamos a disparar. Agora o *Juneau* se aproximou e disse: "Capitão, faça algo a respeito dessa faísca". Mas, o inglês do capitão não era muito bom e ele disse: "Você fala com eles". Então eu disse: "Tudo bem". Então, entrei no alto-falante e disse: "Temos um problema segundo o capitão: como a velocidade do comboio é muito lenta, isso faz com que se acumulem resíduos em suas chaminés, a menos que ele tenha a oportunidade de navegar a todo vapor por um período prolongado, os resíduos continuarão se acumulando". O *Juneau* disse: "Podemos providenciar isso. Você diga ao capitão para ficar de pé esta noite", e ele continuou: "e nós o tiraremos do comboio, porque não podemos ter essa faísca no comboio, e ele sairá a todo vapor, sendo acompanhado por um de nossos destróieres de escolta, mas ele deve levar esse navio em plena inclinação o máximo que puder e se juntar a nós na madrugada de amanhã"⁴⁵.

Com os primeiros albores do dia 5, o *Omaha* rumou ao encontro do comboio britânico WS-21P. Avistou-os, travou contato, passou instruções e procedeu a passagem do dever de escolta aos britânicos do agora comboio combinado, conforme relatou o Theodore Chandler:

Omaha deixou o comboio às 05:42 e seguiu em frente a 20 nós para encontrar o comboio e a escolta britânicos. O tempo impedia o voo, mas ficou muito bom às 07:13, que estava exatamente dentro do cronograma. Os primeiros objetos visíveis foram grandes navios mercantes de 3 e 2 chaminés, 5 navios no total. A escolta apareceu algum tempo depois, num total de 4 belonaves. Ao alcance da distância apta a sinalização, foi informado pelo *H.M.S. Orion* que o comboio, designado como "WS-21P", era comandado pelo Vice-Almirante Martin, no *Empress of Japan*, os outros quatro navios eram o *Windsor Castle*, *Oronsay*, *Duchess of York* e *Duchess of Atholl*. A escolta, além do *Orion*, consistia no destróier australiano *Nepal*, destróier holandês *Tjerk Hiddes* e destróier britânico *Boreas*. Logo foi capaz de ver os dois grupos de comboios e deu as atribuições de posicionamento ao comodoro do AS-4 para nossos navios no novo comboio combinado, também aconselhando o curso para a aproximação dos navios britânicos. O *Omaha* continuou a ser o navio de ligação entre as duas unidades, até que o Almirante Cooke terminou um excelente trabalho de junção e tomar as estações apropriadas na nova formação. Pouco tempo depois, o comodoro britânico ordenou 2 turnos de exercícios e o comboio combinado parecia definitivamente organizado. Pouco antes dos grupos realmente se juntarem, entreguei o comando de escolta ao *Orion* e comeci a formar uma fila de observação à

frente do comboio com *Juneau*, *Somers*, *Davis* e *Omaha*. Com um intervalo de 5 km entre os navios, seguimos em frente a 15 nós no curso do comboio base, informando ao *Orion* que íamos avançar. Continuou com varredura até às 16:00, quando separou-se do *Juneau* e *Somers* com um “bom trabalho”, e colocou o *Omaha* e *Davis* no percurso base de 235°. *Juneau* e *Somers*, agora constituindo o Task Group 23.9, reverteram o curso e voltaram na direção do comboio, para começar sua patrulha em direção ao Cabo Verde. Coloquei o *Davis* no arco de estibordo do *Omaha*. Planejei manter o *Davis* a uma distância maior do que o normal, com a ideia de que nossa missão principal agora é encontrar um raider ou furador de bloqueio, e que cobrir uma vasta área é extremamente desejável⁴⁶.

Assim terminou a missão de escolta das belonaves da U.S. Navy ao comboio AS-4. A responsabilidade de chegar incólume ao seu porto de destino caberia agora aos britânicos no comboio combinado WS-21P⁴⁷.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tivemos conhecimento da passagem ao longo da costa brasileira desse comboio carregado de material de guerra. Os alemães “sabiam desses movimentos, tanto que uma de suas estações radiotransmissoras, com emissões diretas para o Brasil, referia-se a tais movimentos, ameaçando-os de destruição” (DUARTE, 1968, p. 109). Nesse período o *U-507*, comandado pelo *Korvettenkapitän* Harro Schacht, realizava sua terceira *Feindfahrt* no Atlântico Sul. Desde sua saída de Lorient até o começo de agosto, o submarino alemão não tinha realizado nenhum afundamento de navio inimigo. Naquele momento, 7 de agosto, Schacht solicitou ao BdU “manobras livres” para operar na costa do Brasil, obtendo a permissão cerca de 15 horas depois. Ora, teria alguma relação a presença do comboio AS-4 nas imediações de Recife com a mudança da patrulha do *U-507*, de modo a interceptá-lo? O fato é que, no interregno das trocas de mensagens entre o submarino e o comando na França, os navios já estavam no meio do Atlântico Sul seguindo incólumes sua jornada até o Egito (MCCANN, 2018; PEREIRA, 2015).

A perda do Egito seria o golpe de misericórdia para a Grã-Bretanha. A grande ameaça era ao Canal de Suez que ligava os britânicos aos campos de petróleo do Golfo Pérsico e daí para a Índia e Austrália. Suprimentos e homens do império eram essenciais para o esforço de guerra britânico, pois todo o petróleo e mais da metade dos alimentos tinham que ser importados. A perda do controle do Mediterrâneo adicionaria várias semanas em viagens ao Extremo Oriente, bem como estaria expondo os escassos navios mercantes aos ataques dos submarinos do Eixo. Eis, em síntese, a razão de Churchill tomar o risco de reforçar o Egito no momento em que o próprio território britânico enfrentava o temor de uma invasão iminente.

O sucesso ou não de várias batalhas travadas nos continentes europeu e africano estavam de certa maneira dependentes da manutenção da navegação nos oceanos Atlântico e Índico. Era através do mar que a produção de materiais bélicos, do petróleo e seus derivados, de alimentos e matérias-primas escoavam, de lugares os mais distantes possíveis até os postos industriais mais desenvolvidos, até chegarem ao seu destino final, nos campos de batalha.

A campanha do Atlântico envolveu diversos aspectos para que a navegação fosse mantida. A organização dos comboios, meios de detecção dos submarinos (submersos e em superfície), armas antissubmarino (unidades de superfície e aérea apropriadas para estas operações). Estabelecimento de uma cadeia de bases navais para dar apoio através das principais rotas.

O poder naval não é apenas mensurado pelas esquadras, mas também por um sistema de bases e instalações navais capazes de providenciarem reparos, combustíveis, mantimentos, alojamentos para descanso do pessoal, bem como de servir de ponto de apoio de onde as operações são projetadas. A escolha do Recife se deu obviamente pela posição estratégica central à área interessada e com maiores recursos disponíveis, o seu porto foi fundamental para a logística da navegação Aliada no Atlântico Sul, permitindo, portanto, uma triangulação entre as rotas ocidentais ao norte e sul da América e com a África.

O comboio combinado levou armamentos, blindados, técnicos e tropas que ajudaram o 8º Exército britânico a suplantar o avanço do Eixo na batalha de El Alamein, momento em que virou a sorte para o lado dos Aliados na guerra. Daí em diante, a Alemanha não teria mais grandes vitórias estratégicas, seguiram derrotas em Stalingrado no inverno de 1942-43, na Batalha do Atlântico em meados de 1943, na perda da *Luftwaffe* do domínio do ar, e, posteriormente, nas invasões do continente europeu na Itália e França pelas forças aliadas.

Procuramos mostrar, a partir da narrativa do comboio AS-4, que em uma breve parada para reabastecimento em um porto situado no Atlântico Sul, numa cidade do Nordeste do Brasil, pode revelar histórias pouco conhecidas, mas importantes para o desfecho vitorioso dos Aliados na Batalha do Atlântico. Foi com o estabelecimento de bases e instalações ao longo da costa brasileira, interligando as principais rotas, que possibilitou, por um lado, o controle, defesa e passagem da navegação aliada e, por outro lado, o impedimento ao inimigo da prática do corso, da passagem de furadores de bloqueio e guerra submarina. São histórias como essa que ainda estão adormecidas, à procura de resgate. Eis mais um motivo para endossar que o Brasil participou ativamente da Batalha do Atlântico, antes mesmo da entrada oficial na guerra.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BERCUSON, David J; HERWIG, Holger H. *The long night of the tankers: Hitler's war against Caribbean oil*. Calgary: University of Calgary, 2014.

BLAIR, Clay. *Hitler's U-boat war: The hunters, 1939-1942*. New York: Modern Library, 2000.

CALDERHEAD, William L. Recife, U.S. Naval Advance Base, 1942-1945. In: *United States Navy and Marine Corps bases, overseas*. Westport: Greenwood, 1985.

CARELL, Paul. *Afrika-Korps: as raposas do deserto*. Tradução Augusto Sousa. 6. ed. São Paulo: Flamboyant, 1967.

CHARLES, Roland W. *Troopships of World War II*. 1st ed. Washington: The Army Transportation Association, 1947.

CHURCHILL, Winston S. *The Second World War: the hinge of fate*. New York: Mariner Books, V. IV, 1986.

DEPARTMENT OF STATE. *Foreign Relations of the United States: the conferences at Washington, 1941-1942, and Casablanca, 1943*. Washington: United States Government Printing Office, 1968.

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

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leôncio. A Marinha na Segunda Guerra Mundial. In: BRASIL. Ministério da Marinha. Serviço de Documentação Geral da Marinha. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Editora do Livro, v. 5, Tomo II, 1985.

MACKSEY, Kenneth. *Afrika Korps: Rommel no deserto*. Tradução Nacif Japour. Rio de Janeiro: Renes, 1974.

MARKOFF, George P. *History of Convoy and Routing*. Washington, D.C., 1945.

MCCANN, Frank D. *Brazil and the United States during World War II and its aftermath: negotiating alliance and balancing giants*. Cham: Palgrave Macmillan, 2018.

MORISON, Samuel Eliot. *Operations in North African waters: October 1942 - June 1943*. London: Oxford, v. 2, 1947.

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

WINCHESTER, James H. The ship the Nazis had to get: a true history of a ship that may have won the war for us. *The American Legion Magazine*: New York, v. 51, No. 2, pp.20-21,55-56, August 1951.

NOTAS

¹ *Combined Chiefs of Staff Minutes*, realizada em 23 de junho de 1942.

² Vide: DEPARTMENT OF STATE. *Foreign Relations of the United States: the conferences at Washington, 1941-1942, and Casablanca, 1943*. Washington: United States Government Printing Office, 1968, pp. 446-447.

³ A quantidade exata difere de cada fonte, como bem observou Durval Lourenço em sua obra *Operação Brasil*. Decidimos tomar como referência a quantidade de 300 que era citada com maior frequência nas fontes então consultadas por nós na feitura deste artigo.

⁴ Os nomes e os tipos dos mercantes do comboio AS-4 são: *M.V. Mormacdale* (C1-A Type Cargo Ship), *M.V. American Manufacturer* (C1-B Type Cargo Ship), *S.S. Hawaiian Shipper* (C3 Type Cargo Ship), *H.M.S. Empire Oriole* (C2-S-A1 Type), *M.V. Tarn* (Wilh. Wilhelmsen, Norway), *S.S. Exhibitor* (C3-E Type Cargo Ship), *M.V. Zaandam* (Holland-America Line, Holland), *S.S. Santa Cruz* (C1-B Type Transport Troops), *S.S. Fairport* (C2-S-E1 Type Cargo Ship). Os dois primeiros (*Mormacdale* e *American Manufacturer*) rumariam até o Golfo Pérsico com carregamento inicial para construção de uma refinaria de petróleo. Já o restante dos navios levava consigo os materiais bélicos e técnicos do Exército americano até Port Suez, no Egito, para as tropas britânicas do 8º Exército. Todos chegaram aos seus destinos com exceção do *Fairport* afundado pelo *U-161*.

⁵ *Reserve Officers Training Corp.*

⁶ Entrevista de Paterson disponível em: http://library.uncw.edu/capefearww2/voices/Paterson_James501.html. Acesso: 17 de abril de 2013.

- ⁷ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS LIVERMORE, July 16, 1942, p. 40.
- ⁸ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS GLEAVES, July 17, 1942, p. 11.
- ⁹ Não falaremos mais do que aconteceu durante sua viagem até Port Saïd, pois foge um pouco do objetivo deste artigo que é mostrar que as instalações do Recife eram importantes para a navegação Aliada no Atlântico Sul. Para mais informações VIDE: WINCHESTER, James H. The ship the Nazis had to get: a true history of a ship that may have won the war for us. *The American Legion Magazine*: New York, v. 51, No. 2, pp.20-21,55-56, August 1951; e PEREIRA, Durval Lourenço. *Operação Brasil: o ataque alemão que mudou o curso da Segunda Guerra Mundial*. São Paulo: Contexto, 2015.
- ¹⁰ *Mid-Ocean Meeting Point* ou Ponto de Encontro no Meio do Oceano.
- ¹¹ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 18, 1942, pp. 24-25.
- ¹² NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 18, 1942, p. 25.
- ¹³ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 19, 1942, pp. 27-28.
- ¹⁴ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 21, 1942, p. 31.
- ¹⁵ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 23, 1942, p. 34.
- ¹⁶ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 24, 1942, p. 36.
- ¹⁷ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 27, 1942, p. 41.
- ¹⁸ As diretivas do “C.T.G. 23.3 serial 062 of July 27” foram enviadas a bordo do *Juneau* através de um avião do *Omaha*, In: NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS JUNEAU, July 28, 1942, p. 9.
- ¹⁹ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 28, 1942, pp. 42-43.
- ²⁰ Entrevista de Paterson disponível em: http://library.uncw.edu/capefearww2/voices/Paterson_James501.html. Acesso: 17 de abril de 2013.
- ²¹ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 28, 1942, p. 43.
- ²² NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS JUNEAU, July 29, 1942, p. 9.
- ²³ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS JUNEAU, July 28, 1942, p. 9.
- ²⁴ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 29, 1942, pp. 44-45.
- ²⁵ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, *Commander in Chief, Atlantic Fleet*, Volume I, Part I, Commander in Chief, U.S. Atlantic Fleet, p. 361.
- ²⁶ Entrevista de Paterson disponível em: http://library.uncw.edu/capefearww2/voices/Paterson_James501.html. Acesso: 17 de abril de 2013.
- ²⁷ APEJE, DOPS-PE, Prontuário Funcional n. 7773, 28/07/1942.
- ²⁸ Mesmo levando em conta o fato de os americanos contarem o térreo como 1º andar, na área central com vistas ao porto do Recife não existiam muitos edifícios com muitos andares.
- ²⁹ APEJE, DOPS-PE, Prontuário Funcional n. 7773, 31/07/1942.
- ³⁰ APEJE, DOPS-PE, Prontuário Funcional n. 7773, 31/07/1942.
- ³¹ No relatório da DOPS, afirmava-se que o “Casino Império” se situava na Avenida Alfredo

Lisboa, nº 345, onde estacionavam os bondes da Tramways, de propriedade do espanhol suspeito Manoel Lopez Alvarez. No entanto, este endereço era do "Imperial Casino". O real endereço do "Casino Império" era na Avenida Marquês de Olinda, nº 290.

³² APEJE, DOPS-PE, Prontuário Funcional n. 7773, 31/07/1942.

³³ APEJE, DOPS-PE, Prontuário Funcional n. 7773, 31/07/1942.

³⁴ O alemão Rudolf Hans Ernest Piper, funcionário da empresa alemã Hermann Stoltz & Cia., já era conhecido nos bares e, especialmente, no porto do Recife, amiúde tomando nota das chegadas de navios, dos carregamentos, bem como travando contato com tripulantes estrangeiros que desembarcavam e iriam conhecer a cidade. Por exemplo, como ocorreu na noite do dia 5 para 6 de janeiro de 1942, cerca de 1 hora da manhã, oficiais do transporte britânico *HMS Canton* estavam no Bar Flamengo, quando Piper chegara perto deles e travou uma conversação em inglês, momento em que o inglês William Arnold Johnson, funcionário da "Sanbra", que conhecia Piper, estranhou a presença dele entre seus conterrâneos, abordando-o em alemão sob suas reais intenções. Piper no final foi expulso do bar, sendo acompanhado por três brasileiros (FONTE: APEJE, DOPS-PE, Prontuário Funcional n. 26523, 06/01/1942). Apesar disso, é provável que não tenha sido ele o estrangeiro que tivera contato com o tripulante do comboio americano, pois, baseado nos dados da polícia, ele chegara ao Rio de Janeiro em 12 de março de 1942, sendo preso lá (FONTE: NARA, RG 84, Box 3, US Consulate Recife Classified Records 1942-1943, Folder 000-815.6, 14/07/1943).

³⁵ APEJE, DOPS-PE, Prontuário Funcional n. 7773, 31/07/1942.

³⁶ NARA, RG 84, Box 37, US Consulate Recife General Records 1941, 15/12/1941.

³⁷ APEJE, DOPS-PE, Prontuário Funcional n. 28626, 30/12/1941.

³⁸ NARA, RG 84, Box 3, US Consulate Recife Classified Records 1942-1943, Folder 820.02-891, 28/09/1942.

³⁹ As diretivas do "C.T.G. 23.3 serial 063 of July 29" orientaram esta operação, de acordo com: NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS JUNEAU, July 30, 1942, p. 9.

⁴⁰ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 30, 1942, p. 46.

⁴¹ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS DAVIS, July 30, 1942, p. 32.

⁴² NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 30, 1942, pp. 46-47.

⁴³ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 31, 1942, pp. 48-49.

⁴⁴ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, August 01, 1942, p. 4.

⁴⁵ Entrevista de Paterson disponível em: http://library.uncw.edu/capefearww2/voices/Paterson_James501.html. Acesso: 17 de abril de 2013.

⁴⁶ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, August 05, 1942, pp. 8-9.

⁴⁷ O comboio combinado WS-21P seguiu sua derrota sem nenhum imprevisto maior, parando ainda na Cidade do Cabo para reabastecimento, depois seguindo até Port Suez, porto final, levando consigo todo o carregamento e pessoal vitais para o reforço do 8º Exército britânico na África do Norte.

O U.S.O. Club chega ao Recife: aspectos da presença norte-americana no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial*

U.S.O. Club arrives in Recife: aspects of the American presence in Brazil during Second World War

Armando Augusto Siqueira

Mestre em História pela UFPE e professor de História da rede estadual do Rio Grande do Norte.

RESUMO

A partir de 1941, Recife torna-se sede de um complexo número de instalações militares e de apoio, sediando uma importante base naval da U.S. Navy, que foi instalada pelos norte-americanos devido à localização geográfica e estratégica da cidade para a defesa do Atlântico e também pela importância de seu porto. Nesse período, houve um fluxo intenso de militares que estavam em operações navais da Quarta Esquadra estadunidense no contexto da Batalha do Atlântico. Em seus dias de folga, estes militares tinham vários momentos de descontração. Este artigo trata do U.S.O. Club em Recife, principal espaço de lazer e descontração das tropas militares norte-americanas nas horas vagas, contribuindo com a historiografia da presença norte-americana no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial.

PALAVRAS-CHAVE: Recife; Segunda Guerra; U.S.O. Club

ABSTRACT

From 1941 Recife became the headquarters of a complex number of military and support facilities, hosting an important naval base of the US Navy that was installed by the Americans due to the city's geographical and strategic location for the defense of the Atlantic and also for the importance of its port. During this period, there was an intense flow of military personnel who were in naval operations of the Fourth American Squadron in the context of the Battle of the Atlantic. In their days off, these soldiers had several moments of relaxation. This article is about the U.S.O. club in Recife, the main leisure and relaxation space for US military troops during their free time.

KEYWORDS: Recife; Second War; U.S.O. Club

INTRODUÇÃO

Formulada e implementada pelo governo Franklin D. Roosevelt nos anos de 1933-1945, a *Política de Boa Vizinhança* foi fruto de uma revisão da Doutrina Monroe¹ em termos mais realistas, buscando-se estabelecer laços mais sólidos nas Américas. Depois de assumir a presidência e enfrentar um Congresso hostil, com os embates ideológicos entre os isolacionistas – que se opunham à criação de alianças e ao armamentismo – e os inter-

*Artigo recebido em 2 de agosto de 2020 e aprovado para publicação em 16 de outubro de 2020.

Navigador: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, nº 32, p. 102-118 – 2020.

vencionistas – que apoiavam a expansão militar e a intervenção direta dos EUA a fim de proteger os interesses norte-americanos no exterior – o governo Roosevelt decide descartar a política externa que até então vigorava em relação à América Latina, fundamentada no emprego recorrente da intervenção militar para resolução de problemas políticos e diplomáticos com os países latino-americanos. O *Big Stick* de Theodore Roosevelt e a Diplomacia do Dólar de William Howard Taft foram os expoentes dessa tradição intervencionista.

No cerne da Política da Boa Vizinhança estava o princípio de não intervenção e da não interferência nos assuntos internos dos países latino-americanos. Contudo, os objetivos do então presidente Franklin Roosevelt não eram altruístas, uma vez que “no âmbito dessa política, os Estados Unidos desenvolveram trocas mutuamente benéficas com os países da América Latina, na esperança de também criar novas oportunidades comerciais entre os americanos e seus vizinhos do sul” (LOCHERY, 2015, p. 18), efetivando a sua influência na região.

Diante da iminência de uma nova guerra mundial, o governo norte-americano entendeu que a aliança com os países ao sul de seu território seria de suma importância, podendo contar com a solidariedade dos seus vizinhos latino-americanos (OLIVEIRA, 2015, p. 40). Conforme Oliveira, forjar a chamada “solidariedade continental” foi o principal objetivo da diplomacia estadunidense materializada na Política de Boa Vizinhança, planejada para dar conta de uma multiplicidade de ameaças à segurança nacional dos EUA no contexto da Segunda Guerra Mundial.

Para alcançar seus objetivos, Roosevelt buscou através da Política da Boa Vizinhança promover uma relação de cooperação entre os Estados Unidos e os vizinhos do Sul. O discurso dessa políti-

ca apontava para a necessidade de manter o continente americano unido na luta contra as ameaças externas. Essa boa vizinhança representaria o convívio harmônico e respeitoso entre todos os países do continente. Significaria também uma política de intercâmbio generalizado de mercadorias, valores e bens culturais entre os Estados Unidos e os demais países da América (MOURA, 1980, p. 8).

Após uma fase de negociações que abriram caminho para atuação dos Estados Unidos na América Latina, mitigando as violentas intervenções armadas de outrora – principalmente na América Central – com o desenrolar da Segunda Guerra Mundial e a iminente ameaça de ataque do Eixo sobre a América – mais especificamente ao Nordeste brasileiro – a Política da Boa Vizinhança ganha novo fôlego e forma, ocorrendo uma mudança no curso das estratégias e a demanda por ações rápidas e efetivas para concretizar o plano de defesa do hemisfério ocidental.

A DEFESA CONTINENTAL E A INSTALAÇÃO DE BASES NORTE-AMERICANAS NO BRASIL

Roosevelt vinculou a segurança dos Estados Unidos à de todo o continente americano, afirmando que “por consequência dos acontecimentos internacionais, a orientação deste país com relação ao continente... do Canadá à Terra do Fogo... teve de ser modificada” (MCCANN, 1995, p. 97). Todavia, o Presidente Roosevelt entendia que os Estados Unidos não deveriam ser os únicos responsáveis por este plano de defesa, afirmando que “a defesa do continente não repousa somente em nossos ombros” (CONN & FAIRCHILD, 2000, p. 26).

Para implementação do plano de defesa continental, fazia-se necessário a utilização de instalações militares e implantação

de bases norte-americanas nos diversos países da América, incluindo o Brasil, que dispunha de uma região litorânea que passou a ser de grande importância ao longo do conflito mundial: o Nordeste brasileiro, que diante da ocupação de tropas nazistas na África Ocidental e da falta de contingente significativo das Forças Armadas brasileiras na região, tornou-se uma porta aberta para invasão do Eixo na América, caso atravessassem o Atlântico. Em visita ao Brasil em 1939, chefes do alto comando das Forças Armadas estadunidenses afirmaram que o Brasil era peça-chave para a defesa continental, pois “Se Hitler ganhasse o controle da Europa, a África cairia com facilidade; era apenas uma questão de 2.000 quilômetros e oito horas, por ar, de Dacar, na África Ocidental Francesa (Senegal), até Natal, no Nordeste do Brasil” (MCCANN, 1995, p. 113).

Compreendendo a gravidade da situação, o Presidente Roosevelt enviou uma missão militar a fim de estudar a defesa do litoral brasileiro, chefiada pelo Coronel Lehman W. Miller (BANDEIRA, 1978, p. 276) que buscou junto ao governo Vargas colocar à disposição das Forças Armadas dos Estados Unidos os portos, enseadas, aeroportos e instalações aeronáuticas do Rio de Janeiro, Salvador, Maceió, Recife, Natal, Fortaleza, São Luís, Belém e Amapá. Entre 1939 a 1942, o planejamento militar norte-americano focava no saliente nordestino, com pretensões de guarnecer a região com tropas militares dos EUA. Nesse momento, o planejamento do Exército estadunidense buscava atingir objetivos particulares a curto prazo, visando ao estacionamento de suas forças no Nordeste ao invés da aquisição de bases fixas no Brasil (MCCANN, 1995, p. 114). Um dos primeiros estudos do Army War College, de 29 de março de 1939, previa o envio de tropas à região, mas também previa planos de evacuação imediata da região caso os resultados tivessem sido atingidos.

Em maio de 1939, desembarcou no Rio de Janeiro o recém-nomeado Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas dos EUA, George C. Marshall, no auge do impasse referente ao emprego das forças terrestres estadunidenses no Brasil. Após vários encontros, recepções, inspeções e festividades, Marshall participou de reuniões secretas com os Generais Dutra e Góes Monteiro, buscando construir a cooperação entre Brasil e EUA em caso de guerra e reafirmando o plano de construção de bases aéreas completas, com munição e depósitos de suprimentos no Nordeste (MCCANN, 1995, p. 116). Mas as tentativas de estabelecimento dessas bases não lograram êxito. A falta de colaboração das autoridades brasileiras, a incapacidade dos Estados Unidos em fornecer armas e material bélico de imediato para as Forças Armadas nacionais, a desconfiança dos generais brasileiros em relação às missões e exercícios militares de tropas norte-americanas em território brasileiro, o receio da oposição dos países latino-americanos diante da expansão dos EUA no hemisfério ocidental e o medo de minar as relações recentemente criadas através da Política da Boa Vizinhança foram os grandes obstáculos à execução do plano de defesa continental nesse momento.

Diante dos insucessos e da urgência de concretização do plano de defesa hemisférica, os Estados Unidos cogitaram invadir o Nordeste brasileiro, caso os comandantes militares do Estado Novo negassem a permissão para o estabelecimento de bases aéreas e navais na região. Em maio de 1941, o General Marshall sugeriu a participação de tropas americanas nas manobras e treinamentos propostos pelas Forças Armadas brasileiras na região Nordeste. A proposta do General Marshall disfarçava um plano de ocupação das bases militares da região, que foi abortado depois da desaprovação

do General Miller e do Embaixador Jefferson Caffery (BANDEIRA, 1978, p. 279). Após vários estudos e reconhecimento aéreo da região feito pelo General Delos Emmons, foram elaborados os planos Rainbow, conjunto de planos de guerra que serviriam como resposta e reação aos possíveis ataques do Eixo ao continente americano (CONN & FAIRCHILD, 2000, p. 31). Nesses planos, o Exército e a Marinha dos EUA eram incumbidos da defesa do hemisfério ocidental contra possíveis ataques vindos do velho mundo.

As conversações entre militares brasileiros e norte-americanos foram retomadas após o acordo firmado entre Brasil e EUA para a construção de uma usina siderúrgica no Rio de Janeiro, resultado de um compromisso de cooperação estadunidense com o programa de desenvolvimento brasileiro. Após negociações, o governo dos EUA assegurou crédito de vinte milhões de dólares para a instalação da Companhia Siderúrgica de Volta Redonda. Em meio à pressão e desconfiança das Forças Armadas para manter relações comerciais e criar acordos para fornecimento de material bélico com os alemães, Vargas afirmou que a ajuda americana seria um grande teste no contexto da Política de Boa Vizinhança (MCCANN, 1995, p. 160), demonstrando que a cooperação com os EUA poderia gerar frutos posteriores. Por outro lado, o Embaixador Caffery também entendia que a cooperação e as relações futuras entre Brasil e EUA dependiam do fornecimento imediato de armamentos para as Forças Armadas brasileiras, caso contrário, o Brasil poderia adquirir armas com alemães e tornar-se aliado do Eixo. Para resolver o impasse, a Divisão de Planejamento de operações do Exército e o Departamento de Estado elaboraram um plano definitivo para garantir o suprimento de armas ao Brasil, que fora aprovado pelo Presidente Roosevelt em agosto de 1940.

Contudo, para que as bases norte-americanas fossem finalmente instaladas em solo brasileiro foram necessários cerca de dois anos de negociações entre os governos brasileiro e estadunidense. Para firmar a colaboração militar, as propostas norte-americanas ainda esbarravam em recusas de autoridades governamentais e militares brasileiras. Diante da recusa do envio de tropas estadunidenses que viriam em missão com pretexto de treinar militares brasileiros no manejo de armas, o General Miller afirmou que “as autoridades do Exército Brasileiro pareciam sentir verdadeiro horror à presença de tropas americanas em território nacional e consideravam esta possibilidade uma violação de soberania do país” (BANDEIRA, 1978, p. 280).

Com o ataque à base de Pearl Harbor em dezembro de 1941, o Brasil não pôde manter sua posição de neutralidade diante do conflito mundial, havendo uma mudança geral na política externa brasileira no tocante às relações com o Eixo. Vargas declarou solidariedade aos Estados Unidos, aprovando medidas para conter a espionagem alemã e fechar estações de rádio clandestinas do Eixo que operavam no Brasil. No Acordo dos Estados-Maiores de 1940, o Brasil também se comprometeu que, em caso de um ataque vindo de um país do velho mundo aos Estados Unidos, o governo brasileiro permitiria que as tropas norte-americanas utilizassem suas bases aéreas e navais, autorizando o livre trânsito destes militares em seu território, mesmo que não estivesse em guerra (CONN & FAIRCHILD, 2000, p. 378). Em agradecimento à solidariedade de Vargas, Roosevelt pediu aquiescência para o envio de cerca de 50 mil militares para as bases nordestinas, alegando que “os Estados Unidos já não podiam usar a rota do pacífico e que assim se tornava imprescindível aos voos para a África a escala em Natal” (BANDEIRA, 1978, p. 282).

Mesmo antes do ataque a Pearl Harbor, em meados de 1940 o Brasil já cedia a sua posição de neutralidade, pois ao receber recursos financeiros e técnicos para a construção da usina de Volta Redonda e realizar vários acordos de cooperação econômica e fornecimento de matérias-primas aos EUA, o Estado Novo firmou um comprometimento cada vez maior com os Estados Unidos. Contudo, somente em 1942 o rompimento das relações diplomáticas com o Eixo foi formalizado. Entre 15 e 28 daquele ano, a Terceira Conferência de Ministros do Exterior foi realizada no Rio de Janeiro. Os EUA inibiram as iniciativas de levar o evento para outro local, de modo que tanto Cordell Hull como Sumner Welles “acreditavam que a psicologia criada com a manutenção do encontro no Rio seria favorável à causa aliada, e porque ali Oswaldo Aranha presidiria a Conferência” (MCCANN, 1995, p. 203). Dessa forma, a delegação norte-americana chefiada por Welles induziu todas as nações latino-americanas ao rompimento diplomático com o Eixo.

Após os avisos ameaçadores vindos de Berlim, enfatizando que uma ruptura de relações diplomáticas provocaria represálias, entre fevereiro e junho de 1942, submarinos alemães afundaram vários navios brasileiros ao longo do Atlântico. Conforme McCann, O “governo alemão acreditava que a cooperação do Brasil com os EUA e as atividades de sua Marinha e Força Aérea indicavam que o Brasil não era mais um país neutro, mas em estado de guerra” e que quando o Brasil “estivesse organizado e preparado, faria uma declaração formal contra o Reich” (MCCANN, 1995, p. 223).

Com o afundamento do navio *Cairu* em março de 1942, Vargas tomou algumas medidas para proteger a frota mercante brasileira e navegação costeira. Depois de suspender a navegação de embarca-

ções brasileiras com destino aos EUA, o presidente brasileiro encontrou-se com o Almirante Jonas H. Ingram, comandante da Quarta Frota desde 1943 e chefe da patrulha do Atlântico Sul durante a guerra. Nesse encontro, Vargas fez um acordo particular com Ingram, sem o conhecimento de outros oficiais brasileiros, solicitando a proteção dos navios brasileiros e a vigilância do litoral nordestino. Em contrapartida, Vargas abriu todos os portos, instalações de reparos navais e aeródromos à Marinha norte-americana, instruindo as forças aéreas e navais nacionais a operar conforme as ordens do Almirante Ingram. Assim, a primeira abertura brasileira para uma colaboração militar se deu com a Marinha estadunidense (CONN & FAIRCHILD, 2000, p. 155).

Ao liberar os portos para os navios de guerra norte-americanos, o Brasil abriu um precedente para a entrada de tropas do Exército estadunidense, abandonando definitivamente sua posição de neutralidade e envolvendo-se no conflito ao lado dos Aliados. O torpedeamento dos navios brasileiros significou a represália dos alemães à cooperação entre Brasil e EUA, alterando não somente as relações exteriores, mas também a política interna brasileira, de modo que a indignação aumentou o clamor popular pela declaração de guerra à Alemanha. Assim, a luta pela participação do Brasil na guerra, na qual efetivamente já se engajara, voltava-se, na verdade, contra as correntes fascistas do próprio governo Vargas. “A declaração de beligerância, em 21 de agosto de 1942, apenas formalizou uma situação de fato, evitando que o regime caminhasse para a derrocada, com a nação em dissidência” (BANDEIRA, 1978, p. 287).

Mesmo antes da declaração de guerra, já havia presença de militares norte-americanos no norte e Nordeste brasileiro. Em fins de fevereiro de 1942, os Estados Uni-

dos solicitaram licença ao governo brasileiro para o aumento do número de suas tropas, enviando 300 homens para Belém, 300 para Natal, 150 para Recife e 150 para Ilha de Fernando de Noronha. Além do contingente da Quarta Frota que atuava na vigilância do litoral nordestino sob o comando do Almirante Ingram (MCCANN, 1995, p. 220), os EUA enviaram militares para atuarem na administração, comunicações, manutenção, fornecimento, cantina e meteorologia, auxiliando nos aeródromos após o aumento de voos com escala na região Nordeste com destino às operações na África (BANDEIRA, 1978, p. 284).

Para a resolução do impasse em torno do fornecimento de armamentos às Forças Armadas brasileiras, no decorrer do ano de 1942, os Departamentos de Guerra e de Estado dos EUA comprometeram-se a entregar ao Brasil mais de 20 carros de combate leves, quatro canhões antiaéreos de 75 mm, 100 carros de combate médios, duzentos carros de combate leves, cinquenta aviões de combate e uma grande quantidade de canhões antiaéreos e anticarros (CONN & FAIRCHILD, 2000, p. 381). Em março deste ano, Vargas aprovou um programa de defesa em conjunto com os EUA de grande alcance para o Nordeste, que incluía a vinda de mais de oitocentos homens do Exército dos EUA, novas construções de bases e instalações militares e fim da restrição de voos para aeronaves estadunidenses. Posteriormente, Brasil e Estados Unidos assinaram um acordo, criando duas comissões mistas de defesa continental, uma localizada no Rio de Janeiro e outra em Washington. Esta última ficou responsável pela elaboração conjunta de um plano de defesa para o Nordeste brasileiro.

Logo em seguida à declaração de guerra ao Eixo feita pelo Brasil, o Brigadeiro Eduardo Gomes e o General Walsh reuniram-se para organizar a transferência do quartel-general do Exército norte-americano

no da Guiana Inglesa para o Brasil. Após o deslocamento do Estado-Maior e do serviço de suprimento para Recife, o Exército norte-americano instalou o quartel-general do teatro de operações do Nordeste, que passou a ser chamado de Forças do Exército dos Estados Unidos no Atlântico Sul. Recife era o local mais adequado para esse quartel-general, pois, muito embora as operações aéreas do Exército norte-americano estivessem concentradas em Natal, a instalação desse quartel se deu na capital pernambucana porque lá já estavam os quartéis-generais dos comandos brasileiros na área, da Marinha e de outras organizações com quem o comando do Exército estadunidense tinha que se relacionar. Ademais, o Recife tinha ótimas instalações portuárias e era, portanto, “o melhor lugar para uma base de suprimentos do teatro de operações. Fornecer suprimentos e demais serviços para a manutenção do espaço aéreo passou a ser a função do chefe que dirigia o novo teatro” (CONN & FAIRCHILD, 2000, p. 392).

Além do Exército estadunidense, a Marinha norte-americana também expandiu suas instalações no Recife em 1943. Mesmo com a permanência de navios da Quarta Esquadra ancorados por curto período de tempo no porto do Recife, nesse período, houve aumento significativo das Forças Navais dos EUA em terra, havendo acréscimo de contingente do Estado-Maior, administrativo, ligação e combativo, além das instalações de apoio. Nesse sentido, a capital pernambucana tornou-se o centro da inteligência e do comando administrativo e operacional das forças norte-americanas.

Os escritórios dos observadores navais, os estabelecimentos e instalações sediados no Recife foram organizados numa base naval – a *Base Fox* – que tinha como objetivo desempenhar todas as funções correspondentes às de bases ter-

restres auxiliares para cumprimento das missões da Quarta Esquadra (FONSECA, 2014, p. 143). Também foi criado o quartel-general do comando da Força do Atlântico Sul, sediado na Avenida 10 de novembro, no Bairro de Santo Antônio. No final de 1942, o Almirante Ingram, seu Estado-Maior e o escritório do Observador Naval passaram a ocupar este espaço.

De 1941 até o início de 1944, o Recife tornou-se um importante baluarte dos Aliados no Atlântico Sul Ocidental (FONSECA, 2014, p. 14). Podemos afirmar que a escolha da capital pernambucana como sede para uma base naval da U.S. Navy ocorreu devido à situação da cidade no contexto socioeconômico da época. No início dos anos 40, o Recife era a terceira maior cidade do Brasil, com uma população de 348.000 habitantes, dispondo de um parque industrial considerável a nível nacional. Além de boas instalações hoteleiras, cinemas, teatros, e restaurantes, o Recife tinha um dos portos mais importantes do Brasil. Com uma barreira natural de recifes que servia como um excelente quebra-mar, o porto do Recife era ponto de parada obrigatório dos navios que circulavam pelo Atlântico Sul. A posição geográfica privilegiada e estratégica no Saliente Nordestino, ponto vital na defesa hemisférica ocidental, constituiu-se como fator preponderante para a escolha da capital pernambucana para o desenvolvimento de instalações militares em terra que fossem adequadas à guerra moderna.

Conforme Fonseca, com as instalações da U.S. Navy, o aumento da presença de militares norte-americanos no Recife foi significativo, sobretudo com a criação da Quarta Esquadra e a consequente ampliação desta força através da vinda de várias belonaves, aeronaves, dirigíveis, e pessoal em terra. Assim, “a base naval norte-americana no Recife teve que disponibilizar locais e instalações para alojamento, descanso, recreação, divertimento e ativida-

des culturais para esses homens que por lá passassem” (FONSECA, 2014, p. 146). O pessoal norte-americano que servia no Recife permanecia embarcado em navios, hospedado em hotéis ou em barracas na base aérea do Campo do Ibura. O aumento do pessoal presenciado em 1943 fez com que houvesse a aceleração para instalação de áreas específicas para alojamento e recreação das tropas em terra.

O trânsito e a movimentação de tropas estadunidenses também passaram a ser constantes. Muitas vezes, enquanto aguardavam o deslocamento e a condução para as missões, estes militares precisavam tanto de apoio como de diversão, de ambientes e atividades que lhes proporcionassem descontração em seus momentos de folga; ou seja, necessitavam de lazer, que pode ser definido como um conjunto de ocupações nas quais o indivíduo se entrega de livre e espontânea vontade, com objetivo de repousar, divertir-se, recrear-se e entreter-se, ou ainda, desenvolver sua informação ou formação desinteressada, sua participação social voluntária ou sua livre capacidade criadora depois de livrar-se das obrigações profissionais, familiares e sociais (DUMAZEDIER, 1976, p. 94).

Antes da vinda do U.S.O. Club para o Recife, o órgão responsável pelo entretenimento das tropas navais da U.S. Navy foi o Escritório de Bem-Estar e Recreação da Quarta Esquadra (FONSECA, 2014, p. 150), comandado pelo Capitão de Corveta C. A. Paul. Este órgão manteve contato com representantes da Cruz Vermelha estadunidense e com o Comitê de Emergência de Guerra dos Estados Unidos da América no Brasil, garantindo recursos para construções de instalações esportivas e de lazer, bibliotecas, quadras esportivas e salas de cinema.

Obviamente, a falta de espaços que proporcionassem lazer e entretenimento não era somente um problema das tropas

acantonadas no Recife, mas em todos os lugares onde havia militares envolvidos em operações durante a Segunda Guerra. Por esse motivo, surgiu nos Estados Unidos a ideia de criar uma organização para dar apoio, proporcionar diversão, entretenimento e conforto às tropas, provendo comodidades aos militares em trânsito (BARROS, 2010 p. 9).

Assim, foi criado o United Services Organization (U.S.O.), entidade que em princípio era dotada de recursos doados por entidades privadas, passando a receber quantidade significativa de verbas públicas, garantindo serviços e entretenimento para as tropas norte-americanas. O Brasil logo se tornou sede do U.S.O., recebendo vários artistas norte-americanos do cinema, do rádio, dos palcos da Broadway e da música clássica. Posteriormente, tais artistas também se apresentaram para as tropas brasileiras. Com o tempo, os organizadores do U.S.O. também contrataram artistas brasileiros para atuarem nos shows promovidos para militares brasileiros e estadunidenses. Nesse contexto, o Recife também foi contemplado, tornando-se uma importante sede do U.S.O. Club durante a permanência de tropas militares na Segunda Guerra Mundial.

O U.S.O. CHEGA AO RECIFE

Antes da chegada dos U.S.O. Clubs no Brasil em 1942, o entretenimento das tropas norte-americanas sediadas no Nordeste ficou a cargo de artistas e instituições brasileiras, onde o primeiro espetáculo dado para estas tropas do qual temos notícia foi o da cantora Eladir Porto, artista que fazia parte do *cast* da Rádio Nacional e fez excursão ao Nordeste em setembro de 1941, apresentando-se na Rádio Clube de Pernambuco (BARROS, 2010, p. 127). A falta de produção, instalações e espaços mais amplos para que os militares assistissem a esses shows confortavelmente,

despertou o olhar de Assis Chateaubriand e dos membros dos Diários Associados, que viram estes espetáculos como uma boa oportunidade a ser explorada.

Assim, foram criados os Shows da Vitória, excursões artísticas organizadas pelo grupo Diários Associados do Rio de Janeiro e São Paulo que tinham como destino o Norte e Nordeste brasileiros (BARROS, 2010, p. 128). Em Recife, o primeiro desses shows ocorreu em 2 de julho de 1943, no Teatro de Santa Isabel. Os artistas que participaram do evento foram: Ari Barroso, as cantoras Linda Batista, Marilu, Stela Gil, Ivonete Miranda e Cristina Maristany; também se apresentaram Dorival Caymmi, o Trio de Ouro, Leônidas Autuori, Grande Otelo e a dupla Alvarenga e Ranchinho. Os números cômicos foram apresentados pelo comediante Badu, da Rádio Tupi de São Paulo, e os de dança ficaram a cargo da dupla Vic and Joe, além da bailarina do Teatro Municipal do Rio, Madeleine Rosay, considerada a estrela da noite (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 02/07/1943, p. 5).

A segunda excursão do Show da Vitória se deu em outubro de 1943, onde uma caravana de artistas² e radialistas desembarcou na base aérea do Recife após apresentação para as tropas sediadas em Fernando de Noronha. Esses mesmos artistas se apresentariam no Teatro de Santa Isabel em 26 de outubro, também fazendo parte do grupo o ventríloquo Humberto de Simões, apresentando-se com seus dois bonecos mais conhecidos: Benedito, “o preto pimpão” e Chiquinho, “o ariano maneiroso”.

A ideia do Show da Vitória foi assimilada pelo U.S.O., passando a ser chamado de United Shows, tornando-se uma importante fonte de trabalho para os artistas brasileiros. Antes de inaugurar sua própria sede, o U.S.O. promoveu seus shows nas bases militares do Recife, como na apresentação de Al Jolson, famoso cantor de rádio e ator norte-americano que

se apresentou no Campo do Ibura em 29 de julho de 1943. Outro ator famoso de Hollywood que se apresentou no Recife foi Frederick March, que veio à capital pernambucana liderando uma caravana de artistas norte-americanos do rádio, do teatro e do cinema para uma apresentação para os militares estadunidenses em 19 de setembro de 1943 (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 19/09/1943, p. 5). Alguns dias depois, outro grupo de artistas do teatro e cinema estadunidense chegou ao Recife, trazido num avião do Exército Americano pelo U.S.O. para duas apresentações na Base do Ibura e outras duas no Campo Ingram, entre os dias 20 e 21 de setembro. Essa caravana foi composta pelo acordeonista Frank Papile, a bailarina Judy Lane, a comediantes Edyth B. Brown, a ventríloqua Kae Carole e a cantora Rae Marsh, que veio acompanhada de um grupo de coristas (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 21/09/1943). Nesse evento, também compareceu o então diretor dos U.S.O. Camp Shows de Recife, o Tenente Richard Green, empresário cinematográfico que fora convocado para trabalhar como dirigente do U.S.O. no Brasil.

O U.S.O. Club foi a organização de lazer e entretenimento que recebeu maior fluxo de militares norte-americanos na capital pernambucana durante a Segunda Guerra, atuando em dois endereços: o USO Beach Club, situado no prédio do Cassino Americano no atual Bairro do Pina (próximo a Boa Viagem) e o USO Town Club, situado na antiga Avenida 10 de novembro (atual Rua do Sol). Esse último foi inaugurado em 31 de outubro de 1943. Além do diretor de serviços da nova sede, Orton S. Clark, também compareceram autoridades como os presidentes do U.S.O. Committee of Management e do American War Emergency Committee, o Almirante Ingram e o General Walsh, além do diretor do U.S.O. Beach Club, Hal Blum. Conforme a repor-

tagem do jornal *Folha da Manhã*, o “edifício do novo cassino, de linhas sóbrias e modernas, foi construído pelo Departamento de Engenharia dos Estados Unidos, sob a direção da Agência de Segurança Federal do mesmo país” (FOLHA DA MANHÃ, 2/11/1943, p. 2).

Para conhecermos os pormenores da nova sede, podemos citar a entrevista concedida ao *Diário de Pernambuco* pelo diretor Orton S. Clark, tratando de aspectos importantes do trabalho desenvolvido pelo U.S.O. e detalhando a organização e regras de funcionamento. Nessa entrevista, Clark afirmou que as cantinas que o U.S.O. inaugurava no Brasil tinham como objetivo “prestar ao soldado, marinheiro e fuzileiro norte-americano fora do país o clima pátrio – qualquer coisa que prolongue nele a ideia do lar, da pátria e da família” (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 31/10/1943). Clark também ressaltou que a “organização foi criada exclusivamente para o soldado marinheiro e fuzileiro raso norte-americano. [...] Nem mesmo os oficiais norte-americanos do exército, marinha, infantaria da marinha ou da aeronáutica tem acesso ao U.S.O., em circunstância nenhuma”, ou seja, o clube era restrito a praças, sendo os oficiais proibidos de frequentá-lo. O U.S.O. também proibia a entrada de militares ingleses e de outras nacionalidades. Inicialmente, os militares brasileiros também não tinham acesso, uma vez que dispunham da Cantina do Combatente como um espaço de lazer e recreação semelhante ao U.S.O.

Ainda com relação às proibições, vale ressaltar dois aspectos interessantes com relação às mulheres e bebidas alcoólicas: as restrições acima expostas não atingiam as mulheres brasileiras, pois estas tinham entrada franca no U.S.O., sendo obrigadas a preencherem um fichário com dados como nome, filiação, etc. Esta ficha era entregue “a uma co-

missão de senhoras que opinarão sobre sua idoneidade. Nas nossas festas como nos dias comuns manteremos uma ordem absoluta. Nenhuma gota de álcool entra no U.S.O.” (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 31/10/1943). Para justificar as restrições, Orton S. Clark ressaltou que agia de acordo com estritos regulamentos, esperando que houvesse compreensão, simpatia e a boa vontade dos recifenses.

Contudo, apesar da integração e convivência pacífica entre brasileiros e norte-americanos dentro do espaço do U.S.O., não devemos conceber essa relação como sendo totalmente amistosa e harmoniosa, pois apesar da boa aceitação das mulheres brasileiras no U.S.O., houve vários episódios de abuso e desrespeito por parte de militares estadunidenses para com as mulheres recifenses. Conforme Peixoto, quando do início da chegada das tropas, houve relatos de marinheiros norte-americanos que cometeram excessos, entregando-se às orgias, alcoolismo e prostituição, confrontando-se com os recifenses pelas ruas. Com o tempo, “passaram à prática do desrespeito às moças. Tentavam beijá-las em via pública; agarravam de surpresa as menos espertas e interpretavam maliciosamente qualquer olhar agradável ou um riso gentil. A horda crescera no desrespeito”, pois “a polícia comum fora frágil para impedir a repetição das cenas” (PEIXOTO, 1951, p. 26).

A entrevista com o diretor do U.S.O. Town Club de Recife também nos permite conhecer mais acerca do perfil do pessoal que compunha a instituição. Conforme o diretor do clube, quando os Estados Unidos planejaram a criação das unidades brasileiras do U.S.O., os dirigentes escolhidos foram os que mais se familiarizavam com a língua portuguesa e os costumes locais. A escolha de Orton S. Clark se deu devido ao fato de ter nascido no Brasil, sendo filho de pai norte-americano

e mãe brasileira³. Clark considerava-se “muito brasileiro”, tendo orgulho do “sangue mineiro” de sua mãe, afirmando que “metade do meu sangue é da América do Sul e a outra da América do Norte. Há 30 anos que estou fora do Brasil e o meu português eu o aprendi em escolas e no convívio caseiro” (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 31/10/1943).

Nesta mesma reportagem, podemos ainda encontrar informações acerca do funcionamento do U.S.O. Beach Club, situado na praia de Boa Viagem. Antes da inauguração do U.S.O. Town Club, esta unidade já funcionava desde 22 de abril de 1943 (BARROS, 2010, p. 102), oferecendo apresentações musicais, jogos de salão, biblioteca e *snack bar*. Além disso, o U.S.O. Beach Club organizava passeios a cavalo, excursões semanais de carro para a Ilha de Itamaracá – litoral norte – e ao Cabo de Santo Agostinho – litoral sul – e ao Bairro de Dois Irmãos no Recife, além de churrascos ao ar livre e pescaria em jangadas. Também oferecia aos soldados e marinheiros norte-americanos bailes dançantes todas as quartas-feiras, ao som da Banda da Marinha. De acordo com Hal Blum, diretor do clube, a frequência média desses bailes era de 50 pessoas, onde a maioria das mulheres era brasileira.

Além do U.S.O. Beach Club, Hal Blum também foi diretor do Mobile Service do Recife, unidade responsável pela locomoção de artistas e pessoal para a realização de shows para “os diferentes pontos do território em que se encontrem norte-americanos em serviço” (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 19/08/1944, p. 5). Blum também foi encarregado de organizar a produção e a infraestrutura material dos serviços oferecidos nos shows promovidos nos clubes U.S.O. da região. Devido à sua boa fluência em português, atuou também como mestre de cerimônias em espetáculos oferecidos no Recife, como no show dos artistas

do Cassino da Urca, no Teatro Santa Izabel, realizado em 19 de agosto de 1944 para militares brasileiros (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 19/8/1944, p. 5).

Apesar de a maioria dos cargos de direção ser ocupado por homens, também havia mulheres na direção dos U.S.O. Em reportagem de 5 de novembro de 1944 sobre a Reunião dos U.S.O. Clubs do Brasil, o *Diário de Pernambuco* relatou o encontro de todos os diretores das unidades do U.S.O. no Brasil, citando o nome de várias damas na direção desses clubes. O comitê regional do U.S.O. em Recife era dirigido por Virginia Heim; Dorothy Stefan dirigia o U.S.O. de Maceió; Catherine de Voy era diretora do U.S.O. de São Luís; Margarida Bluett atuava como diretora-adjunta do Mobile Service do Rio de Janeiro (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 5/11/1944, p. 7).

A responsabilidade, competência e eficiência administrativa dessas funcionárias evidenciaram a importância do trabalho feminino para o U.S.O., pois numa época em que o trabalho da mulher no Brasil era predominantemente o do lar, a quantidade significativa de mulheres nas organizações norte-americanas no Brasil – com um bom número em cargos de direção – representou um contraste com a cultura de patriarcalismo predominante no Nordeste, que relegava o papel da mulher a posições inferiores.

De maneira dramática, a guerra também mostrava como o trabalho feminino substituía eficientemente o masculino no esforço bélico mundo afora, ora no voluntariado em geral, ora nos corpos de saúde militar. Além das mulheres envolvidas na direção dos U.S.O. Clubs, podemos destacar: Paula Hoover, Aimée Louise Heptime, Virginia Neel, Polly Babcock, Ruth Drayer e Peggy McIntire, que eram técnicas em matérias diversas (datilógrafas, telefonistas, auxiliares de toda espécie). Conforme Barros, estas mulheres chamavam aten-

ção por seu “comportamento moderno, no relacionamento com os colegas homens, viajando desacompanhadas para o estrangeiro, resolvendo de maneira eficiente e desembaraçada os problemas mais complexos”, sendo também “invejadas pela maneira mais livre de se vestir, com as suas bermudas tão adequadas aos trópicos, mas que, no começo, escandalizaram as famílias mais conservadoras do Nordeste” (BARROS, 2010, pp. 107-108).

Com a inauguração do U.S.O. Club, a maioria dos espetáculos foi produzida em sua própria sede, reduzindo-se os *Camp Shows* nas bases militares do Recife. Além das caravanas de artistas trazidas pelos produtores, houve apresentações de bandas militares, como a Southern Cruza-ders, Banda da Marinha norte-americana que tocou sob a direção de Jimmy Faust no dia 4 de julho de 1944 – data nacional norte-americana – num show que celebra a libertação de Paris e da França após vitória dos Aliados. Na presença do cônsul francês do Recife e da presidente do Comitê da França Combatente no Recife, “o diretor do Beach Club cantou ‘La Marseillaise’, debaixo de ruidosos aplausos”. Outra banda militar de destaque que se apresentou no Recife foi a Fleet Air Wing, Banda da Aeronáutica estadunidense que se apresentou no Campo Ingram em agosto de 1944 junto com o acordeonista Seymour Bazzel, o mágico hindu Rama Yogi, o atleta Fernando Simões Barbosa, o mágico brasileiro Valdomiro Lobo, as Três Marias e Paula Hoover, bailarina do Teatro Municipal de São Paulo.

Através da análise da documentação – mais especificamente dos jornais – referente ao U.S.O. e seus respectivos shows, podemos inferir que a maioria dos artistas era estrangeira – norte-americanos em sua maioria – havendo menor número de artistas brasileiros nas apresentações. Havia algumas dificuldades para se pro-

mover a apresentação dos artistas nacionais, como a falta de fluência na língua inglesa, necessitando-se de intérpretes e apresentadores com fluência em português para apresentação dos shows.

Para abrir mais espaço e criar mais oportunidade para os artistas nacionais, o diretor regional do U.S.O., Henry Sims, junto com William Crossman, diretor artístico do U.S.O. Town Club, organizaram shows para os U.S.O. Clubs e bases militares do Nordeste, com caravanas formadas por artistas nacionais, com o objetivo de levar a música brasileira aos militares que se encontravam mais distantes do Rio de Janeiro. Em entrevista ao *Diário de Pernambuco*, Crossman afirmou que iria “divulgar a música brasileira com mais amplitude do que tem sido feito até agora” tornando “mais efetivas possíveis as relações artísticas entre brasileiros e americanos”; também ressaltou que “os brasileiros têm muito que ensinar aos americanos no campo da diversão” (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 18/5/1944, p. 5). Crossman também entendia que os shows deveriam ser exibidos para os militares brasileiros, colaborando para manter vivo o ideário de cooperação e parceria proposto pela Política de Boa Vizinhança. Seu pensamento esteve em consonância com o de Assis Chateaubriand, que considerava o Show da Vitória um “serviço de guerra” onde seria possível “oferecer aos soldados americanos e brasileiros algumas horas de poesia, restituindo-lhes em minutos de boa música o muito que eles têm feito pelo Brasil e pela América” (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 25/6/1943, p. 5).

Assim, a primeira excursão dos artistas do Cassino da Urca do Rio de Janeiro chegou a Recife em 21 de agosto de 1944, composta pela cantora e “embaixatriz do Swing” Miss Baby, pelos dançarinos acrobáticos “Solita and Al Delamotte”, os Irmãos Turand, que eram acrobatas cômicos

e parodistas; a bailarina La Fornarina e o acordeonista Ralph Stauber (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 19/8/1944, p. 5). Organizada pelo Mobile Service do U.S.O., esta excursão apresentou-se em diversas instalações militares do Recife, como o Campo Ingram, o Hospital Knox, o Campo do Ibura e no U.S.O. Town Club.

Dois dias antes da chegada dos artistas do Cassino da Urca, Hal Blum anunciou que haveria outro espetáculo do U.S.O. para soldados e marinheiros brasileiros no Recife, que ocorreria em 25 de agosto no Teatro de Santa Isabel. Nesse período, estes shows passaram a ser chamados de U.S.O. Brasil Shows, nome dado pelo superintendente das agências do U.S.O. no Brasil, Henry Sims (BARROS, 2010, p. 143).

O segundo U.S.O. Brazil Show aconteceu em setembro de 1944, sob a organização do ator Patrick Fahey, encarregado da direção artística em cada apresentação nas bases militares do Recife. Além dos artistas do Cassino da Urca, vieram os cantores da Rádio Tupi e do Cassino do Icarai, dentre os quais: Grande Otelo, os bailarinos Quinto e Amaral, a dupla Jacy e Lacy, a cantora Dale Saint Clair, o acordeonista E. Carlito e os trigêmeos vocalistas (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 23/09/1944, p. 5).

O U.S.O. também promoveu espetáculos em benefício de instituições beneficentes, como o que ocorreu em 28 de setembro no Teatro Santa Isabel, na despedida da caravana de artistas que participaram do segundo U.S.O. Show. Dentre os momentos mais marcantes deste show, podemos destacar a apresentação de Dale Saint Clair, cantando a canção “Star Dust”, os trigêmeos vocalistas”, cantando a música “Barril de Chopp”, e a apresentação de Grande Otelo, que imitou Carmem Miranda. A atração internacional foi a Banda da Marinha estadunidense, Tropical Knight, que se apresentou sob a

regência de Paul McConnel, onde o ápice de sua apresentação foi a música “I’ll be seeing you”. Este espetáculo se deu em benefício da filial da Cruz Vermelha de Pernambuco (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 27/9/1944, p. 7).

A terceira excursão do U.S.O. Brazil Show ocorreu em 25 de outubro de 1944, coincidindo com a comemoração de um ano de atividades do U.S.O. Town Club de Recife. O show foi apresentado pelo Sargento Bob Warehan, jornalista e locutor da “Radio Station”, emissora de rádio sediada no Campo do Ibura e operada pela Força Aérea norte americana (USAFSA) que transmitia seu sinal para as tropas estadunidenses no Recife⁴. Após a apresentação da Banda da Quarta Esquadra, o espetáculo deu prosseguimento com a apresentação dos artistas: a cantora Ivette Ribeiro, os dançarinos Jaime Ferreira e Dely Charly, o cantor mexicano Alberto Ramirez, o acordeonista George Brass, e o atleta William Francis (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 25/10/1944, p. 5).

Em entrevista ao *Diário de Pernambuco*, o então diretor do U.S.O. Town, Nick Young, afirmou ter recebido verba de 15.000 dólares para despesa mensal, que seria aplicada nas reformas feitas na sede do clube e em novos serviços oferecidos aos frequentadores, como o alargamento do salão de danças e a ampliação do palco de apresentações. Também foi criado um novo serviço de cafeteria, mecanizando e acelerando a rotina da cozinha. Além da Coca-Cola, os frequentadores tinham à sua disposição sorvetes, sanduíches e sucos de fruta para fazer lanche. Aulas de português também eram oferecidas semanalmente para os militares norte-americanos – *service men* – que estavam no Recife. Ademais, foram realizadas mudanças no pessoal da administração do clube, com Tom Rae na organização dos shows, Polly Babcock na “Coffe Hour” e

Virginia Neel com as relações brasileiro-americanas (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 25/10/1944, p. 5).

A quarta excursão do U.S.O. United Show teve início em 15 de novembro em Recife – data da Proclamação da República no Brasil – iniciando suas apresentações no Campo Ingram e encerrando-se no Teatro de Santa Isabel. A partir desta excursão, o evento passou a ser chamado de U.S.O. United Show, pois os espetáculos já eram realizados tanto para militares norte-americanos quanto para brasileiros. O evento foi dirigido por Margarida Bluett e Bill Crossman, diretor do Mobile Service do Rio de Janeiro. Além dos artistas do Cassino da Urca e do Hotel Quitandinha, o espetáculo teve a participação de Jimmy Faust, cantando a música “Beijame muito” e “Aquarela do Brasil”. Outra atração foi Henri Salvador, comico da orquestra de Ray Ventura. Geraldine Pike fez números de contorcionismo e danças acrobáticas. Bob Bromley apresentou-se com suas marionetes Miss Cuba e George Washington Lincoln. A sambista Carmem Costa e os artistas locais Carlito e Pipinela foram as atrações brasileiras. Como de costume, os espetáculos eram encerrados com a canção “God Bless América”, cantada por todos os artistas presentes. Em algumas ocasiões, havia também a execução dos hinos brasileiro e estadunidense no encerramento dos shows. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 22/11/1944, p. 5).

O quinto U.S.O. United Show chegou ao Recife em 23 de dezembro de 1944. Estreando na véspera de Natal no Town Club, o evento teve duração de uma semana na capital pernambucana com apresentações no Teatro de Santa Isabel, tendo mais atrações nacionais na programação. Dessa vez, as apresentações ficaram por conta da dançarina Licia Lemos, do baterista Plinio Coelho, da sambista Carmen Costa, do cantor Paulo Sobral, dos baila-

rinos acrobatas Les Erc e do acordeonista Mano Mascarenhas (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 31/8/1944, p. 7).

Apesar da grande presença de artistas populares nos shows promovidos pelo U.S.O., houve também espetáculos de música clássica no qual participaram artistas de renome nacional e internacional. Em novembro de 1944, houve um concerto promovido pelo U.S.O. com a participação da Orquestra Sinfônica de Pernambuco, sob a regência do maestro Vicente Fiti-paldi, que também contou com a pianista brasileira Ofélia do Nascimento, que também apresentou-se no U.S.O. Town Club em 3 de setembro de 1944. Nessa ocasião, inaugurou-se uma série de concertos musicais aos domingos, onde “os rapazes da Marinha e do Exército Americano” puderam “entrar em contato com uma das mais finas pianistas brasileiras” (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 31/8/1944, p. 7). No dia anterior, houve uma apresentação do “Quarteto de Cordas” do Campo Ingram na sede do U.S.O. Town. Dentre os músicos estrangeiros de formação clássica, apresentou-se no Teatro de Santa Isabel o violinista polonês Henryk Szeryng, trazido pelo U.S.O. e pela Marinha estadunidense para uma apresentação em dezembro de 1944, tocando músicas dos compositores Kreisler, Rimisky-Korsakoff, Dvorak, Paderewsky, Sarazate e a música “Capricho Brasileiro”, de Edgar Guerra (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 28/12/1944, p. 5). Em janeiro de 1945, a pianista pernambucana Nair Roitman deu um concerto no USO Town Club, interpretando vários compositores (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 20/1/1945, p. 5).

Para valorizar as tradições locais, o U.S.O. Beach Club também promoveu um rodeio e um churrasco no Jockey Club do Recife, onde foram realizadas “montarias de cavalos bravos, páreos cômicos com jumentos” e corridas de cavalo com a pre-

sença de vaqueiros vindos da cidade de Timbaúba (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 28/5/1945, p. 5). No churrasco, foram abatidos três bois e três carneiros, distribuindo-se duas mil garrafas de Coca-Cola.

O ano de 1945 marcou a despedida do U.S.O. Club do Brasil. Com o término da Segunda Guerra Mundial, as tropas norte-americanas despedem-se das bases e instalações militares do Recife. Um dos últimos espetáculos que repercutiu na imprensa foi o de 14 de janeiro de 1945, onde foi feita uma transmissão radiofônica diretamente do palco do U.S.O. Town Club para os Estados Unidos. Neste show, deu-se início a uma série mensal chamada *Good Neighbor*, onde “talentos brasileiros e norte-americanos ocuparão o microfone no palco, num programa musical para os Estados Unidos” (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 14/1/1945, p. 5). A irradiação foi dedicada ao Comitê de Emergência de Guerra Americano de São Paulo, em agradecimento pela colaboração ativa em favor do esforço de guerra da nação estadunidense. O show teve a abertura da Sophisticated Swingsters, a Banda da Quarta Esquadra da Marinha norte-americana. Em seguida, apresentaram-se os artistas brasileiros Ernani Dantas, as Três Marias, Maria Paristo e o cantor Orlando Silva, que estava em turnê em Recife e foi cedido ao U.S.O. pelos Irmãos Moreira, empresários do cantor. As atrações internacionais foram Miles Grina, Sam Pearlman e Cappy Lehrfeld.

O último grande espetáculo do U.S.O. no Recife foi o sexto USO Mobile Show, ocorrido em fevereiro de 1945 no Teatro de Santa Isabel sob a direção de Bill Crossman, diretor do Mobile Service do Rio de Janeiro (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 22/2/1945, p. 7). Antes desse evento, o U.S.O. Beach ainda promoveu um “baile à fantasia”, festa carnavalesca que antecipou as festividades de Momo nos clubes

recifenses, tendo como atração a Banda da Quarta Esquadra tocando frevos e sambas (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 08/2/1945, p. 5). No último ano do conflito mundial, já não havia nos jornais muitas notícias de shows com artistas consagrados. O baile em homenagem ao aniversário do Presidente Roosevelt contou somente com a Banda do Exército norte-americano – Army Band – num espetáculo dirigido por Jimmy Fox (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 28/1/1945, p. 5).

Em 3 de junho do mesmo ano, o U.S.O. Beach Club de Boa Viagem encerrou suas atividades, permanecendo aberto apenas durante o dia para os militares que desejassem se banhar na praia de Boa Viagem. Ao invés de notícias de grandes shows com artistas de renome nacional e internacional, os últimos eventos do U.S.O. Town trouxeram artistas locais, como a apresentação da pianista Martha Cavalcanti, estudante de medicina que se apresentou no Town Club a convite do Mobile Service de Recife em junho de 1945 (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 7/6/1945, p. 5). O último show dado para as tropas ocorreu em 7 de julho de 1945, data em que o restante do contingente de marinheiros norte-americanos deixou a capital pernambucana. Ao contrário do que se pensava na época, o U.S.O. Town Club não fechou suas portas com a partida das tropas norte-americanas que estavam em serviço no Recife. Em entrevista ao *Diário de Pernambuco*, o supervisor geral dos U.S.O. Clubs do Brasil, Henry Sims, afirmou que alguns clubes – inclusive o da capital pernambucana – permaneceriam abertos durante mais alguns meses, ressaltando que enquanto durasse o repatriamento das tropas militares, os clubes estariam abertos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O USO Club constitui-se como o principal espaço de lazer e entretenimento dos militares norte-americanos e brasileiros no Recife durante a Segunda Guerra. Nesses clubes, havia vários tipos de diversão e entretenimento, como torneios de bilhar, concursos de dança e passeios. Houve também vários eventos artísticos, com apresentações de artistas nacionais e internacionais, que estavam no auge de suas carreiras quando passaram pelo Recife. Os U.S.O. shows foram importantes para a diversão e vida noturna do Recife na medida em que abriu as portas para vários artistas renomados. Apesar do acesso limitado aos militares na época da guerra, posteriormente, os recifenses tiveram um leque de opções de entretenimento e atrações culturais que enriqueceram a vida noturna da cidade. A tradição de bailes nos principais clubes da cidade continuou, principalmente nos carnavais.

A repercussão das turnês de estrelas da música e do cinema norte-americanos foi formidável. Os efeitos da presença dessas grandes estrelas iam além do mero entretenimento dos militares em tempos de guerra, pois traziam um clima de superioridade cultural que fazia o brasileiro comum curvar-se e aceitar de bom grado a aliança política e militar entre Brasil e Estados Unidos, uma vez que os U.S.O. Clubs também se tornaram espaços de interações entre militares brasileiros e estadunidenses ao longo do conflito mundial. Já para os norte-americanos, apesar do clima de cooperação e relações culturais proporcionado pela Política de Boa Vizinhança, a música – e a cultura – brasileira ainda era vista como algo exótico, tropical e sensual.

Ainda que o número de artistas estrangeiros fosse superior ao de artistas brasileiros nos eventos do U.S.O., não podemos afirmar que houve predominância e assimilação absoluta do *American Way of Life* no Recife durante o período em questão. Mesmo com

as palavras do idioma inglês incorporadas ao cotidiano dos recifenses, os filmes de Hollywood e o consumo da Coca-Cola, o processo de americanização não foi absoluto, haja vista a presença de artistas brasileiros nos shows, os bailes carnavalescos e a promoção de eventos com expressões da cultura nordestina, como a vaquejada.

Assim, a guerra também foi uma oportunidade de socialização, onde os artistas mostravam-se úteis ao país e às Forças Armadas, atuando como cidadãos participativos e contribuindo para o esforço de guerra. Para Orlando de Barros, houve uma “guerra dos artistas” (BARROS, 2010, p. 10), quando estes entenderam que podiam tomar parte no conflito de modo positivo, divertindo, consolando e animando a população.

REFERÊNCIAS

BANDEIRA, Moniz. *Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

BARROS, Orlando de. *A guerra dos artistas: dois episódios da história brasileira durante a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: E-Papers, 2010.

CONN, Stetson, FAIRCHILD, Byron. *A Estrutura de Defesa do Hemisfério Ocidental*. Tradução: Luis César de Oliveira Fonseca. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2000.

DUMAZEDIER, Jofre. *Lazer e cultura popular - Debates*. São Paulo: Perspectiva, 1976.

FONSECA, Manoel Felipe Batista da. *Base Fox: aspectos do estabelecimento e do desenvolvimento da base naval da U.S. Navy no Recife durante a Campanha do Atlântico Sul (1941-1943)*. 2014. 180 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014.

GAMBINI, Roberto. *O Duplo jogo de Getúlio Vargas: influência americana e alemã no Estado Novo*. São Paulo: Símbolo, 1977.

LOCHERY, Neill. *Brasil: os frutos da guerra*. Tradução: Lourdes Sette. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2015.

McCANN, Frank D. *Aliança Brasil-Estados Unidos*. Tradução: Jayme Taddei e José Lívio Dantas. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1995.

MOURA, Gerson. *Autonomia na dependência: a política externa brasileira de 1935 a 1942*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.

OLIVEIRA, Dennison de. *Aliança Brasil-EUA: nova história do Brasil na Segunda Guerra Mundial*. Curitiba: Editora Juruá, 2015.

PEIXOTO, Demerval. *Guerrilheiros do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa popular, 1951.

FONTES

FUNDAJ, Diário de Pernambuco (1940-1945)

APEJE, Folha da Manhã (1940-1945)

NOTAS

¹ A Doutrina Monroe (1823) conferia aos Estados Unidos a proteção do Hemisfério Ocidental contra a expansão dos impérios europeus, tendo por base material o apoio naval britânico (GAMBINI, 1977, p. 29).

² Dentre os artistas estavam: Badu, comediante e ex-jogador de futebol; Túlio de Lemos, Bob Nelson e João Petra de Barros foram os cantores da Rádio Tupi de São Paulo; Moraes Neto, Dorival Caymmi e a cantora Zilá Fonseca representavam a Rádio Tupi do Rio de Janeiro. (BARROS, 2010, p. 131).

³ Orton S. Clark considerava que seu pai fora um dos primeiros “bons vizinhos” do Brasil, falando fluentemente o português sem sotaque e trabalhando como intérprete do ex-Presidente Theodore Roosevelt e de William Jennings Bryan, Secretário de Estado do Presidente Woodrow Wilson (BARROS, 2010, p. 105).

⁴ A emissora Radio Station foi criada por autorização do governo brasileiro, já que as leis do Estado Novo proibiam emissoras estrangeiras no Brasil (BARROS, 2010, p. 143).



Ameaça Oculta no Horizonte Atlântico: Vigilância, Mobilização e Defesa Passiva Antiaérea nos Litorais Paraibano e Piauiense (1941-1945)*

Hidden Threat in The Atlantic horizon: Surveillance, mobilization and passive anti-aircraft defense on the coast of Paraíba and Piauí (1941-1945)

George Henrique de Vasconcelos Gomes

Mestre em História pela Universidade Federal da Paraíba – PPGH-UFPB.

Wanderson Ramonn Pimentel Dantas

Mestrando do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil da Universidade Federal do Piauí – PPGHB-UFPI.

RESUMO

O presente artigo se propõe a apresentar um estudo comparativo entre as formas de vigilância, mobilização e defesa empreendidas nos litorais dos estados da Paraíba e do Piauí durante a Segunda Guerra Mundial. Esta mobilização de caráter cívico-militar esteve diretamente ligada à iminência da ameaça de invasão por forças aerotransportadas e navais do Eixo. Este estudo se justifica pela necessidade da inserção de pesquisas acerca destas localidades dentro do plano de defesa do Teatro de Operações do Nordeste brasileiro, iniciado em 1942 e pela proximidade com as bases de Recife, Natal e Fortaleza. Serão apresentadas as formas como os dispositivos de vigilância e defesa se materializaram, estabelecendo semelhanças e as diferenças entre a Paraíba e o Piauí. Com este fim, foram utilizadas fontes primárias oriundos de jornais e do Arquivo Nacional.

PALAVRAS-CHAVE: Segunda Guerra Mundial; Defesa; Litoral

ABSTRACT

The present article proposes to present a comparative study among the forms of surveillance, mobilization and defense conducted at the coastlines of the states of Paraíba and Piauí during the Second World War. This civic-military character mobilization was directly connected with the imminent threat of invasion by Axis airborne and naval forces. This study is justified by the necessity of the insertion of researches about these locations within the defense plan of the Brazilian Northeastern Theatre of Operations, initiated in 1942 and due to its proximity to Recife, Natal and Fortaleza bases. The ways in which surveillance and defense device materialized will be presented, establishing similarities and differences between Paraíba and Piauí. For this purpose, primary sources from newspapers and documents from the Brazilian National Archives were used.

KEYWORDS: Second World War; Defense; Coastline

*Artigo recebido em 2 de agosto de 2020 e aprovado para publicação em 16 de outubro de 2020.

Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, nº 32, p. 119-136 – 2020.

Atualmente, podemos notar um crescimento acentuado de estudos acadêmicos ocupados em desdobrarem-se sobre a temática do Brasil na Segunda Guerra Mundial, tendo sido despendida certa atenção sobre a problemática do *front* interno e seus desdobramentos.¹ Nesse quadro geral, alguns temas dos quais se dedica maior atenção são as propagandas de guerra do Departamento de Imprensa e Propaganda e as ações controversas da Comissão de Mobilização Econômica e a mobilização militar.

Partindo desse breve quadro, precisamos situar nosso objeto de pesquisa, afinal, o mesmo encontra-se dentro da problemática do *front* interno. Assim sendo, nosso objetivo consiste em fornecer maiores detalhes sobre dois estados na defesa do Nordeste durante a Batalha do Atlântico. Encontramos na metodologia da comparação a possibilidade de entendê-los como dois lugares situados numa mesma organização militar que tiveram importâncias distintas e, acima de tudo, desdobramentos reais, acontecimentos e ações diferentes do que se planejou. O Teatro de Operações do Nordeste logrou papéis distintos às diferentes armas, e diferentes unidades no complexo defensivo da região.

Nós lidamos com o seguinte problema: os estudos sobre o *front* interno têm logrado excessiva atenção a Natal, Parnamirim e Recife e, obviamente, isso se explica pelo papel estratégico e geográfico no contexto geral da guerra. Quanto a isso, não há dúvidas. Afinal, seus domínios foram ocupados por tropas americanas e funcionaram como base para aviões e navios com destino a Europa e a África, já que, no começo de 1942, a “maré” da guerra não era favorável aos Aliados. Precisava-se dominar o norte da

África. Esta preocupação em especial, foi um dos artifícios que levou ao Estado-Maior do Exército brasileiro a pensar uma estratégia de distribuir bem as tropas nesta área estratégica para toda tendo em vista a guerra (BONALUME NETO, 1995; FERRAZ, 2005).

É preciso pontuar que a declaração formal de guerra em 22 de agosto de 1942, sob dispositivo único do Presidente da República, gerou precedentes para a formação da Zona de Guerra no Território Brasileiro. Segundo, Manoel Thomaz Castello Branco (1960), este dispositivo territorial deveria ser dividido em cinco Teatros de Operação. Entre eles, estava o teatro Nordeste-Este, cuja dimensão compreendia a região do Rio Doce ao sul da Bahia até à divisão do Maranhão com o Pará. Esse teatro compreendia praticamente todos os estados do Nordeste. Pertenciam a 7ª Região Militar, e durante o percurso de 1942 foi comandado pelo General João Batista Mascarenhas de Moraes, assim que se tornou general de brigada (MORAES, 1969). Ou seja, até 1942, estavam todos os estados reunidos sob a mesma região. Mesmo assim, podemos dizer que os papéis foram semelhantes tanto no plano quanto na organização efetiva das defesas?

Neste sentido, vale a pena pensar o nosso problema: o Piauí e a Paraíba. Quais foram os papéis destes estados na defesa do Teatro de Operações Nordeste (TO-NE) durante a Segunda Guerra Mundial? Para responder este questionamento, será interessante perpassar pela mobilização para a guerra, ou seja, estar atento às medidas para defesa e o que se materializou, de fato. Ao que parece, o caso do Piauí dá indícios de se diferenciar das medidas e ação de mobilização da Paraíba.

O estabelecimento dos fatos nos leva à nossa problemática. Como bem dissemos, esta é uma medida para comparar a importância dos estados na organização de defesa do Nordeste visando duas ameaças fundamentais: 1. A primeira pelo mar, com o aumento gradativo de *U-boats*² no Atlântico, e a ameaça gerada tanto à navegação da Marinha Mercante, como às defesas estabelecidas no litoral; 2. A segunda preocupação justaposta põe-se na necessidade de se precaver contra possíveis bombardeios (ademais não se descartava a possibilidade de uma invasão aerotransportada), já que a *Luftwaffe*³ já estava abastecida de bombardeiros de longo alcance.

O PIAUÍ NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL: ESTRATÉGIA, DEFESA E MOBILIZAÇÃO

O complexo defensivo do Nordeste foi planejado e elaborado pelo General Estevão Leitão de Carvalho. Este oficial exerceu a função de Inspetor da 7ª RM, segundo o relatório do General Dutra, permaneceu na função desde o ano 1939. Cabia ao Inspetor, analisar e percorrer o território visitando todas as unidades, para entender o grau de adestramento e as instalações. Porém, Leitão de Carvalho não permaneceu muito tempo no cargo. Justificando a necessidade de remanejá-lo para as Comissões Mistas do Brasil com o EUA em 1942, removeram-lhe do cargo. Quem tomou seu lugar na consolidação e consecução do plano foi o General João Batista Mascarenhas de Moraes⁴ (BRASIL, 1942a; CASTELLO BRANCO, 1960).

Com relação ao Piauí, a documentação aponta para fortes indícios de que o seu papel na defesa do Nordeste assumiu

características diferentes do restante dos estados desta região. Aqui estão as circunstâncias que definem essa diferença: 1. Demasiada atenção ao perigo oriundo do mar, no entanto, ativamente marcada por uma considerável descoordenação entre o planejamento e as ações militares concretas; 2. Uma relevante atenção ao perigo aéreo dos bombardeiros estratégicos e o efeito observado na Europa; logo, reservou-se atenção excessiva ao “perigo” aéreo, materializada nas ações da Defesa Passiva Antiaérea. 3. O descompasso de mobilização entre as armas, com excessiva ênfase no Exército e a sua função de unidade de formação de uma GU tanto na 7ª como na 10ª RM. A continuidade do texto será pautada na explanação dos pontos apontados anteriormente, procurando enfatizar como o Piauí foi envolvido no plano de defesa do TO-NE.

O complexo de defesa compreendia a subárea do sul atlântico, determinada pela conferência do Panamá em 1939. Criou-se aquilo que poderíamos definir como a linha de vanguarda, ou a “Zona de Guerra”, que abrangeu todo o pequeno litoral do Piauí, com Parnaíba (2) até a linha Teresina (1) –Altos–Alto Longá–Castelo do Piauí (BRASIL, 1942a). Neste interlúdio, agregava as cidades de Piri-piri (4), Piracuruca (3), Barras (6), Campo Maior, Batalha (5), União (8), Miguel Alves (7) e inúmeras vilas e povoados (Veja o mapa na figura 1). Ainda em 1942, o objetivo consistia na utilização de tropas móveis nas áreas relativas à Zona de Guerra para repelir os inimigos que estivessem dispostos a invadir o território pelo mar. Em hipótese alguma, o inimigo poderia estabelecer uma cabeça de ponte no litoral brasileiro.



Figura 1: “Mapa parcial do estado do Piauí”. Fonte: BRASIL. Mapa parcial do estado do Piauí, anexo à publicação número 33 da Inspetoria de Obras contra as Secas. 1914, Rio de Janeiro. loc. BR RJANRIO HQ.0.MAP:14. disponível em: <http://sian.an.gov.br/sianex/consulta/Pesquisa_Livre_Painel_Resultado.asp?v_CodReferencia_id=1428837&v_aba=1>. ¹⁴

Considerando a pequena extensão do litoral piauiense, julga-se que esta poderia ter sido a parte mais facilmente executável do plano de defesa, pois esta zona costeira possui menor dimensão se comparada com os outros estados, com 66 km. A julgar pelas condições concretas no litoral piauiense com uma pequena faixa, tanto de praia quanto de zona de guerra no interior, a situação poderia ser menos complicada. O plano de manobras, destinado às regiões militares do Nordeste (6^a, 7^a, 10^a e 11^a RM), deveria ser o primeiro passo para dirigir esforços no sentido de se precaver contra uma invasão com um rápido deslocamento de tropas, como, num caso mais específico, deveria operar um rápido deslocamento de tropas para a região de Luís Correa. No entanto, as coisas não aconteceram dessa forma.

A leitura da documentação mostra que as medidas se conduziram noutra via: concretamente, foram poucas medidas efetivas de defesa do litoral piauiense. Aqui esbarramos em duas condições objetivas, que podem ter ajudado nesta decisão: primeiramente, o Piauí não dispunha de um porto (atualmente, o porto ainda não existe); e a outra refere-se à ausência de tropas. Várias unidades foram reformuladas, criando-se unidades tanto de infantaria quanto de artilharia, mas nenhuma delas foi destinada ao Piauí. Estrategicamente, a área não deveria ficar sem proteção, já que a cidade de Parnaíba estava na Zona de Guerra do TO-NE. Segundo Manoel Thomaz Castelo Branco, ficou reservado à 10^a RM⁵ juntamente a 6.^a RM “o esforço da defesa na manutenção dos portos e bases de Fortaleza, Luís Correa⁶

(Amarração) e S. Luiz” (CASTELLO BRANCO, 1960, p. 114).

Originalmente, a defesa ficaria a cargo de duas instituições militares: a Capitania dos Portos e o 25º BC. Sobre a Capitania, há um problema relacionado à informação sobre suas reais medidas para levar a cabo as tratativas do Plano de Defesa. As ações efetivas de vigilância, no caso piauiense, foram pouco documentadas e, por este motivo, muitas das informações contidas nessa pesquisa são pouco conclusivas sobre o seu papel na defesa do pequeno espaço do porto de Amarração. E tudo que sabemos com relação a informações mais específicas é que a unidade foi comandada durante toda a guerra pelo Capitão de Corveta Nelson Martins Desouzart. O que há de informação sobre esta unidade, diz respeito a poucas notícias veiculadas no *Diário Oficial do Piauí* (1944, p. 6), onde afirma-se que “[...] controle sobre a zona litorânea do estado, dividida em vários pontos de fiscalização, visando à imediata descoberta de qualquer atividade perniciosa à segurança da pátria”.

Segundo Clarice Helena Santiago Lira (2008), a mobilização para a Capitania dos Portos foi ínfima. Eles dispunham dos mesmos artifícios propagandísticos para “inflamar” os jovens, contudo não do mesmo espaço, se comparado ao Exército. Esse problema fica explícito, por exemplo, na Mobilização Geral decretada em 16 de novembro de 1942, pelo Decreto nº 10.451, na qual a Marinha não contou com muita propaganda, ao contrário do Exército. Há um pequeno intervalo de páginas para que aparecessem frases como “RESERVISTA! O Exército te espera de braços abertos” (DIÁRIO, OFICIAL, 1942; 1943, p. 8).

Somada aos fatores anteriores e à pouca informação sobre as ações efetivas da Capitania dos Portos, há a informação sobre a contribuição de guarnecimento desta área, que precisou da Força Policial

efetivamente. Sob comando do Interventor do Piauí Leônidas Melo, este braço militar do estado do Piauí foi uma alternativa para manter esta vigilância na cidade de Parnaíba, estabelecendo um dispositivo de defesa conjunto com a Capitania dos Portos. Segundo José Murilo de Carvalho (2019), as Forças Policiais em todo o Brasil se configuraram como “Exércitos Regionais”. A reestruturação das Forças Armadas com o Estado Novo imperou na transformação das FP em reservas do Exército, na medida para controlar esses “exércitos”. Desse modo, essa hipótese se reforça com o treinamento realizado pela tropa policial em 1942 nas dependências do 25º BC (PIAUI, 1942).

No plano, descrito por Paulo Queiroz Duarte, o 25º BC tinha uma função a cumprir no resguardo do litoral. No entanto, em nenhum momento, dentre as mensagens telegráficas ou de qualquer outra natureza nos *Boletins Internos* do 25º BC⁷, existem indícios da ida de tropas para Luís Correa. Há comunicações telegráficas com o comando da 7ª RM ou da 10ª RM com o Ministério da Guerra e outras instâncias sobre movimentação de tropas entre a região e até mesmo para outras regiões. Porém, não há, pelo menos durante os anos entre 1942 e 1945, menção alguma à movimentação de tropas de qualquer valor para Parnaíba e, consequentemente, para a defesa do litoral. É no mínimo curioso que, mesmo com toda a circunstância do perigo do mar, o que o desenrolar dos fatos transparecem é uma maior preocupação com a capital Teresina, se comparada ao porto de Amarração.

Aqui, a característica geográfica do Piauí adquire um certo destaque no TO NE. O seu caso no complexo de defesa é peculiar. Diferentemente das demais capitais da região, esse estado é o único ao qual a capital instala-se numa zona não litorânea.⁸ Teresina encontra-se con-

templada por dois rios, o Poti e o Parnaíba, mas está longe do mar. Acredito que a importância de Teresina, refletindo-se dentro de características estratégicas, oferecia a capacidade de acesso por rios, como também poderia adquirir significativa relevância no sentido de ser um ponto de ligação entre a área considerada do *front* interior, ou seja, a área mais ao sul do território piauiense, com o restante dos estados pertencentes à 10ª RM.

Vale a pena mencionar que houvera pouquíssima capacidade de comunicações pelo mar em virtude dos perigos que abundavam no Atlântico. A saída passou pela utilização da pequena malha viária, diga-se de passagem, como também das estradas de Ferro. Por isso, outra importância neste sentido é a capacidade de transporte de tropas, assim que fosse possível ou necessária a mobilização de determinadas tropas em lugares específicos ou nos bastiões de defesa justapostos ao longo da área litorânea.

A força do Exército deveria ser bem utilizada em todas as instâncias. Dentro da dinâmica de defesa do plano, prejudicou-se a mobilidade das tropas de infantaria e artilharia dentro do território e o 25º BC deveria cumprir esse papel. Essa guarnição, criada em 1918, atuou no período das duas guerras mundiais até a década de 1960, e foi a única unidade existente no território piauiense. Esta foi direcionada para o emprego dos soldados no combate em terra, o que a torna uma guarnição de infantaria.

Abordar o 25º BC nesta parte, permite-nos compreendê-lo em duas dimensões: a primeira, consiste em entender a função da tropa dentro do plano; a segunda respectivamente, consiste em apresentar como os fatos aconteceram concretamente. A elaboração do plano, e todo o planejamento do ano de 1942, estabeleceu que a tropa ainda sob jugo da 7ª RM obtivesse ampla mobilidade no território piauiense,

inclusive para ajudar a Capitania dos Portos com o patrulhamento do litoral. Ela faria parte de uma Grande Unidade, cujo termo, em especial sob a sigla "GU", servia para designar uma unidade maior que uma brigada de infantaria. Em 1942, o 25º BC fez parte da 7ª DI, a divisão de jurisdição direta da 7ª RM.

Contudo, em setembro de 1942, a pedido do General Mascarenhas de Moraes, o Piauí, o Ceará e o Maranhão passam à condição de 10ª RM. Ele justifica isso pela dimensão e quantidade de estados dentro da 7ª, e como isso poderia ser um fator oneroso para o comando. Desse modo, ao passar para a 10ª, que ficaria sob comando do General Francisco Gil Castello Branco, o 25º BC ingressa a outra unidade, sendo agora a 3ª Brigada de Infantaria. Esta seria composta pelas seguintes unidades:

23º e 29º BC de Fortaleza, 25º de Teresina, 24º de São Luís, com o II/5º RADC (II grupo do 5º Regimento de Artilharia Divisionária de Costa). Até seu estabelecimento em Fortaleza, a unidade chega a ter vários comandantes. O que mais permaneceu lá foi o Ten. Cel. Alexandre José Chaves (DUARTE, 1971; PIAUÍ, 1943).

O plano operava com a condição de movimentação dessas tropas em ordem unida, como também partia do princípio da ampla mobilidade pelo território da região. O problema é que isso não aconteceu da forma como estava planejado, pois a consolidação do plano barrou em vários problemas de ordem estrutural, como a própria mobilidade, a quantidade de tropas e as condições materiais do Exército, pelo menos da tropa na 10ª RM.

O 25º BC foi "alimentado" por homens de todo o Piauí e das imediações do Maranhão, principalmente pela antiga cidade

de Flores (atualmente, Timon) no Maranhão. Grande parte desses soldados era analfabeta, vindos do interior.⁹ Durante final de 1941, setembro de 1942 e 1943 houve tentativas de convocação de homens para preencher claros no Exército. Uma tropa como o 25º BC deveria ter em média 600 a 700 homens nas suas dependências. O pico deste número foi registrado em 1942, mas no restante dos anos o número foi baixo: em 1943, chegou a ter 400 homens e, em 1944-45, não superou 500. Isto em virtude dos vários remanejamentos e/ou criação de outras unidades pelo Nordeste (BI 25º BC, 1942; 1943; 1944; 1945).

Durante todos esses anos sob comando dessas GU's, a tropa do 25º BC em nenhum momento fez um adestramento de ordem unida. Havia as visitas dos oficiais comandantes, como estabelecido em lei, já que a sua função era manter o moral da tropa e verificar informações precisas sobre suas potencialidades e necessidades. Em grande parte, os exercícios de tiro e de treinamento destas tropas foram todos em Teresina, mas todos sob comando dos comandantes do Btl. O treinamento com tiro deveria ser realizado em zonas mais afastadas do centro habitacional, o que não seria difícil já que Teresina, no limiar da década de 1940, ainda era uma cidade de núcleo pequeno.

Como todas as unidades no Nordeste, lidou com poucos recursos. Este problema somado à necessidade de tornar a tropa profissional, se revelou como uma das grandes dificuldades dos comandantes do 25º BC. Houve a criação da Escola Regimental para ensinar os soldados analfabetos a ler e a escrever, e houve também o fornecimento de vários cursos como o de motomecanização, de telegrafia, entre outros, que exigiam maiores habilidades. No entanto, estes cursos não contavam com a ampla adesão das praças, e a unidade estava longe de se tornar completamente

auto mecanizada. Além de haver poucas praças que soubessem dirigir, também eram poucos os caminhões disponíveis, e carros só eram utilizados por oficiais. Na grande maioria das vezes, o transporte era feito por muares.

Isto nos dá plenas mostras que o esforço das autoridades políticas e militares foi amplo no sentido de mobilizar homens e material. Isto, de certo modo, foi um fator que ajudou na maior atuação do 25º BC na área de Teresina. O que nos leva a crer que, dentro de todo o plano de organização, mesmo que fosse considerada a importância militar do território piauiense, não houve medidas tão intensas, se comparadas com a Paraíba, cujas defesas foram pensadas para cada território, cada bairro. Aqui, a grande maioria da tropa permaneceu restrita ao quartel. Sem nenhuma atividade ampla como nos agitados tempos anteriores a 1937. A função do Exército permaneceu restrita a Teresina.

O terceiro e último ponto, diz respeito à defesa aérea. A Mobilização para a Defesa Passiva conseguiu ser mais intensa, se comparada à mobilização da Capitania dos Portos e ao esforço de guerra contra o perigo marítimo. Em grande parte, os jornais e alguns documentos militares nos permitem chegar à conclusão que houve mais preocupação com a possibilidade de bombardeios, ou de uma invasão pelo ar. Na estrutura de organização, a mobilização para a Defesa Passiva Antiaérea, de certa maneira, qualifica-se positivamente, isto é, quando falamos a respeito da propaganda. No entanto, quando se traz para o plano da experiência, a coisa acontece de outro modo.

Em 1º de janeiro de 1942, em relatório secreto expedido ao Conselho de Segurança Nacional, o Coronel da reserva Ozorimbo Martins Pereira demonstrava preocupação com a questão da expansão da guerra europeia para os demais continen-

tes. Nele, Ozorimbo revela conhecimento acerca da crescente capacidade militar do inimigo, nas palavras dele, com “surpreendentes desenvolvimentos técnicos tanto navais como aeronáuticos”. Logo, a ameaça de invasão do litoral brasileiro era real, mas em igual ou superior proporção, existia uma preocupação com os bombardeiros aéreos. Expede-se a necessidade de preparar-se para lidar com o problema possível que representaria a defesa aérea. A Defesa Passiva piauiense foi uma das ações militares de defesa com ampla participação de civis. Como fica explícito nesta atribuição da sua importância:

Todos os brasileiros terão o nobre dever a cumprir na Defesa Passiva Anti-aérea do território nacional, quer com elementos dos Serviços Públicos criados por Lei, quer nos serviços privados, constitui dos membros de cada família ou pelo menos moradores das habitações particulares ou coletivas. Este serviço tem por objetivo a execução de medidas preventivas e defensivas, visando reduzir ao mínimo as ações a arma inimiga, limitando os danos causados pelos bombardeios, prestando assistência material e moral às vítimas dos mesmos, tomando medidas de ordem capazes de evitar funestas consequências do pânico e cooperando, assim, para que o moral das populações se mantenha elevado (GAZETA, 1943, p. 3).

Tão logo era anunciada a mobilização pelo Coronel Ozorimbo, sob premente importância de guarnecer-se contra o perigo aéreo, houve, na Faculdade de Direito do Piauí, as primeiras tratativas para a criação do curso na capital piauiense em 28 de outubro de 1942 (GAZETA, 1942, p. 2). Todos estavam atentos ao desenrolar da guerra na Europa e os jornais davam conta de informar sobre cada movimentação das tropas no *front*, inclusive, sobre a *blitz*

da *Luftwaffe* à Inglaterra. Diante do quadro de alerta e das movimentações das autoridades militares brasileiras, houve essa iniciativa na qual estabeleceu-se com urgência a necessidade de preparo da população piauiense para as ações militares. Contudo, a efetivação de medidas práticas só se deu em 16 de março de 1943, quando se instalou no Departamento de Municipalidades o Serviço de Defesa Passiva Anti-Aérea (SDPAA), tendo o Dr. Waldir Gonçalves como seu diretor. Mesmo que a propaganda e os alertas ainda continuassem vivamente.

Sob iniciativa do Dr. Waldir, deram-se os primeiros passos para a construção de ações em torno da consolidação do SDPAA. Ele visitou autarquias, instituições educacionais, foi ao rádio, encontrou-se com autoridades, buscou voluntários. Aos que se ofereciam, realizaram a função de alertadores para os civis, ou seja, de inspecionar e instruí-los a agir corretamente nas demonstrações e treinamentos que aconteceriam na cidade de Teresina. Cada uma das movimentações do Dr. Waldir era descrita e informada no *Gazeta*. Além de informar, o jornal também assumiu o papel de convocar a população para esse momento com palavras de ordem exortando a pátria e a importância desta ação:

Brasileiros! A qualidade de membros do Serviço de Defesa Passiva Anti-aérea vos equipara aos soldados do Brasil. Procurando instruir-vos sobre defesa passiva e cumprindo a risca as ordens e prescrições emanadas do referido Serviço, trabalhareis, de modo eficiente e decisivo, pela vossa proteção individual, pela proteção coletiva do próximo e pela defesa da Pátria. (grifo do autor) (GAZETA, 1943, p. 4)

Contudo, existem alguns problemas que merecem a devida contextualização.

Os Serviços de Defesa Passiva contaram com auxílio da imprensa para mobilização, mas isso não operou de forma a congrega todos os piauienses na atividade. Teresina era uma cidade de pouco mais de 35 mil habitantes, com uma população bem rarefeita em termos geográficos (NASCIMENTO, 2014), sendo uma pequena parte situada no centro da capital. Nessa área localizava-se (inclusive até os dias atuais) o centro administrativo e a máquina pública, além do mercado. Eram poucos os que tinham contato com o jornal porque a tiragem não chegava a duas mil cópias e muitos dos que liam os periódicos da capital moravam no centro. Geralmente, eram eles que levavam a cabo as atividades do SDPAA e, muitas vezes, a medida de mobilização contou com um certo desdém em relação à população, como pôde descrever Carlos Eugênio Porto, afirmando que uma vez “um chefe de polícia meio para frente” tentou demonstrar que o “Piauí também estava na guerra” por meio da explosão de fogos de artifício (PORTO, 1974, p. 11). Clarice Helena Santiago Lira (2008) foi uma das quais mais questionou até que ponto ela era algo “popular” ou somente da esfera “político-militar” para baixo.

A análise das condições históricas também nos leva a entender que houve uma parte da população que julgava uma pretensa “teatralidade” nestas ações, ou seja, a seriedade do “exercício do alarme” que veio a acontecer em 16 de julho de 1943, chegou a ser nomeada de “festinha do alarme”. Isto gerou irritação nas autoridades e até mesmo no jornal que repudiava este comportamento. Mas, ao mesmo tempo, ia na via contrária do sucesso anunciado pelos jornais a respeito dos exercícios e chegando a receber um elogio do próprio Coronel Ozorimbo, reproduzido na íntegra no jornal *Gazeta* (1943). Por mais que a ameaça aérea ti-

vesse perdido seu caráter de urgência, especialmente após 1943, a marítima ainda continuava a gerar um tremendo ônus para a Marinha Mercante brasileira.

A PARAÍBA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL: ESTRATÉGIA, DEFESA E MOBILIZAÇÃO

E em relação à Paraíba? Em 1940, este estado possuía uma população estimada em 1.400.000 habitantes (BRASIL, 1940), sendo a população da capital, João Pessoa, de 110.000. Próximos a ela, estavam a vila e o porto de Cabedelo, com população estimada em 5.000. (*Revista Portos e Navegação*, 1940b). Construído em 1937, o novo porto da Paraíba possuía ligação rodoviária e ferroviária com a capital e com as capitais dos estados fronteiriços, Rio Grande do Norte e Pernambuco, e era um dos principais polos de exportação de produtos como algodão, mamonas, abacaxis, tabaco, entre outros. Estes gêneros serviam ao mercado nacional e eram exportados da mesma maneira para a Inglaterra, Estados Unidos e, até o final de 1939, ainda há registros de exportações de algodão paraibano para o porto de *Bremen*¹⁰, na Alemanha. Esta última chegou inclusive a ser o maior destino do algodão exportado pela Paraíba, no entanto, o aumento das hostilidades na Europa fez com que este mercado se tornasse inacessível. Nos dois anos seguintes, há uma diminuição nos fluxos de navios para Cabedelo e a conseqüente baixa nos preços do algodão. Em compensação, o abastecimento do mercado interno estava praticamente garantido, como atestado nesta reportagem do *Jornal do Brasil*, datada do final de outubro de 1939:

Paraíba - João Pessoa (24) - (H Agencia francesa) - A Paraíba que possui extensas carnaúbas no vale do Rio do Peixe e no alto sertão teve nestes últimos cinco

anos um aumento ascendente de sua produção que atingiu a mais de duzentas toneladas de cêra. A safra dos abacaxis conseguiu mais dois mercados de importância, o de **Natal** e o de **Parnaíba no Piauí**. Está assentado o fornecimento de 5 mil frutos semanais á capital potiguar (JORNAL DO BRASIL, 1939, p. 9) (grifos nossos).

A partir de então, com os mercados alemão e inglês indisponíveis, toda a navegação em direção a Cabedelo passou a ser de cabotagem (nacional) e internacional, direcionada quase que exclusivamente para os países platinos e aos Estados Unidos, seguindo a tendência das exportações nacionais nos anos seguintes. Ou seja, as consequências da Batalha do Atlântico já começavam a atingir indiretamente os paraibanos. Esta situação irá agravar-se na medida em que a navegação mercante nacional começa a ser vítima das ações da *Kriegsmarine*¹¹. Encouraçados de Bolso, a exemplo do *Graff Spee*, os corsários de superfície e em especial os *U-Boats* alemães, agora agiam em quase todo o Atlântico Norte e Central, em especial após o ataque japonês a Pearl Harbor em dezembro de 1941.

A entrada dos Estados Unidos na guerra modifica por completo a posição do Brasil no cenário internacional. A crescente tendência de alinhamento com os norte-americanos é externada aqui através da política local. O interventor federal Ruy Carneiro, que assumiu a liderança da Paraíba em 1940, era um político em prol do alinhamento com os estadunidenses e fez uso do órgão oficial do estado *A União* com a função de propagar notícias sobre o conflito mundial, bem como o de convocar a população para apoiar a entrada do Brasil na guerra, o processo de preparação militar, romper com os ideais do Eixo e alinhar-se com as causas dos países aliados (SILVA, 2019, p. 9). Dos 3.306 km

de faixa litorânea, quase 120 deles correspondem ao litoral paraibano, que se estende da Barra de Camaratuba (fronteira com o Rio Grande do Norte) até Pitimbu (fronteira com Pernambuco ao sul), a Paraíba era um espaço desguarnecido de grande contingente militar e possuía até então pouca ou quase nenhuma mobilização. Esta situação começou, no entanto, a modificar-se. Os relatórios do Ministério da Guerra revelam quais eram as principais preocupações dos líderes militares brasileiros. Ainda em 1941, um ano antes do início das hostilidades, dizia o relatório que segue:

I - O Sr. Ministro da Guerra em expediente ao Sr. Presidente da República, considerando a grave situação internacional que vem se refletindo sobre nossos problemas de neutralidade e segurança, encarece a importância e a urgência do equipamento de nossa **defesa do Nordeste** e da Amazônia. II - Informou ainda que o Ministério da Guerra vem tomando providências com o objetivo de ir reforçando em meios e pessoal as unidades sediadas na **7ª Região Militar**, bem como transferido para lá, de outros pontos do país, algumas **unidades de artilharia e infantaria**. (BRASIL, 1941, p. 67) (grifos nossos).

As informações acima, datadas de 27 de março de 1941, dão conta dos primeiros planos de mobilização para a defesa do que viria a ser o Teatro de Operações do Nordeste. Em 29 de julho de 1941, documentos oriundos do Conselho de Segurança Nacional, em diretrizes aos ministérios, reafirmavam a preocupação com a difusão do conflito. Tendo a guerra agora se espalhado para a Ásia e a África, havendo veementes indícios de sua propagação aos demais continentes, além da “necessidade da adoção de atos e medidas excepcionais de caráter interno e de

natureza militar, compatíveis com a anormalidade internacional e a ordem econômica brasileira...” (BRASIL, 1941, p. 156). Àquela altura, considerava-se que uma ação alemã no oeste africano e a possível ocupação das Ilhas Cabo Verde, levaria a um posterior ataque pelo ar e pelo mar contra Natal, quase que imediatamente (DUARTE, 1971, p. 83).

Dentro da lógica estratégica pensada à época, a bibliografia e os documentos demonstram que a Paraíba tinha importância não apenas no fornecimento de víveres, mas como elo de contato rodoviário e ferroviário entre o Rio Grande do Norte e Pernambuco, deslocando homens e materiais necessários entre as bases de Natal e Recife. No plano do Teatro de Operações, a Paraíba se inseria dentro do setor Norte junto com o estado potiguar, tendo sido sua defesa entregue à 14^ª D.I, com sede em João Pessoa. Esta unidade recebeu ordem de transferência a partir do Decreto-Lei nº 4.708, de 31 de outubro de 1942, e estabeleceu-se no quartel do 15^º R.I, localizado no bairro de Cruz das Armas. Depois, a sede do comando transferiu-se para o centro de João Pessoa em prédio localizado na praça 1817, nº 81, assumindo mais tarde seu comando o General Bonerges Lopes de Souza (DUARTE, 1971, p. 237). Entre as obrigações estabelecidas, revela Duarte, a Ordem de Defesa nº 1 para a defesa do litoral dos estados da Paraíba e João Pessoa, que foi expedida em outubro de 1942, mostra que entre as obrigações da 14^ª, estavam:

[...] **exercer vigilância ao longo do litoral**; organizar **resistência na faixa litorânea**, com esforço sobre o porto de Cabedelo e praia de Tambaú; c) organizar o **maciço de Mandacaru - Boi Só - Bela Vista, para cobrir João Pessoa e barrar ao inimigo a posse dessa cidade**; Item V – 2^º

assegurar a **defesa do porto de Cabedelo, a todo o custo**; 3^º organizar uma segunda resistência na transversal Jacaré - Bessa, visando barrar a infiltração inimiga pelos **eixos da autovia e via férrea, que se dirigem para João Pessoa**; [...] (DUARTE, 1971, p. 240-241) (grifos nossos).

Há aqui alguns pontos que podemos destacar como sendo prioritários para uma efetiva resposta à presença do inimigo, que seria efetuada pelo 1^º e 2^º batalhões: em primeiro lugar, a vigilância do litoral, porto e praias. O segundo é a constante preocupação com o porto de Cabedelo, que deveria ser “assegurado a todo o custo”, dando a entender sua importância estratégica da vila neste esquema estratégico. Um outro aspecto fala acerca dos “eixos de autovia e via férrea”. As redes de transporte eram fundamentais para o deslocamento da defesa e suprimentos e a conexão Cabedelo-João Pessoa se fazia por três vias: pelo estuário do Rio Paraíba, por veículos motorizados e por trem. Era preciso então assegurá-los. O plano estratégico da defesa acaba mencionando também soluções para caso a primeira linha defensiva fosse rompida, quando estabelece obrigações para as unidades de reserva.

Estas deveriam ocupar o maciço “Mandacaru – Boi Só – Bela-Vista”. Este espaço localiza-se em uma área alta da cidade e, nos anos 1940, não era urbanizada, sendo local de charcos, mata fechada e onde encontrava-se a fazenda “Boi-Só”. No entanto, era passagem de via férrea de bondes e estrada de terra até a povoação de pescadores da praia de Tambaú e poderia ser usada pelo inimigo como acesso para chegar a João Pessoa. Esta tarefa caberia ao 3^º batalhão (reserva). No mapa abaixo, o leitor terá ideia das localidades e distância entre o porto em Cabedelo na foz do Rio Paraíba e a capital, João Pessoa.

além dos pescadores. Acreditamos serem pequenos agricultores e lavradores, ribeirinhos, roceiros, coletores de crustáceos, barqueiros, operários do porto, entre outras tantas categorias de trabalhadores.

Portanto, na questão de movimentação de forças para efetiva defesa do litoral em caso de incursões militares do Eixo, tanto o Piauí (25º BC) como a Paraíba (14º DI) constituíram seus respectivos efetivos militares na defesa prioritária das áreas urbanizadas e densamente povoadas nos arredores de suas capitais, tendo como diferença espacial a localidade e a prioridade defensiva: os efetivos para a defesa de João Pessoa estavam mais próximos da costa enquanto no caso de Teresina encontravam-se um pouco mais no interior. Ao contrário do litoral piauiense, no litoral paraibano materializou-se a estratégia de vigilância efetiva e defesa com recrutamento e treinamento da população civil. No caso do Piauí, esta tarefa ficou a cargo de efetivos policiais para complementação do efetivo de homens necessários em caso de incursão na área litorânea auxiliando o pessoal do 25º BC.

E com relação à defesa aérea? Neste caso, podemos dizer que as movimentações se caracterizaram de maneira bem mais intensas no Piauí se comparado ao perigo que beiravam os combates travados na Batalha do Atlântico. Coube ao Ministério da Aeronáutica o parecer no sentido de organizar o “Serviço Nacional de Defesa Passiva Antiaérea”. Em 1º de janeiro de 1942, em relatório secreto expedido ao Conselho de Segurança Nacional, o Coronel da reserva Ozorimbo Martins Pereira demonstrava preocupação com a questão da expansão da guerra europeia para os demais continentes. Nele, Ozorimbo revela conhecimento acerca da crescente capacidade militar do inimigo, nas palavras dele, com “surpreendentes desenvolvimentos técnicos tanto navais

como aeronáuticos”. Logo, a ameaça de invasão do litoral brasileiro era real e sua preocupação com os bombardeiros aéreos era grande.

Todas as nações cuidam, atualmente, não apenas da **defesa ativa** do seu território e da sua soberania, mas, também, da **defesa passiva** das suas populações e dos seus bens moraes e materiais. Aquelas que disso se descuidaram, sentiram já os tremendos efeitos moraes e materiais decorrentes dos **bombardieiros aéreos**. É absolutamente necessário que o mesmo não aconteça aos brasileiros; é sempre melhor prevenir do que remediar [...] (grifos do autor). (BRASIL, 1942a, p. 60-61).

Observamos aqui as preocupações do Coronel Ozorimbo com a questão da preparação para uma eventual ofensiva aérea do eixo sobre as cidades brasileiras. Ainda que naquela época a *Luftwaffe* ou a *Regia Aeronautica*¹² não possuíssem bombardeiros de longo alcance com capacidade suficiente para causar vasta destruição ao território brasileiro, a ameaça era levada a sério pelos militares, tendo em vista a recente destruição das cidades europeias pela *blitzkrieg* germânica e com desenvolvimento tecnológico militar cada vez mais em voga, esta situação não tardaria a chegar no Brasil. Sendo assim, foram pensadas as primeiras medidas preventivas visando organizar a Defesa Passiva Antiaérea das cidades litorâneas brasileiras, com enfoque especial às capitais dos estados, caso de João Pessoa e de Teresina. No documento seguinte, o Coronel Ozorimbo redigiu uma Memória a ser apresentada ao CSN para a elaboração de um Plano de Defesa Passiva a ser constituído na Capital Federal e nas demais cidades, povoações e habitações rurais do Brasil. Neste documento, além das ameaças aéreas, o coronel expressa preocu-

pação com ofensivas vindas de elementos navais inimigos. Segue o relatório:

[...] a atuação agressiva das potências do Eixo, parece, só poderá ser realizada: a) por meio de **ataques aéreos** – vindos, quer do lado w., levados a efeito: - seja por aeronaves oriundas de navios porta-aviões [...] – seja por aeronaves partidas de bases previamente conquistadas – quer no próprio território continental sulamericano ou, nas ilhas dele próximas (Fernando de Noronha), [...] quer na orla ocidental do continente africano (Dakar). Se bem que não pareça provável contudo, tal forma de agressão não é impossível. [...] (Grifos do autor) (BRASIL, 1942a, p. 63).

O autor demonstra aqui que, apesar da pouca probabilidade de que tais ações se efetivassem, não as considerava impossíveis. É preciso lembrar que, até então, o Brasil ainda não estava efetivamente em guerra com as potências do Eixo no Atlântico (Alemanha e Itália). No entanto, preocupava-se com a defesa das ilhas, que poderiam ser ocupadas para bases aéreas inimigas, ideais para seus aviões de médio alcance. A menção aos porta-aviões como ameaça pode estar ligado ao receio de uma ofensiva deste tipo após o ataque orquestrado pela Marinha Imperial Japonesa em Pearl Harbor em dezembro de 1941, apenas um mês antes da escrita deste documento. Apesar da *Kriegsmarine* e da *Regia Marina*¹³ não terem constituído porta-aviões em suas Forças Navais durante a guerra, a ameaça deste tipo de embarcação no litoral brasileiro não estava descartada. Neste mesmo documento, no item d), o Coronel Ozorimbo destacava a ameaça do litoral brasileiro:

[...] por meio de **ataques navaes** contra nossos navios ou contra nossos portos desarmados le-

vados a efeito por intermédio de **submarinos**. O encargo de **evitar** ou **revidar** quaisquer dessas possíveis formas de agressão contra nossa soberania, cabe à **defesa ativa** da competência das Forças Armadas Nacionais (Exército – Marinha e Aeronáutica). (grifos do autor) (BRASIL, 1942a, pp. 63-64).

Aqui, ele externa sua principal preocupação em relação ao mar: os *U-Boats* que àquela altura já estavam se organizando para a ofensiva do litoral da América do Norte. A operação *Paukenschlag* (em português, “Rufar dos tambores”) seria lançada naquele mesmo mês pelo Almirante alemão Karl Dönitz contra a navegação mercante na costa leste dos Estados Unidos e era um prenúncio do que ocorreria meses depois no litoral brasileiro. Portanto, era fundamental diante destas ameaças que a Defesa Passiva Antiaérea fosse organizada. Nas palavras do próprio Ozorimbo, uma questão de “necessidade e oportunidade”. Com efeito, esta estratégia tomou forma nos primeiros meses de 1942, e já, nos meses de junho e julho daquele ano, as primeiras medidas estavam sendo organizadas nas capitais litorâneas brasileiras.

Em João Pessoa, o jornal *A União* publicava as instruções necessárias dadas aos civis e demais órgãos que seriam necessárias à defesa da capital: corpo de bombeiros, corpos médicos e de enfermagem, a polícia militar da Paraíba e das companhias de luz elétrica, fornecimento de gás e de difusão de sinal de rádio receberam instruções de como proceder em caso de ataque inimigo. Os exercícios da defesa passiva antiaérea envolviam simulações de ataques de bombardeiros. Ao primeiro sinal das sirenes, assim deveriam proceder:

Defesa Passiva Anti-Aérea de João Pessoa – Bombeiros – Distribuídos em diversos postos, permanecerão prontos para partir

imediatamente para locais sinistrados [...] Serviço de Luz e Força Elétricas – Ao sinal de alarme deverá ser cortada a luz das ruas [...] Serviço telefônico – Turmas especializadas deverão estar prontas para restabelecerem o mais rapidamente possível as linhas interrompidas [...] Polícia militar – Manterá vários contingentes em alerta, prontos a partirem rapidamente para os locais sinistrados com o objetivo do seu isolamento e auxílio na remoção dos acidentados [...] Estações de rádios – Durante o alarme aéreo todas as estações de rádio cessarão as irradiações [...] (A UNIÃO, 1942d, p. 5).

Ao mesmo tempo, estavam de prontidão as equipes de serviço médico e enfermagem de emergência. O curso de enfermagem de emergência realizado em João Pessoa foi organizado pela Cruz Vermelha em parceria com a Sociedade de Medicina e Cirurgia da Paraíba e com o Corpo de Saúde do 15º R.I, com grande participação feminina, tendo suas aulas ocorrido no Hospital de Pronto Socorro da capital (HPS) e no Hospital Santa Isabel. Das candidatas que se inscreveram no curso, após exames eliminatórios, 200 foram aprovadas e receberam diplomas de Enfermeiras de Emergência (A UNIÃO, 1942d, p. 6).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Depois de analisar a função de cada um dos estados dentro de um mesmo Teatro de Operações, podemos perceber uma discrepância no que diz respeito ao que foi planejado e a sua consonante execução. O que podemos auferir deste estudo diz respeito à forma como procederam as prerrogativas de preparação da defesa; o quanto a parte ocidental do Nordeste, em especial o estado da Paraíba, adquiriu uma importância tática e estratégica. Por outro lado, vislumbramos o Piauí e as deficiências que caracterizaram a eficiência de uma defesa que pouco se voltou para a defesa litorânea, havendo maior ênfase na defesa passiva antiaérea concentrada na capital teresinense.

Isso não significa que não tenha havido ações efetivas, mas elas se deram com muita dificuldade se comparadas à Paraíba, com medidas efetivas na organização do 14º DI, a atuação da Capitania dos Portos para arregimentar a população litorânea com o intuito de vigiar e defender a costa paraibana. Notadamente, a defesa do litoral piauiense não aconteceu da mesma forma. Isto é, dadas as necessidades de transporte de tropas e outras prioridades de defesa, o próprio 25º BC não foi capaz de atuar diretamente. Mas, de todo modo, dentro das experiências históricas aqui analisadas, o que podemos auferir de positivo, diz respeito à necessidade de se compreender um pouco mais sobre o papel estratégico e tático do Brasil na guerra. Afinal, conhecer a história militar é também um exercício de conhecimento da matéria fundamental da sua existência, o combate.

REFERÊNCIAS

25º BATALHÃO DE CAÇADORES. *Boletins Internos*. 1942-1945. Teresina, Arquivo do 25º BC.

BONALUME NETO, Ricardo. *Nossa Segunda Guerra: os brasileiros em combate 1942 -1945*. Rio de Janeiro em combate 1942 -1945. es anos 20. iro: Expressão e Cultura, 1995.

BRASIL. *Cópias de Offícios Sigilosos*. 1941, Rio de Janeiro. loc. BR DFANBSB N8.0.PSN, EST.629. disponível em: < http://sian.an.gov.br/sianex/consulta/Pesquisa_Livre_Painel_Resultado.asp?v_CodReferencia_id=1124535&v_aba=1>.

BRASIL. *Cópias de Ofícios e Informações*. 1942a, Rio de Janeiro. loc. BR DFANBSB N8.0.PSN, EST.630. disponível em: < http://sian.an.gov.br/sianex/consulta/Pesquisa_Livre_Painel_Resultado.asp?v_CodReferencia_id=1124541&v_aba=1>.

BRASIL. *Recenseamento Geral do Brasil*. 1940, Rio de Janeiro. IBGE. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/65/cd_1940_p13_t2_mg.pdf.

_____. *Diário de Pernambuco*. 1939. Recife, Biblioteca Nacional. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=029033_11&pasta=ano%20193&pesq=&pagfis=35573.

_____. *Gazeta*. 1942b-1944, Teresina, Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>.

_____. *Jornal do Brasil*. 1939. Rio de Janeiro, Biblioteca Nacional. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=030015_05&pasta=ano%20193&pesq=&pagfis=96798.

_____. Ministério da Guerra. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo general de divisão Eurico Gaspar Dutra Ministro de Estado da Guerra*. Rio de Janeiro. Imprensa Militar. 1940a. 199p. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DOCREADER/720950/4249>. Acessado em: 10 de maio de 2016.

_____. *Revista Portos e Navegação*. 1940b. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional. Disponível em: http://sian.an.gov.br/sianex/consulta/Pesquisa_Livre_Painel_Resultado.asp?v_CodReferencia_id=1472127&v_aba=1.

CASTELLO BRANCO, Manoel Thomaz. *O Brasil na II Grande Guerra*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1960.

CARVALHO, José Murilo. *Forças Armadas e Política no Brasil*. Ed. atualizada e revisada. São Paulo: Todavia, 2019.

DANTAS, Wanderson Ramonn Pimentel. *“Piauiense, sentido! A voz da pátria se fez ouvir!”: adestramento e mobilização de soldados para o 25º Batalhão de Caçadores durante a Segunda Guerra Mundial*. Monografia. 91p. Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2018.

DUARTE, Paulo Queiroz. *O Nordeste na II Guerra Mundial*. Antecedentes e ocupação. 1ª ed. Rio de Janeiro: Record, 1971.

FERRAZ, Francisco César Alves. *Os brasileiros e a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

LIRA, Clarice Helena Santiago. *Piauí em tempos de Segunda Guerra: mobilização local e as experiências do contingente piauiense da FEB*. Dissertação. 160p. Teresina. UFPI, 2008.

MORAIS, João Batista Mascarenhas de. *Memórias*. v. 1. Rio de Janeiro: Ed. José Olympio, 1969.

NASCIMENTO, Francisco Alcides do. *A cidade sob o fogo: modernização e violência policial em Teresina (1937-1945)*. 2. ed. Teresina: EDUFPI, 2015.

PARAÍBA. *A União*. 1942d, João Pessoa. Disponível em: <https://auniao.pb.gov.br/servicos/arquivo-digital/jornal-a-uniao/decada-de-1940/1942>.

PIAUI. *Diário Oficial do Estado do Piauí*. 1942-1945, Teresina, Arquivo Público do Piauí.

PORTO, Carlos Eugênio. *Roteiro do Piauí*. Rio de Janeiro: Artenova, 1974.

SILVA, Daviana Granjeiro da. A Interventoria de Ruy Carneiro (1940-1945) e o patriotismo na Paraíba durante a Segunda Guerra Mundial. In: *Anais do 30º Simpósio Nacional de História*, Recife/PE, 2019. Disponível em: https://www.snh2019.anpuh.org/resources/anais/8/1565310550_ARQUIVO_ArtigoCompleto.pdf.

NOTAS

¹ A experiência das guerras do século XX, isto é, com a Primeira Guerra Mundial, deu ensejo ao que categoricamente chamamos de Guerra Total. Para Francisco César Alves Ferraz (2005, pp. 20-21), a guerra foi sentida pelos brasileiros de dois modos: A – a primeira pela necessidade do Estado Novo de constantemente induzir os trabalhadores a produzirem mais para favorecer positivamente a guerra da produção. Neste sentido, eles reforçavam que essa era uma tarefa do brasileiro para ganhar a guerra; B – através da falta de produtos devido à especulação.

² Termo usado para designar os submarinos alemães. Origina-se a partir da palavra alemã *Unterseeboot*, que significa, literalmente, submarino.

³ Força Aérea Alemã.

⁴ No entanto, neste ponto, encontramos uma discrepância. Existe uma contradição entre o que se relata no despacho ministerial direcionado a Getúlio Vargas e a explicação de Manoel Thomaz Castello Branco, para quem Leitão de Carvalho foi substituído por outro general, Meira Vasconcelos. Mas, os indícios apontam objetivamente para a liderança do chefe da RM na organização e estruturação do plano de defesa (BRASIL, 1942a; CASTELLO BRANCO, 1960).

⁵ A bifurcação da 7ª Região foi uma ideia do General Mascarenhas de Moraes em relatório ao Ministério da Guerra. Paulo Queiroz Duarte descreve as análises destinadas desse general, a explicar o porquê da necessidade de divisão. Havia um território muito amplo para responsabilidade de um comando só.

⁶ A cidade de Luís Correa é contemporânea. Politicamente, ela ainda estava ligada a mesorregião da cidade de Parnaíba.

⁷ Esta documentação é o livro de registros do Batalhão. Descrevia-se desde os soldados da guarda do dia, o tenente do dia (responsável por guardar entradas e saídas no quartel), a quantidade de soldados arranchados nas dependências ou fora dela, informações sobre o

comportamento dos soldados, punições, e várias informações. Ao final do dia, os boletins deveriam ser encaminhados ao comandante do batalhão ou ao subcomandante para informar-se sobre as ações do dia. Para mais informações: (DANTAS, 2018).

⁸ E as justificativas são político-econômicas: vale a pena dizer que a capital anterior era Oeiras e, ainda durante o Império, foi mudada. O idealizador e realizador desta medida política foi o presidente da Província, conselheiro Antônio Saraiva em 1852. A cidade foi erigida próximo de um vilarejo, ao tempo chamado Vila Velha do Poti. Próximo dela, Saraiva trouxe (literalmente) toda a máquina burocrática para se estabelecer onde hoje é o centro da “nova” vila do Poti. Ela viria a ser chamada de Therezina, em homenagem a Imperatriz Teresa Cristina.

⁹ A instituição responsável por arremeter estes soldados era a 26ª Circunscrição de Recrutamento. A Junta de Alistamento Militar, presidida pelo prefeito da cidade de Teresina, Lindolfo Monteiro, destinava os jovens às 26ª CR para direcioná-los ou para o 25º Batalhão de Caçadores ou para demais unidades pelo território já que, durante este período, o trânsito de soldados e oficiais era intenso.

¹⁰ Em reportagem datada de 17 de dezembro de 1939, o jornal *Diário de Pernambuco* noticiava a saída do porto de Cabedelo de 352 toneladas de algodão paraibano para este porto alemão embarcados pelo vapor *São Paulo*.

¹¹ Designação usada para a Marinha de Guerra da Alemanha durante o III Reich.

¹² Força Aérea Italiana no período do governo fascista de Mussolini.

¹³ Marinha italiana. Da mesma forma que os alemães, os italianos possuíam submarinos operando no Atlântico.

¹⁴ Este mapa é do ano de 1914. Foi utilizado até 1960 quando houve outro recenseamento geral. Para que o leitor identifique bem as cidades fizemos um recorte visando identificar a dimensão da zona de guerra piauiense.

Vestígios da Segunda Guerra Mundial nas Praias Sergipanas: Reflexões Arqueológicas*

Remains Of Second World War on Sergipe's beaches: archaeological reflections

Roberta da Silva Rosa

Doutoranda em Arqueologia pelo Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal de Sergipe (PROARQ/UFS). Integra o Grupo de Estudos do Tempo Presente (GET/UFS) e o Laboratório de Arqueologia de Ambientes Aquáticos (LAAA/UFS).

Gilson Rambelli

Doutor em Arqueologia pelo MAE-USP (2003). Professor do Departamento de Arqueologia (Darq) e do Programa de Pós-Graduação em Arqueologia (Proarq) da Universidade Federal de Sergipe. Bolsista de Produtividade do CNPq. Co-coordenador do Laboratório de Arqueologia de Ambientes Aquáticos/UFS.

RESUMO

Em agosto de 1942, embarcações mercantes brasileiras foram torpedeadas pelo Submarino alemão *U-boat 507*, no litoral sergipano, provocando mais de 500 (quinhentas) mortes e concebendo um dos estopins que levaram o Brasil a participar efetivamente da Segunda Guerra Mundial. O presente artigo pretende lançar um olhar da Arqueologia, mesmo que indiretamente em alguns casos, sobre a cultura material remanescente destes episódios. dos de jornais e do Arquivo Nacional.

PALAVRAS-CHAVE: Arqueologia; Segunda Guerra Mundial; Sergipe

ABSTRACT

In August 1942, Brazilian merchant ships were torpedoed by the German submarine U-boat 507, off the coast of Sergipe, causing more than 500 (five hundred) deaths that justified Brazil's participation in the Second World War. This article intends to take a look at Archeology, even if indirectly in some cases, on the material culture remaining from these episodes.

KEYWORDS: Archeology; Second World War; Sergipe

INTRODUÇÃO

Para o senso comum a Arqueologia é a ciência que estuda os objetos de um passado distante, por meio de escavações. Todavia, cabe ressaltar que esta área do conhecimento não é um sinônimo de escavações e tampouco aborda somente temas antigos. A Arqueologia também trata de questões cada vez mais atuais, voltadas para os mais complexos temas do passado recente. Logo, o objetivo dela não é escavar coisas para colocá-las em exposições de museus, como uma mera técnica ilustrativa da História (RAMBELLI,

*Artigo recebido em 2 de agosto de 2020 e aprovado para publicação em 16 de outubro de 2020.

Navigador: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, nº 32, p. 137-151 – 2020.

2016). Ela busca, em sua análise e reflexão, compreender por meio do “estudo da cultura material [...] as relações sociais e as transformações ocorridas na sociedade” (FUNARI, 2006, p. 15).

Incluir a reflexão arqueológica nos estudos deste período histórico recente, relativo à II Grande Guerra, nos leva a lançar um olhar sobre a cultura material remanescente desta época e, a partir dela, tentar conhecer um pouco mais sobre as histórias esquecidas e ignoradas das pessoas que, muitas vezes, não foram contempladas pela História Oficial.

Dessa forma, o presente artigo pretende lançar um olhar arqueológico sobre a cultura material relacionada aos torpedeamentos realizados pelo Submarino alemão *U-boat 507* contra os navios mercantes brasileiros, *Baependi*, *Araraquara* e *Aníbal Benévolo*, em agosto de 1942. A materialização desses episódios bélicos, no litoral sergipano, inclui os navios afundados e seus destroços, que ainda não foram localizados, alguns corpos e objetos das vítimas e dois cemitérios.

Antes de começarmos a desenvolver nossa análise, cabe ressaltar que a capital sergipana nunca foi uma cidade marítima, propriamente dita, como outras capitais nordestinas. Aracaju passou a ser a nova sede da capital em 1855, e se caracterizou historicamente, em sua consolidação, por agregar populações oriundas do interior sergipano. Ou seja, por moradores que estavam muito mais familiarizados com o ambiente fluvial, bastante presente na cidade que é banhada por diferentes rios, do que com o ambiente marítimo. Logo, as praias da capital, assim como todo litoral sergipano, que foram receptores dos vestígios da guerra, eram lugares ermos que permitiriam, certamente, a presença visível dos inimigos – os *U-boats* –, sem causarem grandes alardes às pequenas comunidades de pescadores.

O uso social das praias marítimas para o lazer sofreu, certamente, as repercussões desses episódios bélicos, que deixaram marcas no inconsciente coletivo da população local, que já não tinha muita afinidade com o mar. Pois, este território continuou a ser por muitos anos pós-guerra um lugar pertencente às comunidades do mar. A ocupação urbana de Aracaju confirma bem isto. Mas este tema merece um outro capítulo.

“A NOVIDADE VEIO DAR À PRAIA”

Diferente da bela canção “A Novidade”, de autoria de Gilberto Gil, Bi Ribeiro, Herbert Vianna e João Barone, esta novidade que veio dar à praia em Sergipe não trouxe nenhuma sereia, e sim a informação que algo havia acontecido em alto-mar. De acordo com as fontes documentais da época, as primeiras notícias sobre a tragédia naval foram trazidas pelos pilotos do Aeroclub de Sergipe, que cooperaram com a missão de busca do navio *Aníbal Benévolo* a pedido da Capitania dos Portos de Sergipe. Os pilotos voaram pelo litoral sul do estado, a 60 quilômetros da costa, e representaram, simbolicamente, a cidade de Aracaju em busca do “navio sergipano”, como era conhecido o *Aníbal Benévolo* (CRUZ, 2012).

Durante as buscas, os aviadores perceberam que havia ocorrido algum naufrágio, devido às “esquisitas manchas” no mar e a imensa quantidade de destroços espalhados com pessoas nadando ao redor deles (CRUZ, 2012, p. 78). Eram os sobreviventes que ainda estavam em alto-mar, agarrados aos materiais flutuantes. Enquanto outros, estranhamente, eram avistados já na praia, como mostra a Figura 1, onde vemos um grupo de pessoas junto a um bote de sobrevivência usado nos navios da época, caracterizado como uma embarcação do tipo baleeira.



Figura 1 – Náufragos do navio *Baependi* chegando à praia em baleeira. Fonte: Agressão - Documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943

A respeito das baleeiras é importante ressaltar que, de acordo com os depoimentos de algumas vítimas publicados no jornal *Correio de Aracaju*, nos dias 18 e 21 de agosto de 1942, tanto os tripulantes como os passageiros do navio *Baependi* tiveram dificuldades em soltar os barcos salva-vidas (MAYNARD, 2019). Segundo Monteiro (2013), tal dificuldade ocorreu devido à recém-pintura que praticamente colou os nós dos botes, deixando-os presos ao navio, o qual afundou em minutos no meio da noite. De acordo com Gama e Martins (1985), o pânico e o desespero tomaram conta das pessoas diante daquela situação, dificultando, assim, o trabalho de salvamento por parte da tripulação.

Os ataques ocorreram no momento em que a maioria já estava dormindo. Por isso, muitos passageiros e tripulantes não tiveram tempo de lutar pela própria vida, em minutos, foram arrastados juntamente com as embarcações para o fundo do mar. Os poucos que conseguiram sair dos navios nadaram sem cessar à procura de algo que flutuasse, para se apoiarem. Nessa tentativa de salvarem-se, alguns se abrigaram nas poucas baleeiras existentes, enquanto outros se agarraram aos restos das embarcações (CRUZ, 2012, 2017; PORTO, 2013; MONTEIRO, 2013; ROSA, 2015, MAYNARD, 2019).

Com base nos depoimentos dos sobreviventes, inicialmente, pensou-se que

os naufrágios tinham ocorrido de maneira acidental. No entanto, à medida que o tempo foi passando, outros sobreviventes foram sendo encontrados, não só os do navio *Anibal Benévolo*, mas também do *Baependi* e do *Araraquara*. Foram, inclusive, os depoimentos dos naufragos desta última embarcação que informaram sobre o torpedeamento, afirmando que a agressão ocorreu diante do “clarão de Aracaju” (CRUZ, 2012, p. 81).

Foi no retorno dos pilotos do Aeroclube a Aracaju que eles avistaram vários corpos e destroços chegando às praias. Segundo Cruz (2012, p. 78), a imagem era assustadora como “um quadro dantesco e de horripilante dramaticidade”. Em caráter de urgência, eles levaram as notícias alarmantes para as autoridades sergipanas (CRUZ, 2012). A dimensão da tragédia ocorrida pode ser percebida por meio dos registros iconográficos disponibilizados no Arquivo Público do Estado de Sergipe.

Conforme Cruz (2012, p. 146), o material advindo dos navios torpedeados que chegaram ao litoral sergipano foi chamado de “salvados” ou “malafogados”, isto é, “aquilo que não se afogou completamente”, como, por exemplo, objetos pessoais das vítimas, caixotes, mercadorias avariadas, destroços dos navios, entre outros, os quais foram, inclusive, apropriados pela população local e até comercializados por pescadores da região.

Todavia, tais atitudes de parte da população contrariavam as normas impostas pelas autoridades da época. Afinal, de acordo com a publicação do Edital de Normas da Capitania dos Portos de Sergipe, do dia 6 de outubro de 1942, todo o material advindo da tragédia deveria, por determinação, ser recolhido e encaminhado à Capitania dos Portos ou ao 28º Batalhão dos Caçadores (CRUZ; ARAS, 2012).

Contudo, segundo Cruz (2012), as ações de apropriações dos “malafogados”

não foram interpretadas como ilegais pelo jornal *Correio de Aracaju*¹, mas sim como uma maneira de amenizar a situação de pobreza de parte da população. Diante disso, Cruz (2012, p. 159) considera que “no meio social [...] os rastros navais continuaram a flutuar de mão em mão, ajudando a compor os lares locais” e sendo “ressignificados pela população local”.

Entretanto, há outra história que se sobressai nestas apropriações dos “malafogados”, e que virou caso de justiça, que é a de Horácio Nelson Bittencourt, mais conhecido como Nelson de Rubina, filho do proprietário do antigo Hotel Rubina, localizado no centro de Aracaju. Que aponta para outros segmentos sociais se aproveitando daquela situação nas praias. De acordo com Belarmino (2012), Nelson fazia parte da alta sociedade sergipana e conforme o documento oficial de apelação criminal, no dia 18 de agosto de 1942, ele fretou um automóvel de praça, junto com alguns amigos, para visualizar de perto a tragédia. No entanto, o motivo da ida deles até a praia não foi a curiosidade ou a compaixão, mas sim a intenção de furtarem objetos pessoais de valor que ainda estavam junto aos corpos das vítimas (BELARMINO, 2012).

Segundo o documento oficial, Nelson de Rubina se apoderou de “[...] dois anéis de brilhante e uma aliança, retirados do cadáver de uma senhora [...]” (BELARMINO, 2012, p. 65). Posteriormente, a vítima foi identificada como D. Virgília Auto de Andrade, passageira do navio *Araraquara* e esposa do Procurador do Tribunal de Segurança Nacional. De acordo com a apelação criminal, Nelson foi preso por ter furtado e vendido as joias, sendo seu ato considerado como um grave desvio de conduta ao praticar esse crime “[...] ‘bizarro’ [...] a um cadáver que deveria honrar e respeitar, [...] sinal de educação e de acertado patriotismo [...] diante da mais torpe

ignominiosa afronta lançada contra a soberania nacional”².

Cabe destacar, que este acontecimento só teve toda esta repercussão e destaque devido ao fato do responsável por este ato criminoso ser uma pessoa conhecida na sociedade aracajuana e, principalmente, por ter furtado os anéis do corpo da esposa de um alto funcionário do governo federal. O advogado de Nelson Rubina não conseguindo “[...] encontrar espaço para rejeitar os fatos, admitiu a ação, porém trabalhou em sua interpretação afirmando não se tratar de roubo e vilipêndio, mas tão somente apropriação indébita. Admitiu o crime, mas buscou amenizar seus efeitos” (BELARMINO, 2012, p. 92).

Segundo Cruz (2012), perante a cultura dos “malafogados” e também dos furtos aos objetos dos corpos, criou-se uma tensão entre as autoridades militares e os civis, que acabou transformando as praias sergipanas em uma Zona de Segurança Nacional, ficando proibida temporariamente para a livre circulação.

Diante disso, podemos afirmar que a presença dos corpos, destroços e “malafogados” resultantes dos atos belicosos, em território nacional, representaram as evidências materiais concretas de que o conflito internacional havia chegado ao Brasil. E as praias de Sergipe se tornaram o cenário desta Grande Guerra.

QUE FIM LEVARAM OS NAVIOS TORPEDEADOS?

Esses torpedeamentos ocorridos no litoral sergipano chegaram a ser comparados, na época, com o caso do navio de guerra da Marinha dos Estados Unidos: o *USS Arizona* (BB-39), afundado em 7 de dezembro de 1941, em Pearl Harbor, no Havaí, durante os ataques das forças japonesas à base naval norte-americana, no Pacífico. Pois, ambos os acontecimentos

oficializaram, em momentos diferentes, a entrada dos dois países na Segunda Guerra Mundial. O jornal *Correio de Aracaju*, em 1º de setembro de 1942, fez a seguinte afirmação: “A guerra chegou, materialmente, ao Brasil [...]. Não nos iludamos, pois o nosso ‘Pearl Harbor’ aí está, com todas as suas consequências” (1942, p. 2).

E como o *USS Arizona*, em que “mais de 900 corpos das vítimas permanecem juntos aos restos do navio, que é considerado o túmulo [...] para as suas vítimas” (PORTO, 2013, p. 104). Os navios torpedeados em Sergipe também afundaram com passageiros e tripulantes a bordo, ainda presos em seus compartimentos. Logo, eles deixam de ser compreendidos como sítios arqueológicos formados por restos de embarcações naufragadas: sítios de naufrágios (RAMBELLI, 2002) passam a ser considerados como sepulturas de guerra. Os vestígios das embarcações se oficializam como os locais do descanso final para as vítimas. Segundo Porto (2013, p. 92), esses sítios arqueológicos referentes à guerra:

representam sepulturas de irmãos de armas, amigos, pais, avós e ficarão para sempre guardados nas memórias dos que perderam entes queridos, sendo este um fator muito importante para a Arqueologia como forma de preservação dos patrimônios culturais da humanidade que estes sítios representam.

Os destroços do Encouraçado *USS Arizona* foram transformados em um Memorial dedicado aos tripulantes mortos durante os bombardeamentos. Este local de homenagem às vítimas é frequentado, na atualidade, por milhares de pessoas interessadas em conhecer melhor o incidente que arrastou os Estados Unidos para o grande conflito mundial.

O *USS Arizona* Memorial foi construído sobre o próprio sítio arqueológico,

como um monumento que exalta a memória dos oficiais e tripulantes que perderam suas vidas durante os ataques a Pearl Harbor. Ele é considerado um sítio arqueológico submerso inviolável, pois a entrada de mergulhadores em seu interior é proibida. Logo, se conhece pouco sobre o seu interior. Os esforços dos arqueólogos e conservadores do Centro de Pesquisas Submersas do *National Park Service* buscam garantir a preservação do sítio de naufrágio, monumento para as gerações futuras.

Até o presente momento, os sítios arqueológicos formados pelos restos dos navios torpedeados no litoral sergipano não foram oficialmente encontrados. Desconhecemos as informações de que já tenham sido pilhados por mergulhadores aventureiros. Por falta de financiamentos específicos para a realização de tais levantamentos, o Laboratório de Arqueologia de Ambientes Aquáticos da Universidade Federal de Sergipe (LAAA-UFS) espera pela oportunidade em que as autoridades brasileiras se interessem pelas possibilidades desses sítios serem estudados sistematicamente pela Arqueologia Subaquática. Por ora, as possíveis localizações desses vestígios foram feitas por estimativas em cartas náuticas, tomando como base a documentação textual e as fontes orais.

Conforme os dados obtidos por Porto (2013), os restos do navio *Aníbal Benévolo* estão possivelmente a uma profundidade média de 20 metros, enquanto os do navio *Araraquara* estão entre 30 e 40 metros. Ou seja, são sítios arqueológicos acessíveis para a realização de estudos sistemáticos *in situ* por arqueólogos mergulhadores. Já o sítio arqueológico do naufrágio do *Baependi* pode estar localizado a mais de 2.000 metros de profundidade. O que impossibilita a presença física dos arqueólogos. Seu estudo estaria associado ao emprego de alta tecnologia.

Somente após a localização desses sítios e a realização de uma análise sistemática dos mesmos que poderemos planejar o futuro desses naufrágios. Até mesmo para categorizá-los enquanto monumentos aos mortos de guerra. Como desconhecemos o estado de conservação em que se encontram, fica difícil qualquer argumentação sobre os procedimentos a serem adotados. Pois, diferente do *USS Arizona*, os contextos dos afundamentos foram distintos e, provavelmente, a conservação dos mesmos também.

CORPOS DAS VÍTIMAS À BEIRA-MAR: A ARQUEOLOGIA E OS BIOFATOS

Para a Arqueologia, os restos mortais ou vestígios humanos também são importantes. Muitas séries atuais de TVs ilustram este tipo de estudos realizados, sobretudo, pela perícia científica em cenas onde aconteceram mortes acidentais, que carecem de um esclarecimento sobre o fato ocorrido. Esta abordagem é conhecida como Antropologia Forense. Para os arqueólogos que atuam com estas evidências, denominadas de biofatos, este tipo de estudos permitem, quando realizados sistematicamente, a obtenção de possíveis informações sobre a história dos corpos daquelas pessoas, independentemente da questão temporal.

E, assim como os sítios de naufrágios, por não termos atuado diretamente com os biofatos, a abordagem apresentada foi feita de maneira indireta, por meio da análise dos registros iconográficos e dos relatórios da perícia da época. Ressaltando que esses estudos foram realizados com o objetivo de lançar um olhar da Arqueologia sobre essas fontes.

De acordo com as informações presentes nos relatórios oficiais da perícia, disponibilizados no Arquivo Público do Estado de Sergipe, algumas vítimas conseguiram ser identificadas por meio das

características físicas (sexo, idade, dentição, unhas, cor da pele e cor do cabelo) e dos objetos pessoais (vestimentas, adornos, documentação), tendo assim seus nomes revelados nas listas de passageiros e tripulantes, como no caso das joias relatadas anteriormente. Todavia, parte das vítimas não foi reconhecida devido à ausência de vestígios materiais que as identificassem ou devido ao grau de putrefação de seus corpos.

Dentre as fontes iconográficas utilizadas, selecionamos três fotografias do Arquivo³ para serem interpretadas, que não apresentaremos aqui por entendermos serem desnecessárias tais exposições. Na primeira foto foi possível identificar “um indivíduo do sexo masculino, cor branca, vestindo calça e paletó azul-marinho, camisa de fantasia de quadro, sobre um pullover marrom com fecho-éclair, descalço, cabelos corredios pretos, dentadura suposta em parte, portador de faturas comerciais, recibos e um cartão de visita” (DOC. 55. Nº 4º. CAIXA Nº 02, 1943). O corpo da vítima estava em bom estado de conservação e preservava as vestimentas, que aparentava ser de um homem de negócios. Mas, o que facilitou a sua identificação foi o cartão de visita, encontrado junto a outros documentos, que revelava o seu nome: “Renato Cardoso de Mesquita, corretor comercial, com escritório à Rua do Livramento nº 72 – 1º andar- Recife”.

Na segunda fotografia, a vítima foi identificada como sendo “um indivíduo de cor branca, estatura mediana, robusto, cabelos pretos ligeiramente encanecidos, vestindo um pijama de zefir, alvadio e tendo ao peito um salva-vidas, boa dentadura, sólida, dentes iguais” (DOC. 55. Nº 9º. CAIXA Nº 02, 1943). Pela descrição nota-se que, no momento dos ataques navais, ele já estava com a roupa de dormir, o que confirma as informações sobre a ocorrência dos ataques entre o período da noite

e madrugada. Mesmo a vítima conseguindo usar um salva-vidas, não sobreviveu ao naufrágio. O corpo foi encontrado em bom estado de conservação, mas o que facilitou a sua identificação foi a descrição encontrada em sua vestimenta que informava se tratar do “sub-tte. Antônio Lins Cavalcante”.

Na terceira fotografia, identificamos o corpo de uma vítima “do sexo feminino, cor morena, cabelos castanhos corredios, vestindo blusa de fantasia com listas verticais verdes e vermelhas, saia de lã roxa; dentadura boa e bem tratada, unhas manicuradas e pintadas, idade presumível 20 a 25 anos. Usava combinação de seda cor rosa” (DOC. 55. Nº 11º. CAIXA Nº 02, 1943.). Por meio dessas características, podemos deduzir que esta mulher se destacava para os padrões econômicos da época, supostamente vaidosa, pois cuidava bem de suas unhas e tinha sua dentição bem tratada. Mesmo a vítima tendo o seu corpo em bom estado de conservação e preservado suas vestimentas, não teve o seu nome identificado na lista de passageiros.

A respeito das histórias e vivências destes brasileiros e brasileiras que perderam suas vidas em decorrência da guerra, não conhecemos suas trajetórias em vida, somente o fim que elas tiveram. Foram mais de 500 pessoas que perderam suas vidas no litoral sergipano em decorrência dos torpedeamentos provocados pelo *U-boat 507*, durante a Segunda Guerra Mundial.

Vários corpos foram encontrados junto aos destroços espalhados pelas praias de Atalaia, Mosqueiro, Caueira, e Saco⁴. Eram tantos mortos, que muitos tiveram que ser enterrados na praia mesmo, bem próximos da beira do mar, em um local que posteriormente passou a ser chamado de Cemitério dos Náufragos (CRUZ, 2012; PORTO, 2013, ROSA, 2015).

Na época, foram abertas inúmeras covas, tanto individuais, como coletivas,

identificadas com cruzes toscas e improvisadas, destinadas ao enterramento principalmente das pessoas que não foram identificadas devido ao grau de deterioração dos corpos (CRUZ, 2012). De acordo com a publicação do Diário Oficial do Estado de Sergipe, a Chefatura de Polícia ordenou que as sepulturas tivessem a seguinte inscrição: ‘vítima do Nazismo’⁵. Segundo Cruz, “pela primeira vez, centenas de brasileiros foram mortos em uma ação militar empreendida pela Alemanha Nazista na América do Sul” (2012, p. 131).

De acordo com o jornal *O Globo*, de 1942⁶, a paisagem cemiterial deveria ser entendida como um local de memória, que representaria um importante episódio histórico, neste caso, a agressão Eixista contra o Brasil.

Neste contexto, surgem alguns questionamentos com relação ao sepultamento das vítimas que não ficaram presas às estruturas dos navios e que foram dar às praias. E, para responder a essas questões, tomamos por base as informações disponíveis nos trabalhos de Mello e Cerqueira (2011, 2012). Pois, segundo estes autores, devido à grande quantidade de mortos, não havia espaço suficiente nos cemitérios locais da capital para abrir tantas covas e realizar os sepultamentos. Por isso, apenas os corpos que conseguiram ser identificados foram transportados para os cemitérios de Aracaju, como o Santa Izabel e o da Cruz Vermelha, este último chamado, na época, de Cemitério dos Cambuís. Já os corpos mais deteriorados – dilacerados pelos animais marinhos e mutilados pelas explosões das embarcações – eram enterrados na beira da praia mesmo, em um local chamado posteriormente de Cemitério dos Náufragos (MELLO; CERQUEIRA, 2011, 2012).

De acordo com Porto (2013), o cemitério que mais recebeu vítimas foi o da Cruz Vermelha. Nele foram abertas inúmeras

valas coletivas ao redor do muro por causa da falta de tempo para fazer covas individuais, afinal, chegavam vários caminhões da prefeitura carregados de cadáveres. Os jornais locais da época noticiavam com frequência a respeito dos cadáveres que eram encontrados nas praias, como a *Folha da Manhã* que, no dia 19 de agosto de 1942, lançou a seguinte nota: “Pairam sobre as praias de Sergipe vários cadáveres das vítimas inditas dos navios torpedeados. Até agora foram recolhidos 14 cadáveres, sendo 13 de adultos e 1 de uma criança. Estes cadáveres depois de passarem pelo serviço de identificação foram sepultados” (1942, p. 1).

Era fato. Não seria possível enterrar aquela quantidade de mortos recolhidos pelas praias sergipanas nos cemitérios da capital. Eles não conseguiriam atender à grande demanda. Por isso, foi necessário improvisar um cemitério na região da praia mesmo, bem em frente ao mar, de onde os corpos não paravam de chegar. Ainda conforme Mello e Cerqueira (2011, 2012), baseados em fontes orais, este “cemitério improvisado” já existia antes mesmo dos torpedeamentos acontecerem, ou seja, as autoridades apenas se aproveitaram do local. Ele era conhecido pela comunidade de pescadores como Cemitério dos “Manguinhos” ou “Campinhos”. E depois da tragédia ficou conhecido como “Cemitério dos Náufragos”. Inclusive, a rodovia construída posteriormente, paralela à praia de Atalaia, recebeu o nome de “Rodovia dos Náufragos” em homenagem aos brasileiros e brasileiras vítimas da guerra. Vale destacar, que esta rodovia é a mesma que dá acesso ao segundo Cemitério dos Náufragos que veremos a seguir.

ABORDAGENS ARQUEOLÓGICAS SOBRE A MORTE E SUA MATERIALIDADE

Antes de apresentar alguns dos resultados obtidos com as pesquisas de campo

realizadas nos dois Cemitérios dos Náufragos em 2015, durante a elaboração da dissertação de mestrado da autora, com orientação do coautor, intitulada: “Sergipe no Contexto da Segunda Guerra Mundial (1942): uma abordagem da Arqueologia de Ambientes Aquáticos” (ROSA, 2015), gostaríamos de discutir como a Arqueologia aborda os cemitérios enquanto objeto de estudo, e como eles podem ser compreendidos pela sua materialidade. Considerados como sendo fundamentais nas sociedades, os cemitérios as refletem em sua cultura material como um simbolismo da própria morte.

Independente da pluralidade de abordagens, os diferentes equipamentos cemiteriais congregam em si expressões materiais de conduta, tecnologias e valores das variadas sociedades que o construíram. Nesse sentido, uma abordagem da Arqueologia da Morte possibilita trazer não apenas informações sobre as condições de vida das pessoas antes da morte ou durante a morte, mas também sobre os cuidados que os grupos sociais têm com seus mortos. Sendo assim, nota-se que os costumes relacionados à morte podem se modificar com o tempo, de acordo com o contexto cultural e histórico de cada sociedade (ROSA, 2015).

O objetivo principal da pesquisa de mestrado, realizada em 2015, foi fazer comparações entre os equipamentos cemiteriais, buscando identificar diferenças e semelhanças em relação às estruturas materiais, bem como entender os significados simbólicos e a representatividade deles para a sociedade. Por fim, foi feita uma avaliação do tratamento oferecido pelas autoridades e o reconhecimento concedido pela população.

O primeiro cemitério de vítimas da Guerra “construído” (entre aspas, pois foi um aproveitamento de um cemitério já existente) em território nacional foi o

Cemitério dos Náufragos, em Sergipe, em 1942, devido à urgência da situação trágica mencionada anteriormente, em que centenas de corpos foram encontrados nas praias sergipanas.



Figura 2 – Sepultamento dos náufragos na praia de Aracaju - SE. Fonte: Agressão - Documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943

A Figura 2, publicada no livro *Agressão*, em 1943, pela Imprensa Nacional, demonstra um pouco a dimensão da tragédia. Vários corpos depositados diretamente na areia, sem nenhum tipo de tratamento ou cuidado especial, exceto pelo tipo de cova que demonstra ao menos a individualidade. Ou seja, não há caixões, roupas e flores. Nada que represente algum ritual cerimonial. Observamos apenas a pressa para enterrá-los, dado a magnitude do acontecimento. No entanto, vale destacar que esta imagem representa apenas uma parte do todo. Pois, de acordo com as fontes escritas, muitos corpos foram sepultados em covas coletivas.



Figuras 3 a 5 – Cemitério dos Náufragos da Aruana, Aracaju – SE. Sepultamento e placa que se referem a um ex-combatente. Fonte: Roberta Rosa, 2015

Ao compararmos a dimensão cemiterial física, resultante dos trabalhos de campo apresentados na dissertação da autora, com orientação do coautor, em 2015, com as informações da década de 1940, percebemos que hoje ele está consideravelmente menor. O cemitério sofreu alterações devido à construção da rodovia na década de 1950, a qual teria atravessado em parte seu interior, implicando assim sua modificação estrutural e dimensional e, conseqüentemente, na suposta retirada dos restos mortais das vítimas (ROSA, 2015). Ação que hoje não se repetiria, pois graças à Legislação para o Licenciamento Ambiental, dos anos 1980, seria exigida uma intervenção arqueológica sistemática no local, para a liberação da área.

Os resultados obtidos, por meio das análises neste cemitério, evidenciaram dois tipos de enterramentos: a cova rasa e a sepultura em monumento.⁷ A primeira, a mais frequente, demonstrou intencionalidade de enterramentos individuais. Já a segunda revelou intencionalidade de enterramento coletivo de membros de uma mesma família. A respeito da preservação de tais sepultamentos, identificamos que alguns jazigos já estavam em estado de degradação, tanto pela ação do tempo, como pelo vandalismo.

Acerca dos ornamentos funerários, identificamos que eles variavam no tamanho, cor e matéria-prima. As cruces, por exemplo, feitas em madeira, concreto e mármore, muitas já estavam parcialmente destruídas. Foi constatada também a ausência de um padrão nas identificações das sepulturas. Além disso, percebemos a presença de materiais, como flores e velas, de usos bastante recentes. Tais evidências comprovaram a continuidade dos enterramentos no cemitério que, apesar de ser dedicado aos náufragos, continuou a manter sua função que antecede o incidente de 1942, como um lugar onde a comunidade local enterra seus mortos.

Após a análise das sepulturas existentes, percebemos que nenhuma delas fazia referência aos enterramentos dos náufragos. A maioria possuía datação posterior à década de 1940, sendo muitas recentes. Contudo, convém destacar uma delas que, apesar de registrar um falecimento recente, se refere possivelmente ao enterramento de um ex-combatente da Segunda Guerra Mundial, como mostra a Figura 4, "NAS. 16/11/1912, ANANIAS J. DOS STOS, FAL. 21/01/2006, EX COM". É importante dar ênfase a este enterramento porque ele é o único que condiz com a placa que está pregada numa grande cruz, localizada na parte central do cemitério, logo na entrada, e que possui a seguinte inscrição: "Os ex-combatentes da 2ª Guerra Mundial que lutaram na Itália em 1942 a 8 de julho de 1948. Que as autoridades não esqueçam dos heróis que lutaram pela nossa pátria", como mostra a Figura 5.

Todavia, ao refletirmos sobre as informações presentes nesta única placa, percebemos que ela foi colocada de maneira equivocada neste cemitério, pois o mesmo não serviu para enterrar os militares brasileiros que foram combater na Itália. Além do equívoco na data, porque a guerra acabou em 1945 e não em 1948. Não considera o fato de este cemitério ter servido para enterrar as primeiras vítimas civis e militares em águas brasileiras durante a Segunda Grande Guerra. Ou seja, além da inexistência das evidências materiais que deveriam atestar a presença de sepulturas datadas de 1942, que possivelmente foram afetadas pela construção da estrada, a placa oficializa a falta de cuidado com o significado daquele espaço fúnebre por parte das autoridades locais e nacionais, que deveriam zelar pela salvaguarda da memória coletiva referente ao impacto daqueles episódios, considerados como estopins para a entrada do Brasil no conflito mundial.

A respeito do significado simbólico deste cemitério, pudemos constatar que a maioria das pessoas o desconhece. Até mesmo aquelas que tomam seus banhos de mar de frente a ele, reforçando a tese de que este é um espaço representativo da memória histórica, mas que acabou sendo esquecido. Talvez, esse desconhecimento seja pelo simples fato de não haver uma tradição de culto à memória dos mortos que foram vítimas de guerra (PIOVEZAN, 2014). Para Bellomo, “a associação de vivos e mortos raramente ultrapassa a terceira geração ascendente. O tempo enfraquece a memória, e a relação entre o antepassado e seus descendentes vai aos poucos desaparecendo. Poucos brasileiros sabem onde está o túmulo dos seus ascendentes além dos bisavós” (2008, p. 51). Por esta razão, a responsabilidade recai sobre as autoridades, as quais devem manter a memória viva, por mais dolorosa que possa ser. Lembrar-se de uma tragédia de guerra incentiva a paz.

Já o segundo cemitério, nomeado de “Monumento dos Náufragos”, pode ser considerado como uma espécie de extensão do primeiro, pois a sua construção na década de 1950 teve como finalidade abrigar os restos mortais que foram retirados do cemitério “original” devido à construção da rodovia já citada, a qual atravessou, em parte, o interior do cemitério, implicando na retirada dos restos mortais de parte das vítimas (ROSA, 2015).

De acordo com Porto (2013), no ano de 1971, houve uma solicitação de tom-

bamento do cemitério “original” feito pelo Departamento de Cultura e Patrimônio Histórico. Entretanto, o órgão foi informado que, na época, os corpos das vítimas já não se encontravam mais no local, tendo sido deslocados para um monumento no Mosqueiro, durante o governo de Leandro Maciel (1955-1959), porém não foi encontrada nenhuma documentação que comprovasse tal traslado.

Em 1972, este segundo cemitério/monumento recebeu a atenção por parte das autoridades, sendo restaurado com recursos do Ministério da Marinha e do Governo Estadual – SUDOPE, e devido à sua importância e representatividade foi “elevado a Monumento Histórico através do Decreto Estadual de nº 2.571, em 20 de maio de 1973” (PORTO, 2013, p. 53).

Ele está situado na Rodovia dos Náufragos, no Bairro Mosqueiro, em Aracaju - SE. No entanto, o local não é de fácil acesso, pois se situa em uma rua sem saída, além de não ter placa indicativa sobre a sua localização. Ele é composto por uma estrutura monumental de mármore, localizada na parte central, que possui dez gavetas. Mas, de acordo com Cruz (2012), elas estão vazias. Segundo este autor trata-se apenas de um túmulo/monumento simbólico. Ademais, observamos que, além da construção em mármore, há também um mastro para hastear a Bandeira Nacional, uma âncora e uma cruz, símbolos que representam, respectivamente, a presença do Estado, da Marinha do Brasil e da morte.



Figuras 6 e 7 – Cemitério dos Náufragos localizado no Mosqueiro, Aracaju – SE. Placa referente aos naufragos. Fonte: Roberta Rosa, 2015

A estrutura deste equipamento cemiteiral é organizada e se difere da estrutura do outro cemitério, onde, de fato, enterrou muitas vítimas. Ele possui muros altos, como mostra a Figura 6, um portão de ferro e um jardim ao redor da estrutura central, sendo o seu estilo, monumental. Segundo Ariès (1989), quando “os túmulos transformam-se em monumentos; os monumentos são forçados a serem túmulos” (1989, p. 598).

Junto às gavetas há uma placa com a seguinte inscrição: “Cemitério dos Naufragos dos navios mercantes Baependi, Araraquara e Aníbal Benévolo. ‘Aí está o golpe mais traiçoeiro e terrível vibrado contra o coração da nacionalidade’”, apresentada na Figura 7, que reforça o discurso da Historiografia Oficial da época dos torpedeamentos, reproduzido pelas autoridades do governo militar de 1970, época em que o monumento foi restaurado.

Embora a materialidade deste segundo cemitério condiga com a noção de um “Memorial”, construído para homenagear a memória dos que perderam a vida naquele episódio de guerra, mesmo sem estarem em combates. A ausência dos nomes das vítimas (mortas ou desaparecidas) chamou a nossa atenção, afinal, já que elas são supostamente a razão de ser deste Monumento, deveriam ser homenageadas tendo os seus nomes identificados.

Esta observação pode utilizar como exemplos o Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial, edificado na cidade do Rio de Janeiro, e o Monumento Votivo Militar Brasileiro construído na cidade de Pistoia, na Itália, para sepultar os brasileiros mortos durante o conflito mundial. Ambos os monumentos são representações materiais e simbólicas da guerra, os quais homenageiam as vítimas, identificando os seus nomes, ou seja, destacando a morte individual em detrimento da morte coletiva.

Ao comparar a questão da preservação de ambos, notamos que o cemitério monumental está em boas condições, mas a preservação do cemitério “original” é lamentável. Ele está esquecido pelas autoridades e é destruído a cada dia, tanto pela ação do tempo quanto pela ação humana. Urge ações que permitam uma retomada a esta memória coletiva que vem desaparecendo paulatinamente. Pois mesmo não representado por cruzeiros e placas que identifiquem essas sepulturas, aquele espaço localizado na beira do mar abriga em seu solo os restos mortais de homens, mulheres e crianças que morreram em decorrência de uma ação de guerra.

Recentemente fomos informados de que existe um projeto sendo desenvolvido pela Secretaria de Turismo do Estado de Sergipe com o objetivo de criar um memorial para homenagear as vítimas dos torpedeamentos, todavia, a obra não envolverá o cemitério, pois será construída no sentido contrário, rumo ao mar, em uma extensão de 14 quilômetros por meio de onze etapas.⁸ Em vista desta situação, os moradores da região se reuniram em assembleia em janeiro de 2020, e conforme José Firmo, presidente da Associação Desportiva, Cultural e Ambiental do Robalo (ADCAR), o objetivo da reunião foi encontrar soluções para que o cemitério seja preservado. Contudo, os moradores apresentaram uma crítica ao governo por elaborar o projeto sem a participação da comunidade local, que têm seus entes queridos enterrados no cemitério.⁹

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Longe de termos a pretensão de esgotarmos as probabilidades arqueológicas sobre o assunto, buscamos apenas lançar um olhar da Arqueologia sobre os remanescentes da cultura material referente a estes episódios, para sinalizar as várias possibilidades

de futuras pesquisas. É claro que se pudéssemos ter acesso aos restos dos navios naufragados, e mesmo aos biofatos presentes nos cemitérios, ou retirados durante a construção da rodovia, ou mesmo aos “malafogados”, poderíamos dissertar com afirmações mais significativas.

Mesmo assim, os pressupostos metodológicos da Arqueologia possibilitaram fazer uma análise documental, utilizando jornais, relatórios da perícia e fotografias da época bélica para posteriormente confrontar com os dados obtidos durante as realizações das pesquisas de campo, por meio das quais foi possível observar e comparar as estruturas dos dois Cemitérios dos Náufragos, com o intuito de identificar semelhanças e diferenças, bem como entender os significados simbólicos e a representatividade deles para a sociedade. Além disso, foi feita uma avaliação do tratamento que tem sido oferecido pelas autoridades e o reconhecimento concedido pela população.

A justificativa desse tipo de estudo arqueológico está relacionada ao grande potencial da cultura material em produzir conhecimento e se transformar em instrumento de informação e aprendizado sobre este período bélico tão marcante para a História local e nacional. Sendo assim, os resultados da pesquisa podem contribuir para diminuir as lacunas históricas, além de servir como meio de informação para a população que desconhece o real envolvimento do país na Segunda Guerra Mundial, que teve seus reflexos chegados ao Brasil por meio do litoral sergipano, o qual serviu como uma espécie de “porta de entrada” para o conflito europeu.

Dessa maneira, os estudos arqueológicos dos episódios trágico-navais podem contribuir para a divulgação em busca de reconhecimento desse passado histórico recente, que não deve ser esquecido, principalmente, em respeito às centenas de civis e militares que perderam suas vidas como vítimas de guerra. Posto isto, é necessário evidenciar o papel importante dos(as) arqueólogos(as) como agentes sociais que devem agir no sentido de diminuir as distâncias entre as pessoas e o patrimônio arqueológico, sua ressignificação e a construção de memórias coletivas, pois, o estudo de Arqueologia deve ser público.

REFERÊNCIAS

ARIÈS, Philippe. *O homem diante da morte*. Tradução de Luiza Ribeiro. Rio de Janeiro: F. Alves, 1989, vol. I, p. 50-101.

BELARMINO, Manoel Luiz. As idas e vindas de um articulador: Nelson de Rubina nas mãos de seus julgadores. *Revista do Memorial*, nº 2, 2012, p. 65-93.

BELLOMO, Harry Rodrigues. *Cemitérios do Rio Grande do Sul: arte sociedade e ideologia*. Porto Alegre: EDIPUCS, 2008, p. 278.

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) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, p. 232, 2012.

_____. “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) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, p. 255, 2017.

_____; ARAS, Lina Maria Brandão de. A Guerra submarina na costa sergipana (1942-1945). *Navigator*, vol.8, nº15, p. 85-100, 2012.

FUNARI, Pedro Paulo Abreu. *Arqueologia*. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2006, p. 126.

GAMA, Artur Oscar Saldanha da; MARTINS, Helio Leoncio. A Marinha na Segunda Guerra Mundial. In: *História Naval Brasileira*. Quinto Volume. Tomo II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha/Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985, p. 472.

MAYNARD, Dilton Cândido Santos. Noites de terror em mar e terra: o cotidiano em Aracaju (1942-1945). In: *Nordeste do Brasil na II Guerra Mundial*. Org. Flávia de Sá Pedreira. 1. ed. São Paulo: LCTE Editora, 2019. p. 187-204.

MELLO, Janaina Cardoso de; CERQUEIRA, Rafael Santa Rosa. Do passado ao monumento: proposta de Arqueologia Histórica do Cemitério dos Náufragos - SE. *Revista Mnemosine*, vol.2, nº1, p. 75-86, 2011.

_____; Cemitério dos Náufragos: uma proposta de Arqueologia Histórica em Sergipe. *GET - Cadernos do Tempo Presente*, nº 9, p. 10, 2012.

MONTEIRO, Marcelo. *U-507 – O submarino que afundou o Brasil na Segunda Guerra Mundial*. 2ª ed. Porto Alegre: Publicato, 2013, p. 344.

PIOVEZAN, Adriane. Morrer na Guerra: Instituições, Ritos e Devoções no Brasil (1944-1967). 2014. Tese (Doutorado em História) – Setor de Ciências Humanas - Universidade Federal do Paraná, p. 298, 2014.

PORTO, Otávio Arruda. *Arqueologia Marítima / Subaquática da 2ª Guerra Mundial: sua aplicabilidade no Brasil*. 2013. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Universidade Federal de Sergipe, Laranjeiras, p. 138, 2013.

RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia até debaixo d'água*. São Paulo: Maranta, 2002. v.1. p. 159.

_____. *Arqueologia Subaquática do Baixo Vale do Ribeira – SP*. 2003. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

_____. *Arqueologia Subaquática em Cananeia*. 1.ed. Curitiba: Editora Prismas, 2016, 240p.

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, Laranjeiras, p. 168, 2015.

NOTAS

¹ Correio de Aracaju. Aracaju-SE, 27 de novembro de 1943, p. 4.

² Apelação Criminal, nº 4/1943, cx., fls. 3,18 de agosto de 1942.

³ Arquivo Público do Estado de Sergipe. Doc. 55. Cadáveres nº 29, 31 e 28. Relatório de cadáveres dos torpedeamentos, agosto, 1942.

⁴ Luiz Antônio Barreto. A guerra e o amor ao mar de Sergipe. In: Pesquisa de Sergipe/Infonet. 2011. Disponível em: <http://www.infonet.com.br/luisantoniobarreto/ler.asp?id=119242>. Acesso em: 23 mar. 2020.

⁵ Publicação do Diário Oficial do Estado de Sergipe, Aracaju-SE, 16 de setembro de 1942. s/p.

⁶ Jornal *O Globo*. Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1942, p.1.

⁷ Conceito retirado da obra *O homem diante da morte*, de Philippe Ariès (1989).

⁸ Moradores reivindicam, mas prefeitura não erguerá cemitério no Robalo. 17/01/2020. In: Pesquisa-Pesquisa de Sergipe/Infonet. Disponível em: <https://infonet.com.br/noticias/cidade/moradores-reivindicam-mas-prefeitura-nao-erguera-cemiterio-no-robalo/>. Acesso em: 5 abri. 2020.

⁹ *Jornal do Dia*. 17/1/2020. Moradores preocupados com destino do Cemitério dos Náufragos. In: Pesquisa de Sergipe/Jornaldodiase. Aracaju – SE, 2020. Disponível em: http://www.jornaldodiase.com.br/noticias_ler.php?id=45305&t=moradores-preocupados-com-destino-do-cemiterio-dos-naufragos. Acesso em: 5 abr. 2020.

Cabo Verde e a LATI na Batalha do Atlântico Sul*

Cabo Verde and LATI at the Battle of the South Atlantic

Augusto António Alves Salgado

Capitão de Mar e Guerra da Marinha Portuguesa (R). Centro de Investigação Naval da Escola Naval (CINAV-EN). Centro de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (CH-FLUL).

RESUMO

Nos anos que antecederam a 2ª Guerra Mundial, a Itália desenvolveu uma estratégica ligação aérea entre Roma e o Brasil. Esta era uma ligação importante não apenas para unir a grande comunidade de emigrantes italianos na América do Sul, como também, para aumentar a influência italiana na zona. Com a guerra já a decorrer, esta ligação também irá servir como ponte de passagem de espiões e material classificado entre os países do Eixo e a América do Sul. Quando os Estados Unidos da América entram no conflito forçam o Brasil a encerrar as operações da Linee Aeree Transcontinentali Italiane (LATI), o que vai também ocorrer depois na ilha do Sal, sendo as instalações ocupadas por forças militares portuguesas. É este o tema deste estudo, centrado nos acontecimentos da ilha do Sal, e baseado em documentação inédita, portuguesa e inglesa.

PALAVRAS-CHAVE: Cabo Verde; LATI; Batalha Atlântico Sul; 2ª Guerra Mundial

ABSTRACT

In the years leading up to World War II Italy developed a strategic air link between Rome and Brazil. The air link was strategically important not only to connect the large community of Italian emigrants in South America but also to increase Italian influence in the area. With the war already underway, this connection will also serve as a bridge of passage of spies and classified material between the countries of the Axis and South America. When the United States of America enters the conflict, they force Brazil to shut down the Linee Aeree Transcontinentali Italiane (LATI), operations, which will also occur later on the Island of Sal, with facilities occupied by Portuguese military forces. This study is centered on the events of the island of Sal and based on previously unknown Portuguese and English documentation.

KEYWORDS: Cape Verde; LATI. South Atlantic Battle; World War II

O ATLÂNTICO SUL EM GUERRA

Quando a 2ª Guerra Mundial começou, tanto Portugal como as Canárias, embora por razões diferentes, declararam que se iriam manter afastados do conflito. E, à semelhança do que ocorreu durante a Grande Guerra, pois as convenções internacionais não tinham sido alteradas, aos portos peninsulares dos arquipélagos atlânticos e colónias, destes dois países, chegaram navios mercantes procurando refúgio ou, simplesmente, instruções, logo em Setembro de 1939. Os navios que procuraram refúgio eram de várias nações, nomeadamente de países que tinham sido neutrais no anterior conflito, como

*Artigo recebido em 5 de abril de 2020 e aprovado para publicação em 18 de outubro de 2020.

Navigador: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, nº 32, p. 152-169 – 2020.

a Noruega ou Dinamarca, mas até de países beligerantes, como eram os navios franceses e alemães¹.

Apesar de o conflito se ter alastrado de imediato a todos os oceanos, depressa a navegação mercante dos países neutrais ou não beligerantes voltou a sulcar os mares. O mundo precisava continuar a “funcionar”. Entre os navios que voltaram a fazer-se ao mar, utilizando o “escudo” da neutralidade, encontravam-se os navios italianos, pois este país, embora aliado da Alemanha, só vai entrar no conflito no Verão de 1940, numa altura que as forças militares alemãs estavam quase a terminar a conquista da França. Efectivamente, a 5 de Junho de 1940, ou seja, cinco dias antes da entrada oficial da Itália na guerra, os navios mercantes italianos que navegavam fora de Mediterrâneo, receberam instruções para se refugiarem em portos neutrais, pois dificilmente conseguiriam chegar, em tempo, a portos italianos. Será em cumprimento destas instruções que dez navios italianos vão entrar em portos das ilhas Canárias, sendo vários deles petroleiros. Há também um navio que se vai refugiar em Villa Cisneros (actualmente Dakhla) e ainda um outro, a Fernando Pó (actualmente Bioko) (DÍAZ BENÍTEZ, 2014, pp.187-189).

Por sua vez, ao arquipélago de Cabo Verde apenas chegou um navio italiano, o *SS Gerarchia*, que ficou durante a guerra no Porto Grande da cidade do Mindelo, na ilha de São Vicente². Contudo, importa aqui destacar dois dos navios-tanque que tinham procurado refúgio no porto de Santa Cruz de Tenerife em 1940, o *SS Taigete* e o *SS Arcola* e que vão surgir em Cabo Verde mais tarde. Cerca de dois anos depois, mais concretamente no dia 2 de Abril de 1942, estes dois navios largaram do referido porto de Tenerife, após atestarem os seus tanques de combustível, e fizeram-se ao mar. Durante

o ano seguinte, estes navios realizaram diversas viagens para abastecer os paquetes que repatriaram mulheres, crianças, idosos e doentes das colónias italianas da África Oriental, sob protecção da Cruz Vermelha Internacional (DÍAZ BENÍTEZ, 2014, pp.195-196). Por razões que desconhecemos, estes dois navios acabaram por entrar no Porto Grande de São Vicente ainda antes de a Itália sair da guerra, conforme relata o cônsul inglês nessa cidade, em Fevereiro de 1944³.

Como é comumente conhecido, no início deste novo conflito mundial, mais uma vez as potências centrais encontravam-se em inferioridade no mar, nomeadamente no que se refere a navios de superfície. Já no que se refere a submarinos, a situação já não era tão desproporcional, se considerarmos os meios alemães e italianos em conjunto. No início da 2ª Guerra Mundial, a Itália era o país com mais submarinos, sendo 30 deles com grande capacidade oceânica. Ou seja, grandes demais para operar no Mediterrâneo, e com boa capacidade para operar noutros mares, nomeadamente no Atlântico (UBALDINI, 2002). No entanto, mesmo os submarinos alemães que eram, na sua maioria, mais pequenos tiveram, logo em 1939, autonomia suficiente para operar nas águas do Estreito de Gibraltar, algo que não ocorreu em 1914, no início da Grande Guerra (TELO e SALGADO, 2018).

À semelhança do que tinha ocorrido em 1914, os alemães preferiram concentrar os seus escassos meios nas aproximações às ilhas britânicas, mais ricas em alvos. Já aos seus aliados, menos experientes, foram atribuídas zonas mais afastadas e, subsequentemente, menos protegidas. Após algumas acções a oeste das ilhas britânicas, a falta de eficácia dos submarinos italianos depressa levou os alemães a posicionar os submarinos italianos nas zonas a Sul da Península

Ibérica, ainda menos protegidas. Os primeiros quatro submarinos italianos largaram de Itália logo em Julho de 1940, mostrando que, apesar da dificuldade em atravessar o Estreito de Gibraltar, essa rota era possível. Contudo, os tempos de permanência nas zonas de operação atribuídas eram reduzidos, face à distância entre as bases em Itália e o teatro de operações ser muito grande. Para tentar prolongar a permanência dos submarinos nas áreas de operações do Atlântico, ainda no Verão de 1940, a Marinha italiana chegou a considerar reabastecer os seus submarinos nos navios italianos que se encontravam refugiados nos portos das Canárias. Contudo, o projecto não avançou (DÍAZ BENÍTEZ, 2014, pp.190-191). Como alternativa, a Itália propôs à Alemanha a criação de uma base no Atlântico, de modo a evitar, não só a longa travessia do Mediterrâneo mas, também, as repetidas passagens pelo Estreito de Gibraltar. O porto atlântico escolhido para acolher os italianos foi a cidade de Bordéus, tendo sido criado o “Comando de Submarinos Italianos no Atlântico”, conhecido por BETASOM (UBALDINI, 2002).

Após várias patrulhas, em especial no Atlântico central, inclusivamente entre os Açores e a Madeira, mais uma vez com fracos resultados, os alemães resolveram deslocar os seus aliados para águas ainda menos patrulhadas. É neste âmbito que, entre Dezembro de 1940 e Fevereiro do ano seguinte, o submarino *Capellini* foi enviado para patrulhar as águas da costa ocidental africana, desta vez com algum sucesso, pois afundou dois navios mercantes. Contudo, nesses ataques o submarino também sofreu algumas avarias, para além de ter perdido dois homens e ter tido vários tripulantes feridos. Alguns desses danos e baixas também foram provocados pelo ataque de um avião inglês em patrulha. Nestas circunstâncias, o *Capellini* decidiu

entrar no porto espanhol de La Luz, nas Canárias, para desembarcar os feridos e realizar as reparações necessárias. O submarino acabou por permanecer no porto durante uma semana completa, para realizar as reparações que lhe permitissem regressar à sua base, o que estava de acordo com as convenções internacionais. Contudo, apesar de vários pedidos italianos, os espanhóis recusaram-se a reabastecê-lo de combustível, com receio de possíveis represálias inglesas, numa altura em que estes limitavam, e muito, as entregas de combustível à Espanha (DÍAZ BENÍTEZ, 2014, pp.191-192). No entanto, em Janeiro de 1941, ocorre um episódio curioso que, naturalmente, levanta suspeitas de que os submarinos do Eixo, em particular os italianos, também conheciam bem as costas das ilhas do arquipélago de Cabo Verde. No dia 6 de Janeiro, o *Capellini* terá desembarcado na ilha do Sal 23 naufragos do navio inglês *SS Shakeaspear*, “numa casa que ali temos”, ter-lhes-á dito um oficial do submarino italiano. Tratava-se de uma das casas do pessoal da LATI, claro.⁴

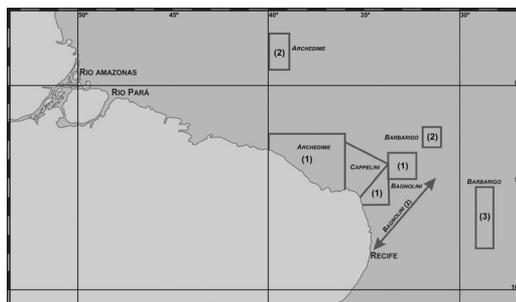


Fig. 1 – Áreas de operações dos submarinos italianos ao largo do Brasil (infografia Jaime Regalado)

Durante o resto do ano de 1941, os submarinos italianos continuaram a operar em águas mais afastadas das ilhas britânicas, que tinham menos alvos mas, também, menos patrulhas inglesas. Diversas dessas operações realizaram-se ao largo da costa Nordeste do Brasil, conforme Fig. 1. Em Outubro de 1941, o Estado-Maior italiano voltou a ponderar

a utilização de dois dos seus petroleiros que se encontravam nas Canárias para apoiar as operações dos seus submarinos. Contudo, e mais uma vez, o projecto acabou por não se concretizar (DÍAZ BENÍTEZ, 2014, p. 195).

Até ao Inverno de 1941, quando os avanços alemães finalmente foram parados pelos russos às portas de Moscovo, a utilização efectiva ou possível dos arquipélagos atlânticos, Açores, Madeira, Canárias e Cabo Verde, foi algo que esteve sempre nos planos de ambos os contendores. Neste âmbito, mas sempre muito ligados à possível intervenção alemã na Península Ibérica, todos os beligerantes, inclusivamente os americanos antes de entrarem na guerra, prepararam planos ou, pelo menos, mostraram intenções para os ocupar (DÍAZ BENÍTEZ 2013, MORALES LEZCANO, 1977). Para evitar, acima de tudo, a possibilidade de uma intervenção dos aliados, em especial dos Estados Unidos da América, de quem Salazar sempre desconfiou, no Verão de 1941 Lisboa enviou para os seus arquipélagos meios navais, aéreos e terrestres, para não serem tomados pela força, por quem quer que fosse (TELO, 1993). De salientar que Portugal não tinha meios necessários para garantir a segurança total dos mencionados arquipélagos. Teve, pois de tomar algumas opções operacionais, nomeadamente, e para o arquipélago de Cabo Verde, o plano de defesa do arquipélago, de Agosto de 1942, que apenas previa que fossem defendidas as ilhas do Sal e de São Vicente⁵. No caso do Sal, estava previsto o envio de um Regimento, com dois batalhões, uma companhia de metralhadoras, uma companhia de engenharia, uma bateria Antiaérea, uma bateria de campanha e uma esquadrilha de caças, que nunca chegou⁶.

OPERAÇÕES “COMBINADAS” ITALIANAS

Uma das grandes limitações operacionais dos submarinos é o reduzido “horizonte observável” que conseguem alcançar, fruto da baixa altura acima do nível do mar a que a ponte do submarino se encontra. Uma das maneiras de ultrapassar essa limitação é a utilização de meios aéreos que executem a missão de “reconhecimento marítimo” e que reportem os possíveis alvos aos submarinos. No Atlântico Norte, os alemães recorrem aos quadrimotores FW-200 *Condors*, com relativo sucesso, em particular face às imensas dificuldades de coordenação entre a Marinha e a Força Aérea, resultante de “guerras de protagonismo”, especialmente pelo Marechal Hermann Göring, comandante da Força Aérea Alemã durante a guerra (PATERSON, 2019).

Neste ambiente de guerra total e global, e embora aparentemente anacrónico, as companhias aéreas comerciais continuaram a operar durante o conflito, inclusivamente as dos países beligerantes. Por exemplo, a Lisboa chegavam aeronaves da Alemanha, Espanha e da Inglaterra mas, também, dos Estados Unidos da América, neste caso, utilizando hidroaviões. Apesar de estes voos serem de cariz estritamente comercial, sempre houve suspeitas que também realizavam actividades de carácter militar, nomeadamente as anteriormente mencionadas de reconhecimento marítimo. Ou seja, as aeronaves deviam reportar ou fotografar tudo o que pudesse ter interesse militar, em especial nas rotas que realizavam sobre o mar.

Apesar de não haver qualquer documentação que suporte essa actividade, os Aliados tinham fortes suspeitas que a companhia aérea italiana

LATI, no seu trajeto entre Roma e o Rio de Janeiro, para além de “romperem” o bloqueio Aliado a esses países, com o transporte de bens e pessoas, também realizavam este tipo de missões militares durante as suas viagens. No entanto, e de acordo com as memórias de um dos pilotos da LATI, os pilotos deviam transmitir para o comando dos *U-Boats* a posição de qualquer comboio que avistassem, transportar mica e diamantes

industriais, fundamentais para a indústria militar do Eixo⁷. No Verão de 1941 também os portugueses suspeitavam que ocorriam comunicações ilegais entre os italianos da LATI no arquipélago e os submarinos italianos que operavam na área⁸. Contudo, olhando para a fig.2, pode constatar-se que aparentemente haverá pouca correlação entre a rota habitual da LATI e as acções dos submarinos italianos a operar entre África e o Brasil.

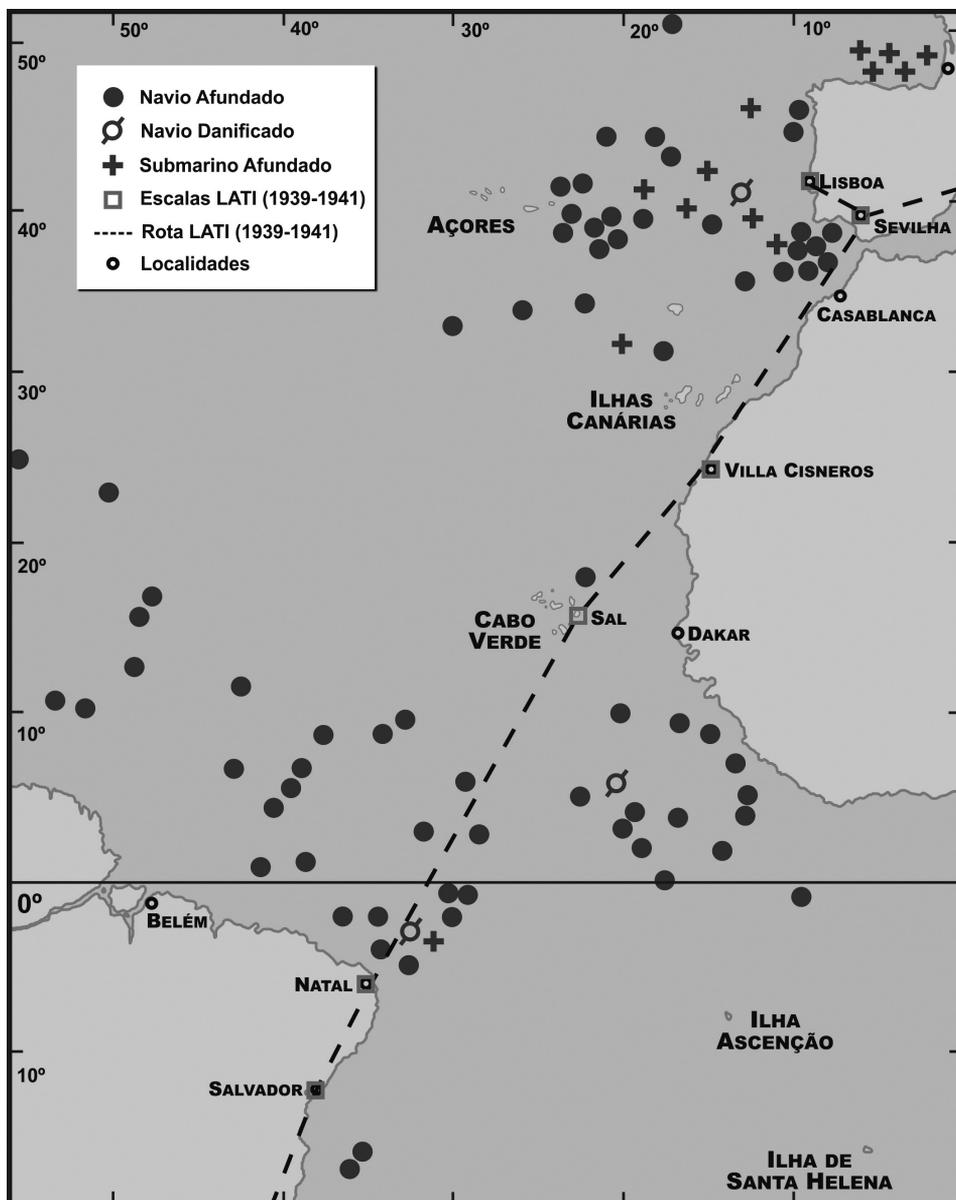


Fig. 2 – Rota dos aviões da LATI e sucessos dos submarinos italianos no Atlântico entre a Europa e o Brasil. Não parece evidente qualquer ligação entre as duas (Infografia de Jaime Regalado)

Os Aliados tinham essas suspeitas possivelmente porque as instruções que as aeronaves da Pan-american Airlines tinham, nas suas viagens transatlânticas entre a América e Lisboa, por exemplo, eram muito semelhantes. Efectivamente, um documento americano datado de 10 de Dezembro de 1941, apenas três dias após a entrada dos EUA na guerra, refere que essas aeronaves realizam reconhecimento aéreo no seu percurso, e que os elementos afectos à companhia, nomeadamente as equipas de terra, poderiam funcionar como o “núcleo de uma «quinta coluna» com o objectivo de observar e contrariar actividades inimigas”⁹. Curiosamente, este documento aborda principalmente o arquipélago dos Açores, local onde era reduzida a presença de cidadãos de países do Eixo. No entanto, o mesmo documento refere ainda que a mencionada companhia aérea americana, que já operava a partir da Guiné portuguesa, também poderia desempenhar esse tipo de missões nessa zona, desde que lhe fossem providenciados mais meios.

No entanto, conforme ocorre muitas vezes em circunstâncias de guerra, situações do acaso são consideradas provocadas, nomeadamente por razões de espionagem. Razões essas, que até podem ser plausíveis, mas para as quais não tendo dados concretos, temos apenas de as considerar como meras hipóteses. Por exemplo, vários agentes alemães na América do Sul teriam reportado os movimentos marítimos de alguns portos, e teria sido esse relato que tinha levado ao afundamento desses mesmos navios. No entanto, ao analisarmos os diários de guerra dos submarinos, não encontramos qualquer referência à chegada dessa informação. Mas também importa referir que essas informações apenas podem ser “aproveitadas” durante um curto espaço de tempo, depois deixam de ser úteis (HILTON, 1999, p.78).

A LATI NO SAL

Logo desde os inícios dos anos 30 do século XX que alemães e italianos, impulsionados por interesses comerciais e face ao elevado número de emigrantes a residir na América do Sul, se interessaram pela ligação aérea entre os dois continentes. A rota prevista inicialmente não passava pelo arquipélago de Cabo Verde, mas antes era directa entre Dakar e a cidade de Natal. Contudo, face à recusa da França em aceitar a utilização do seu território, a Itália optou pela colónia portuguesa, país mais próximo deste país em termos políticos (CASTELLANI, 2015).

Para implantar esta estrutura, que se destinava a apoiar as viagens aéreas entre Roma e o Rio de Janeiro, este projecto, de iniciativa exclusivamente italiana, escolheu uma zona na ilha do Sal, à entrada da povoação de Espargos, sendo o aeroporto muitas vezes designado por “Lagedo dos Espagos”, ou apenas aeroporto dos “Espargos” (ver fig. 3). Três meses bastaram para que os habitantes locais vissem surgir uma “pequena cidade” pré-fabricada, cujo principal problema inicial foi o abastecimento de água, que só ficou solucionado com a abertura de poços e a construção de uma grande cisterna¹⁰.

O primeiro navio, o vapor italiano *SS Anfora*, largou do porto de Génova com material e os primeiros cinco homens, a 16 de Julho de 1939, para dar início à construção do aeroporto no Sal. O navio chegou ao porto de Pedra de Lume, na ilha do Sal, a 7 de Agosto, menos de um mês antes do início da 2ª Guerra Mundial. Com o mesmo destino largaram também do porto de Génova os navios mercantes *SS Anna Martini* e *SS Tagliamento*, a 16 e 19 desse mesmo mês, com cerca de 24 homens a bordo. Estes dois navios terão permanecido alguns dias no porto de Las Palmas, nas Canárias, onde se reabasteceram, só tendo largado a 29 e 31 desse

mesmo com destino ao Sal, onde chegaram, respectivamente, nos dias 5 e 7 de Setembro, já com a guerra a decorrer (LAZZERI e PELLEGRINO, 2001, p.93).

A 7 de Outubro de 1939 aterra no Sal o primeiro avião italiano, ainda sob a companhia “Ala Littoria S.A: Linee Atlantiche” (CASTELLANI, 2015, p. 92), tendo se seguido um outro avião três dias depois, também em testes (LAZZERI e PELLEGRINO, 2001, p. 41). Sabemos também que, a 11 ou a 14 de Novembro, desse mesmo ano, ainda antes do aeroporto se encontrar em pleno funcionamento, Bruno Mussolini, filho do ditador italiano, aterrou e inspeccionou a ilha¹¹. Terá regressado à ilha em Maio de 1940, pouco antes de a Itália entrar na guerra (CASTELLANI, 2015, p. 92).

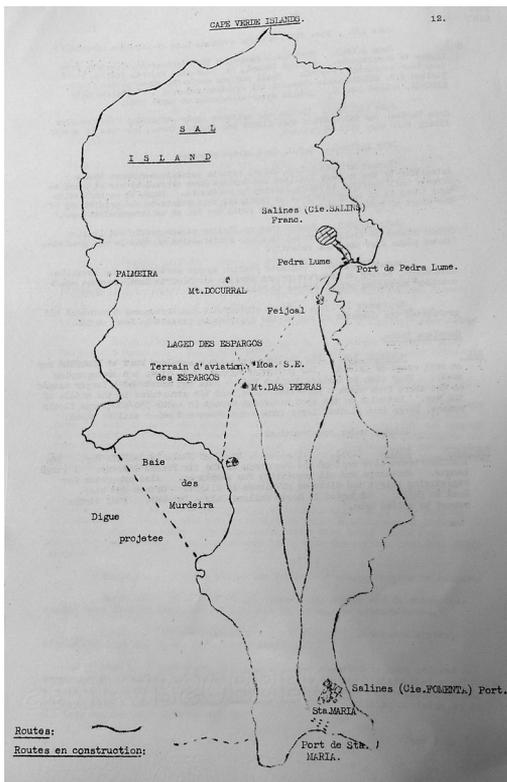


Fig. 3 – Mapa da ilha do Sal segundo os serviços de informação ingleses (UK/TNA/WO106)

A LATI “nasceu” oficialmente por decreto régio de 19 de Setembro de 1939 (CASTELLANI, 2015, p. 99), embora o aeroporto só tivesse começado a funcionar três meses após o início da guerra (STAN-

LEY, 1999, p. 98). No entanto, a primeira aeronave italiana, em rota regular, decolou de Roma apenas a 21 de Dezembro desse mesmo ano (CASTELLANI, 2015, p. 104), tendo aterrado no Sal dois dias depois¹².

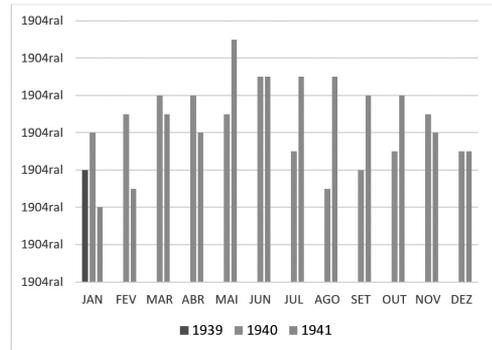


Gráfico 1 – Número de viagens realizadas pela LATI entre 1939 e 1941 (CASTELLANI, 2015, pp.160-164).

Por razões operacionais, esta rota desde o início fora dividida em três sectores distintos, sendo os 12 aviões atribuídos divididos por cada um dos sectores. O primeiro sector era o europeu, em que os aviões faziam a viagem entre Roma e a ilha do Sal, passando por Sevilha¹³, Lisboa¹⁴ e Villa Cisneros (colónia espanhola de Rio de Oro). Chegados ao Sal, os passageiros embarcavam num dos aviões do sector seguinte, enquanto a aeronave onde tinham chegado regressava a Roma, transportando os passageiros e a carga que tinha vindo do Brasil. O segundo sector percorria o percurso entre o Sal e Natal, passando pelo Recife. No regresso, o voo era directo ao Sal. O último sector realizava o percurso entre o Recife, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Buenos Aires e regressava à cidade de Natal, passando pelas mesmas cidades (CASTELLANI, 2015, p. 100). No Sal, por norma, encontravam-se estacionadas duas aeronaves para eventuais problemas que surgissem com as aeronaves em trânsito¹⁵.

Os principais aviões utilizados nestas viagens aéreas eram os aviões trimotores SIAI *Marchetti* SM 83, tendo os voos uma periodicidade semanal embora ocorres-

sem em dias intermitentes¹⁶. Cada aeronave podia transportar até cerca de 700 kg de correio, quantidade que poderia diminuir conforme o número de passageiros. Nos cerca de dois anos de operação, a LATI ainda realizou 211 voos transatlânticos, transportou 1784 passageiros, 120,8 toneladas de correio e 143,4 toneladas de material diverso (CASTELLANI, 2015, p. 140).

Para apoiar esta operação de grande envergadura, as instalações na ilha do Sal incluíam não apenas uma pista de aviação em terra batida mas, também, uma estrutura de apoio, que foi sendo aumentada até as operações da companhia serem encerradas.

No início das operações, e enquanto decorria a montagem da infraestrutura, a LATI teria no Sal entre 60 a 100 italianos, entre outros: um gestor do aeroporto, um chefe das instalações, um secretário, um cientista, um engenheiro chefe e um médico, para além de mais de 200 empregados locais¹⁷. Este elevado número de italianos na ilha chegou a preocupar o comandante do Aviso NRP *Bartolomeu Dias*, que alertou Lisboa no início do ano, pois na ilha apenas havia 30 brancos ou *assimilados* [sic]. Neste relatório já sugeria que o número de elementos italianos fosse reduzido para o mínimo indispensável¹⁸.

Apesar de todas as dificuldades, após 180 dias de trabalho árduo, ou seja, a 11 de Abril, os trabalhos de construção do aeroporto de Espargos da LATI estavam praticamente concluídos (LAZZERI e PELLEGRINO, 2001, p. 50). E, no Verão de 1941, o relatório do Major Júlio Botelho Moniz referia que:

A ilha do Sal possui um esplendido campo de aviação junto ao Lagedo dos Espagos optimamente apetrechado. Tem esplendidas instalações para pessoal, como, messe, sala de visitas, escritórios, quartos, bar, sala de leitura, bureu

[sic], etc, e bom material como hangares, oficinas de reparação de automóveis, 2 tratores com lagartas, duas barracas de lona, reboques, postos meteorológico e radiogoniómetro, estação de rádio-telegrafia, grupo electrogénio fornecedor de energia para iluminação das instalações e do campo, etc. O campo de aviação permite a aterragem em todas as direcções. É muito amplo, com 60 metros de altitude acima do mar e um esgoto natural das águas. Calculo que tenha 2 x 1,5 km, aproximadamente. O campo está todo vedado para impedir a entrada de gado¹⁹ [incluindo luzes na pista e um farol de aproximação].

Possivelmente ainda estaria a decorrer a construção ou o acabamento das oficinas de manutenção e de um edifício de escritórios, apesar da implementação de várias medidas restritivas pelas autoridades portuguesas, como foi a evacuação do pessoal ligado à construção de infraestruturas²⁰. A verdade é que, em 1942, quando as facilidades da LATI foram encerradas, para além das infraestruturas já mencionadas, também havia um grande alojamento para as equipas de manutenção de terra e tripulações extras. O conjunto era completado com quatro bons hangares para aeronaves²¹. Um postal da época dá-nos uma ideia do aspecto geral das estruturas (Fig.4).

Contudo, importa mencionar que, para além dos edifícios principais da LATI se encontrarem na povoação do Feijoal, havia, também, uma casa em Espargos e uma ou duas na Pedra Lume e que, no plano original, ainda estava prevista a construção de outros edifícios, nomeadamente de um hospital, de um hotel e de um asilo para pessoas com deficiências mentais²².

A importância estratégica e militar deste projecto para o Eixo pode ser confirmada, logo em Fevereiro de 1940, quando

um oficial-general italiano realiza uma visita à ilha e, poucos dias depois, quando um oficial alemão que permanece na ilha durante vários dias²³. E, se dúvidas houvesse, após a entrada da Itália na guerra, a LATI, à semelhança de outras companhias aéreas italianas, passou a ser coordenada pela Força Aérea Italiana, através de um novo comando, intitulado Comando Servizi Aerei Speciali (SAS) (CASTELLANI, 2015, p. 115). Não é por isso de estranhar que, nos relatórios dos serviços secretos ingleses, fosse mencionado que a companhia italiana funcionava com uma organização e disciplina de carácter militar²⁴. Esta também foi a percepção do Governador português do arquipélago, quando da sua visita às instalações da LATI, a qual reportou a Lisboa.

Pelas razões anteriormente apontadas, não é de admirar que esta linha fosse amplamente utilizada pelas redes de espionagem do Eixo, em particular as alemãs. Efectivamente, os aviões da LATI não só transportavam espões, como também material classificado que, de outra maneira, dificilmente chegaria ao seu destino. Algumas dessas acções de espionagem também eram realizadas pelo pessoal da própria companhia²⁵. Adicionalmente, os Aliados suspeitavam que as aeronaves desta companhia também passavam informações da navegação Aliada aos submarinos do Eixo, chegando mesmo, segundo estes, a “guiar” os submarinos até às “vítimas”. Por exemplo, o incremento de voos realizados nos meses do Verão de 1941 (ver Gráfico 1), aumentaram essas suspeitas. Além disso, a tentativa de seis mercantes alemães de romperem o bloqueio Aliado, vindos do Brasil, também coincidiu com esse aumento de actividade, o que só veio reforçar as suspeitas dos Aliados (CONN e FAIRCHILD, 1999, pp. 247-248). Mas, a LATI também realizou outras missões clandestinas, por exemplo,

repatriar alguns dos tripulantes de navios alemães que tinham chegado ao arquipélago de Cabo Verde. Foi o caso do médico alemão Der Welsed Herr G. Nout e de vários tripulantes alemães do navio com bandeira do Panamá, *SS Prometheus*²⁶.

Apesar de as restrições que Portugal começou, lentamente, a aplicar a esta operação, os ingleses tornaram a queixar-se que os italianos continuavam a gozar de grandes facilidades e liberdade de acção. Esta situação permitia-lhes, por exemplo, transportar caixas suspeitas sem passar pela alfândega e, inclusivamente, elementos alemães com destino ao continente americano. Por exemplo, o mês de Março de 1940, a menos de um mês do aeroporto ficar concluído, ficou marcado pela apreensão no aeroporto de diverso material militar, incluindo 24 armas automáticas, que teria sido desembarcado de um navio italiano. Esta situação fez com que Portugal reforçasse os meios alfandegários no aeroporto de Espargos.

A continuada pressão britânica terá levado a que, no dia 1º de Junho de 1940, tivessem chegado a Cabo Verde as instruções do Governo português para que não fossem construídos quaisquer novos edifícios, que fosse removido todo o arame farpado e que todos os oficiais superiores italianos abandonassem o local.

Alguns dias depois, o cônsul britânico informou Londres de que a maior parte do material e pessoal, possivelmente ligado à construção das infraestruturas, já teria abandonado o local, por meio marítimo, conforme já foi anteriormente mencionado. Curiosamente, o documento refere que o pessoal italiano teria embarcado em cinco navios da mesma nacionalidade, mas posteriormente apenas refere dois, o *SS Cherca*²⁷ e o *SS Kizonza*²⁸. E, efectivamente, nos três meses seguintes, é possível constatar uma ligeira redução no número de aviões que praticaram a

ilha do Sal, talvez directamente resultante dessa redução do pessoal.

Possivelmente também devido a essa redução no Verão de 1940, nessa altura decorreram negociações entre os ale-

mães e os italianos junto das autoridades francesas de Vichy, para a possível utilização, como alternativa ao Sal, de facilidades em Dakar. Contudo, estas não tiveram qualquer sucesso.

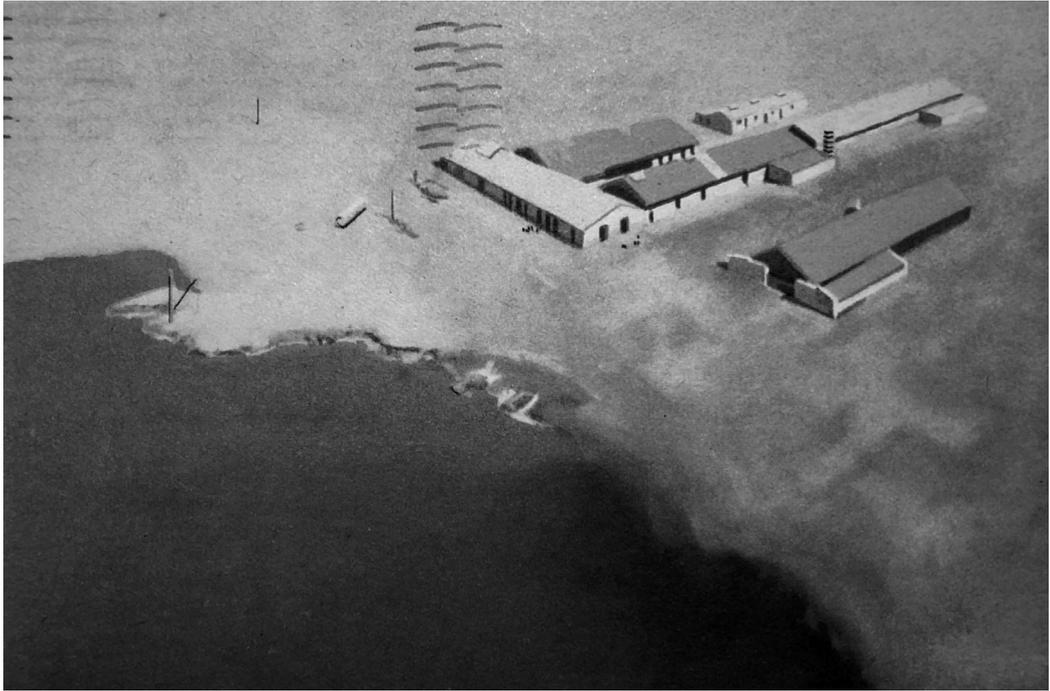


Fig. 4 – Postal da época representando o aeroporto de Espargos (Sal) (Col. do autor)

Entretanto, no início de Setembro de 1940, as autoridades portuguesas locais tomam medidas ainda mais drásticas, proibindo o envio de qualquer combustível para a ilha do Sal. No entanto, essa medida não terá sido eficaz, pois se constata agora um aumento do movimento nos meses seguintes. Inclusivamente, nesse período, terá aterrado um avião que, pelas dimensões, teve de ficar no exterior dos hangares.

Nesse período de grande redução do número de voos, que decorreu entre o final de 1940 e Março do ano seguinte, o Governo português apenas deu autorização para que fosse fornecido combustível para dois aviões por mês. Neste hiato de tempo, o governo italiano tentou também pressionar o governo brasileiro para que este fornecesse combustível para aumentar as operações a partir do Sal, o que parece não ter surtido efeito. O pouco com-

combustível que foi disponibilizado à LATI, numa altura em que havia uma falta generalizada no arquipélago, foi disponibilizado pela Vacuum Oil Company. Contudo, e agora possivelmente devido a pressões por parte do governo italiano e alemão em Lisboa, as actividades da LATI voltaram a aumentar a partir de Março de 1941²⁹.

Apesar deste ambiente de dificuldades, os serviços de informações britânicos reportaram que o Cônsul italiano, Pedro Bonucci, desenvolveu todos os esforços possíveis para manter a LATI em operação pois, de acordo com o próprio governo italiano, esta era a única ligação directa entre as potências centrais e a América do Sul. Esta tarefa do Cônsul era-lhe facilitada pelo facto de ser proprietário de um palhabote de nome *Rápido*, o qual utiliza para fornecer à estrutura de terra da companhia tudo o que necessitam, incluindo

combustível e alimentação, obtidas localmente ou do navio italiano *SS Gerarchia*. Adicionalmente, o veleiro também servia para transportar correio, entre São Vicente e o Sal, sem censura, directamente de e para a Alemanha e a Itália³⁰. Essa opção garantia que os Aliados, em especial os ingleses, não conseguissem interceptar e ler a correspondência que seguisse pelas vias, inclusivamente através dos navios mercantes nacionais. Foi o que aconteceu, por exemplo, no início de 1944, numa altura em que a LATI já não estava a operar, em que a correspondência enviada pelo cônsul alemão em S. Vicente para Lisboa, que seguiu a bordo do vapor português *Guiné*, e que foi lida pelos ingleses³¹.

São estes esquemas que levam o cônsul inglês lamentar-se que, para além de combustível para as aeronaves que provinha de Cisneros, também havia um fluxo de combustível, desde a Praia e de S. Vicente, para o Sal³². Esse combustível devia ser transportado por embarcações espanholas, como relata, em Setembro desse mesmo ano de 1941, o comandante do 1^a BE do RI11. Segundo o relatório por este elaborado, no dia 11 desse mês, teria havido uma tentativa de desembarcar na zona da Pedra Lume combustível a partir de um veleiro espanhol, que acabou por não se concretizar³³.

Na opinião do vice-cônsul inglês, se fosse possível interromper esse fluxo ilegal de combustível, seria possível suspender a actividade da companhia ou, pelo menos, minimizá-la. Ainda segundo este, o combustível era fornecido pela Vacuum Oil Company, cujos agentes no Sal eram portugueses, não acreditando o vice-cônsul que fossem os agentes da Shell Company, que eram britânicos.

Entretanto, com o reforço da presença militar portuguesa no arquipélago a partir de Maio de 1941, devido ao receio que Salazar tinha de que as ilhas fossem ocupadas militarmente pelos Aliados, as facilidades

que a LATI possuía no arquipélago sofreram novas restrições. Por exemplo, em Setembro desse mesmo ano, o vice-cônsul inglês em S. Vicente reportou para Londres que a antiga pista de aterragem da companhia aérea italiana tinha sido inutilizada, através da colocação aleatória de grandes blocos de cimento. Essa operação, realizada pelos militares portugueses, teria o objectivo de inutilizar outras zonas propícias a servir como pistas de aterragem improvisadas³⁴, e foi executada no seguimento de uma ordem emanada de Lisboa no início de Junho desse mesmo ano³⁵.

Apesar de todas essas acções, o mesmo cônsul continuava a reportar uma intensa actividade por parte da LATI, apesar de as reservas de combustível local da companhia se encontrarem quase esgotadas. Refere também um grande movimento de passageiros, principalmente alemães e italianos mas, também, de japoneses, entre a Europa e a América do Sul. Esses passageiros seriam militares de Marinha de alta patente, que eram tratados pelos postos de Almirantes ou Capitães de Mar e Guerra, e que permaneciam na ilha de um a sete dias. Inclusivamente, nesse mesmo mês de Maio, teria aterrado no Sal um piloto alemão que tinha vindo na última aeronave que tinha chegado de Cisteros. Este piloto tinha examinado a ilha com muita atenção e utilizou um novo tipo de aeronave militar, que tinha as marcas I-Luno, em azul³⁶.

Na ilha, em Julho de 1941, após a partida dos elementos ligados à construção do aeroporto, só restariam cerca de 20 italianos, para além das três aeronaves e o material móvel³⁷. Contudo, em Abril de 1942, numa altura em que já não ocorriam voos regulares, só estavam na ilha 12 italianos³⁸. Para percebermos como a situação se tinha alterado desfavoravelmente para os italianos, ainda em Junho de 1942, oficiais italianos foram obrigados a pedir

vistos de entrada em Cabo Verde³⁹.

O FINAL DAS OPERAÇÕES DA LATI NO SAL

Talvez fruto de todas estas situações e da pressão que os ingleses vinham fazendo sobre o próprio Governo português, a 3 de Março de 1942 Lisboa terá ordenado que três homens de comunicações portuguesas fossem colocados na estação de TSF do aeroporto. No entanto, os ingleses tinham perfeita consciência que, não só estes homens, sem a adequada supervisão, podiam ser subornados, como também havia outros rádios clandestinos na ilha: um na baía da Parda e outro portátil e muito potente. Segundo os serviços de informações britânicos, todos estes rádios comunicavam com navios inimigos no mar, com Roma e até com o Brasil⁴⁰. Os próprios portugueses, directa ou indirectamente, também tinham a percepção que os rádios operados pelo pessoal italiano efectuavam comunicações clandestinas⁴¹.

Ainda neste âmbito, o próprio cônsul inglês também se lamentava que, para além do fluxo clandestino de combustível para os aviões já referido, também chegava ao Sal gasóleo, para ser utilizado no gerador que alimentava a estação de rádio da LATI, para além das luzes da pista e o farol de aproximação da mesma⁴².

Numa tentativa de pôr cobro a esta potencial ameaça, os americanos não só proibiram as companhias americanas de fazer negócios no Brasil e na América do Sul no geral, com as companhias de países do Eixo, como também pressionaram o governo brasileiro para que estas interrompessem as suas actividades. E, com o começo das operações militares americanas no Nordeste brasileiro, passou a ser indesejável a existência destas operações, assim como das estações de rádio que estavam associadas. Em Dezembro de 1941, o governo americano conseguiu

que todas as operações fossem encerradas (CONN e FAIRCHILD, 1999, p. 248).

Contudo, não foi uma operação simples, pois os brasileiros estavam renitentes em encerrar as actividades da LATI no seu território. Não só um dos filhos do presidente brasileiro ocupava um lugar importante na companhia, como esta tinha fortes ligações a influentes indivíduos brasileiros. Será neste quadro que, em meados de 1941, os serviços de informações americanos conceberam um plano para desacreditar a companhia aos olhos do presidente brasileiro. Este plano previa a “existência” de uma carta falsa a comprometer a companhia aérea italiana em actividades de subversão contra o presidente brasileiro. Contudo, para que esta fosse credível, foi necessária uma complicada manobra de falsificação não só da assinatura do presidente da linha aérea, como até do próprio papel da carta. Para aumentar a credibilidade da mesma, foi simulado que a carta estaria entre documentos supostamente roubados da casa do director-geral da LATI no Rio de Janeiro. O assaltante, a soldo dos americanos, vendeu depois a “falsa” carta a um jornalista que, por sua vez, a fez chegar à embaixada americana. A carta, cujo texto mencionava a hipótese de o presidente ser deposto através de um golpe de estado, apoiado pela Itália, face à aproximação deste aos americanos, acabou por chegar ao Presidente Vargas pelas mãos do embaixador americano. Foram estas estratégias, juntamente com a pressão constante exercida pelos americanos, que ditaram o encerramento da actividade da LATI no Brasil (HILTON, 1999, pp. 205-207). Cinco dias depois, ou seja, a 28 de Dezembro, os brasileiros proibiram também que as rádios efectuassem transmissões em cifra, como era habitual nas estações da LATI, que teoricamente existiam apenas para acompanhar os voos da companhia (HILTON, 1999, p. 223).



Fig. 5 – Cabeçalho de um papel de carta timbrado da LATI (PT/AHM)

Curiosamente, a ordem para a requisição militar das instalações da LATI, no Sal, apenas foi determinada em meados de Setembro de 1942, já com o aeroporto de Espargos sem movimento há quase um ano. Verdadeiramente, a ocupação das mencionadas instalações apenas foi concretizada no dia 15 desse mês, pelos militares portugueses. Naturalmente que o representante da LATI no Sal protestou pelo modo como tudo ocorreu, alegando que não tinha recebido qualquer comunicação de Itália⁴³. No dia seguinte, o comandante militar do Sal informou ao comandante militar do arquipélago que a operação tinha decorrido na normalidade e que as instalações se encontravam encerradas. Três italianos, que ainda permaneciam no aeroporto, tinham sido evacuados para Santa Maria⁴⁴, juntamente com o mobiliário que consideraram imprescindível, e iriam proceder à inventariação do material existente.

De facto, alguns dias depois, o Comandante Militar de Cabo Verde informou Lisboa que o Comando Militar do Sal tinha ocupado as instalações da LATI, requisitando as mesmas. Também todo o material de consumo útil teria sido requisitado, incluindo os móveis deixados pelo pessoal italiano, que tinha fixado residência em Santa Maria. À data da requisição, o conjunto de edifícios existente no Lagedo dos Espargos já tinha mais edifícios, para além de dois chalés e uma barraca na baía da Murdeira.

A ocupação inicial das instalações do aeroporto de Espargos terá sido realizada apenas por elementos que já estavam na ilha, sendo posteriormente reforçados por outros elementos vindos de S. Vicente. Um dos primeiros contingentes de reforço a chegar foi a CAR do RI24, que largou para o Sal no dia 19 de Novembro de 1942, após passarem 18 longos meses em S. Vicente, à espera da ordem de embarque⁴⁵.

Todo este conjunto de estruturas da LATI foi ocupado pelos militares portugueses da seguinte forma⁴⁶:

- Escritório: Comando do R.I.24, comando da 3ª BACA e a Direcção do H.M. Sal;
- Hangar nº 1: Caserna de praças do RI 24, 3ª BACA e o pessoal europeu do H.M. Sal;
- Hangar nº 2: parque de viaturas militares, parque do material da LATI a requisitar eventualmente;
- Hotel: Alojamento de oficiais e sargentos, com respectivas messes e cozinhas;
- Enfermaria: Sala de operações, enfermaria de cirurgia e posto-socorros do H.M. Sal;
- Armazém nº 1: Arrecadação do RI24, idem do H.M. Sal e cantina do Agrupamento;
- Armazém nº 2: Refeitório de praças do agrupamento (cerca de 300 homens);
- Armazém nº 3: Arrecadação e paiol da 3ª BACA;
- Ed. operários europeus: Enfermaria, medicina, quartos isolados do H.M. do Sal, retretes, casas de banho e lavatórios para todo o agrupamento;

- Barraco de operários nativos: Depósitos de géneros, oficinas sapateiros, alfaiates e barbearia, casa da guarda;
- Posto da TSF (alvenaria): Posto TSF;
- Central eléctrica: Sem alteração;
- Chalés: Farmácia e consultório Otrino [sic];
- Barraca madeira: Posto de Observação da baía da Murdeira.

Contudo, e apesar das facilidades logísticas que os militares portugueses encontraram no aeroporto, garantidamente muito superiores às que dispunham o restante do pessoal militar, até Novembro de 1943, quando este pessoal saiu de do Sal, a doença grassou entre estes militares provocando, inclusivamente, várias mortes⁴⁷.

Em termos do material da LATI, no final de Janeiro de 1943, ainda estava por definir o que fazer com algum desse material que não interessava às forças portuguesas. Só algum tempo depois é que o comandante da força estacionada em Espargos recebeu instruções sobre o material que devia devolver, de imediato, ao representante da LATI. O restante do material que interessava às forças portuguesas foi, tentativamente, valorizado localmente ou com o auxílio da embaixada italiana em Lisboa⁴⁸. No entanto, só após o final da guerra é que a LATI viria a ser indenizada pelo material requisitado, como foi o caso, por exemplo, de 300 tambores de 200 litros de capacidade cada⁴⁹, assim como pela própria estrutura (CASTELLANI, 2015).

Após o desembarque americano no Norte de África, em 1942, a importância estratégica de Cabo Verde, no âmbito da guerra, diminuiu, drasticamente, pois, em Janeiro de 1944, o próprio Almirantado britânico afiançou que, desde 1941, não havia registo de submarinos alemães a operar nas imediações do arquipélago⁵⁰. No entanto, Lisboa continuava preocupada com a possibilidade de o arquipélago ser

atacado, em especial a ilha de S. Vicente e a do Sal. Caso esse ataque ocorresse, em Fevereiro de 1943, face às dificuldades “de vida da ilha” as forças que estavam deslocadas na ilha sabiam que não podiam garantir a defesa integral da mesma, pelo que deviam apenas garantir a “defesa a todo o custo do aeroporto dos Espargos”. Curiosamente, a directiva pessoal e secreta, enviada ao comandante da ilha do Sal, referia que não era possível “no momento, prever qual o inimigo ou inimigos prováveis”⁵¹ pois, efectivamente, já não havia essa ameaça. Para a defesa do aeroporto, para além das forças terrestres, estava previsto que o aeroporto fosse ainda defendido por uma bateria de artilharia antiaérea com quatro peças de 40 mm, aumentada para seis, logo que possível⁵², cujas primeiras peças ainda terão chegado à ilha.

UMA “PEGADA CULTURAL” DESTE EPISÓDIO

Contudo, para além desta história material, relativa às aeronaves e ao aeroporto, não nos podemos esquecer do factor humano, que se materializou nos soldados portugueses que ocuparam o aeroporto, nos elementos italianos deslocados para uma ilha no meio do Atlântico, num mundo em guerra e, naturalmente, na população da ilha do Sal.

Da documentação oficial trocada entre os diversos organismos militares do arquipélago, conseguimos aperceber das imensas dificuldades que os militares destacados para o Sal passaram, em especial por, só mais tarde, ter sido atribuído um pequeno veleiro para agilizar a distribuição de bens⁵³. Essas dificuldades eram tais que, na ilha, apenas permaneceu um dos dois batalhões do regimento de infantaria, revezando-se, de oito em oito meses com o outro, que devia permanecer em S. Vicente⁵⁴.

São poucas, ou quase nenhuma, as memórias dos vários milhares de soldados

portugueses que ficaram estacionados nas diversas ilhas durante a Segunda Guerra Mundial. Ao que o autor saiba, apenas no final de 2019 foi publicado um único testemunho de autoria de Adriano Lima intitulado “As forças Expedicionárias a Cabo Verde na II Guerra Mundial”. Relativamente aos italianos, existem algumas obras centradas na LATI, e uma especificamente sobre o Sal.

Nesta obra, surgem algumas páginas sobre o chefe da base, que permaneceu na ilha até ao final da guerra (LAZZERI e PELLEGRINO, 2001, pp. 62-64). Contudo, à história deste italiano, que permaneceu na ilha sozinho, como “guardião” do seu aeroporto, surgiu uma versão ligada a uma moça local, a Dona Vi, ou antes, a Dona Vicência Brito. Esta senhora, na altura uma moça, tinha acabado de chegar da ilha da Boa Vista, e terá sido uma das primeiras empregadas de limpeza contratadas pela companhia. Juntamente com outras jovens, trabalhou na lavandaria do aeroporto, lidando diariamente com os funcionários italianos da LATI. Essa estreita ligação com estes elementos exógenos à ilha e a Portugal, marcaram a Dona Vi, e naturalmente os restantes funcionários, de várias maneiras. Não só tinham aprendido algumas palavras de italiano, que utilizavam mesmo quando já não estavam no local de trabalho, como observavam comportamentos completamente estranhos à mentalidade portuguesa da época. Por exemplo, a senhora recordava-se que as italianas frequentavam as piscinas e as praias da ilha e que, por vezes, tomavam banho sem qualquer roupa. Ou então, que ficavam a apanhar sol nas esplanadas a beber *Martini's*... algo que, certamente, não seria possível ver uma portuguesa a fazer na época, nem no continente.

Segundo esta, a calma e o silêncio só voltaram à ilha e, especialmente, ao aeroporto, após o encerramento do mesmo pelos portugueses, tendo permanecido na

ilha o chefe da base, o italiano Luigi Salvi⁵⁵. Um artigo publicado em 2017 refere que as pessoas mais velhas se lembram de vê-lo, sozinho, na varanda, olhando o horizonte. Até que, numa manhã, o italiano terá reparado na beleza da jovem empregada que lhe varre o gabinete. Tudo terá começado quando, numa manhã, ofereceu uma chávena de café a Vicência. Durante muito tempo, havia quem ainda se lembrasse de os ver em piqueniques, ao entardecer, bebendo champanhe numa praia deserta da ilha. Um dia levou-a a ver o Carnaval de São Vicente, tendo percorrido juntos as ruas e os cafés do Mindelo, entrando e saindo dos bailes, até de madrugada.

Na tarde em que receberam a notícia de que a guerra tinha acabado, Luigi Salvi foi ao armazém, pegou em duas garrafas de *Chianti* e colocou músicas no gramofone. O italiano só saiu da ilha em 1948, após a compra das instalações aeroportuárias do Sal, por uma quantia irrisória, pelo Governo português. Durante muito tempo, sempre que ouvia o ruído dos motores, ela corria para a pista a espreitar cada avião que aterrava. No ano em que Sofia Loren fez escala no Sal, Vicência Brito casou com um funcionário português do aeroporto e mudaram-se para Lisboa⁵⁶.

BIBLIOGRAFIA

CASTELLANI, Antonio, *Il gabbiano in Camicia Nera*, [s.l.], LoGisma, 2015.

CONN, Stetson e FAIRCHILD, Byron, *The Framework of Hemisphere Defense. The Western Hemisphere*, Washington DC, United States Army, Center of Military History, 1989.

DÍAZ BENÍTEZ, Juan José. “The Italian Naval War in the Mid-Atlantic: Blockade Runners and Submarines in the Canary Islands (1940–1943)”. *The Mariner's Mirror*, 100:2. London, 2014, pp.186-197.

DÍAZ BENÍTEZ, Juan José, “Los proyectos Británicos para ocupar las islas Atlánticas durante la no beligerância española (1940-1943)”. *Hispania Nova*, 11. Las Palmas, 2013, pp. 93-119.

HILTON, Stanley E., *Hitler's secret war in South America. 1939-1945*, Louisiana, Louisiana State University Press, 1999.

LAZZERI, Gherardo e PELLEGRINO, Adalberto, *Sal. A Ilha de Cabo Verde que entrou na história da aviação comercial italiana*, [s..l.], LoGisma editore, 2001.

MORALES LEZCANO, Victor, “Canarias, Azores y Cabo Verde durante la Batalla del Atlantico (Junio 1940-Septiembre 1943)”. *Anuario de Estudios Atlanticos*, 23, Las Palmas, 1977, pp.205-236.

PATERSON, Lawrence, *Eagles over the Sea. 1935-1942*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2019.

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

TELO, António José e SALGADO, Augusto, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, 2 vols, Porto, Fronteira do Caos, 2018.

TELO, António José, *Os Açores e o Controlo do Atlântico (1898-1948)*, Edições ASA, Lisboa, 1993.

UBALDINI, Ubaldino Mori (ed.), *I sommergibili negli Oceani. La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, vol. XII, Reedição da 3ª Edição de 1976, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2002. <https://expressodasilhas.cv/opiniao/2017/05/25/dona-vi/53288>, acedido a 11 de Fevereiro 2020.

NOTAS

¹ Biblioteca Central de Marinha-Arquivo Histórico (futuramente PT/BCM-AH)/Registo diário dos Serviços de Pilotagem de Lisboa – 1939.

² The National Archives-Kew (futuramente UK/TNA)/FO 371-39617.

³ UK/TNA/FO 371/39617.

⁴ Arquivo Histórico Militar (futuramente PT/AHM)/FO06-H32-Cx404.

⁵ PT/AHM/FO037-518.

⁶ PT/AHM/FO006-H32-Cx404.

⁷ Renato Vigliar, *Autobiografia di un pilota*, apud CASTELLANI, 2015, p.133.

⁸ PT/AHM/FO06-H32-Cx404.

⁹ Department of Defence Archives, President's Secretary's File, *Office of Strategic Services* –

Report on the Azores Islands (16620564).

¹⁰ <https://expressodasilhas.cv/opiniao/2017/05/25/dona-vi/53288>, acedido em 11 de Fevereiro de 2020.

¹¹ UK/TNA/WO 106/5238.

¹² <https://expressodasilhas.cv/opiniao/2017/05/25/dona-vi/53288>, acedido em 11 de Fevereiro de 2020.

¹³ Por vezes também é referido que a linha passava por Valência. STANLEY, 1999, p.98.

¹⁴ Há autores que referem que não haveria desvio, mas que a LATI transportava pessoas e bens de Lisboa para Sevilha, fazendo na cidade espanhola a ligação, de passageiros e de carga, entre Portugal e o Brasil. Esta ligação com Lisboa era, essencialmente, de carácter político e estratégico.

¹⁵ UK/TNA/FO 371-34681.

¹⁶ PT/AHM/FO037-518.

¹⁷ UK/TNA/WO 106/5238.

¹⁸ PT/BCM-AH/Cx. 1394-8.

¹⁹ PT/AHM/FO037-518.

²⁰ UK/TNA/FO 371/26842.

²¹ UK/TNA/FO 371-34681.

²² UK/TNA/WO 106/5238.

²³ UK/TNA/WO 106/5238.

²⁴ UK/TNA/WO 106/5238.

²⁵ Para mais detalhes sobre a utilização pelas redes de espionagem, ver Stanley E. Hilton, *Hitler's secret war in South America. 1939-1945*, Louisiana, Louisiana State University Press, 1999.

²⁶ UK/TNA/FO 371/26842 e PT/AHM/FO06-H32-Cx404.

²⁷ O SS *Cherca* tinha-se refugiado no porto de La Luz, Gran Canaria, quando a Itália entrou na guerra. DÍAZ BENÍTEZ, 2014, p.189.

²⁸ Julgo que se trata de um erro de grafia, poderá ter sido SS *Isonzo*, que estava na mesma situação, mas no porto de Villa Cisneros. DÍAZ BENÍTEZ, 2014, pp.195.

²⁹ UK/TNA/WO 106/5238.

³⁰ UK/TNA/FO 371/26842 e PT/AHM/FO06-H32-Cx404.

³¹ UK/TNA/FO 371-39671.

³² UK/TNA/FO 371/26842.

³³ PT/AHM/FO06-D22-520.

³⁴ UK/TNA/FO 371/26842.

³⁵ PT/AHM/FO037-518.

³⁶ UK/TNA/FO 371/26842.

³⁷ UK/TNA/WO 106/5238.

³⁸ Na ilha do Sal, encontravam-se ainda seis italianos e três italianas ligadas à *Italcable Telegraph Co.* UK/TNA/FO 371/26842.

³⁹ UK/TNA/WO 106/5238.

⁴⁰ UK/TNA/WO 106/5238.

⁴¹ PT/AHM/FO06-H32-Cx404.

⁴² UK/TNA/FO 371/26842.

⁴³ Curiosamente, após o encerramento do aeroporto do Sal, a LATI continuou as suas operações no percurso entre Roma, Sevilha e Lisboa. CASTELLANI, 2015, p.118.

⁴⁴ Dois seriam guardas, que regressaram, por via desconhecida, pouco tempo depois a Itália e o outro era o chefe da base, Luigi Salvi, que abordarei mais à frente. LAZZERI e PELLEGRINO, 2001, p.63.

⁴⁵ PT/AHM/FO06-D22-Cx522.

⁴⁶ PT/AHM/FO037-518.

⁴⁷ PT/AHM/FO06-D22-Cx522.

⁴⁸ PT/AHM/FO037-518.

⁴⁹ PT/AHM/FO037-518 e FO06-H32-Cx404.

⁵⁰ UK/TNA/FO 371/39617.

⁵¹ PT/AHM/FO037-518.

⁵² PT/AHM/FO06-H32-Cx404.

⁵³ PT/AHM/FO037-518.

⁵⁴ PT/AHM/FO06-H32-Cx404.

⁵⁵ Curiosamente, não consta na relação elaborada pelos serviços secretos ingleses de 1940. UK/TNA/WO 106/5238.

⁵⁶ <https://expressodasilhas.cv/opiniao/2017/05/25/dona-vi/53288>, acedido em 11 de Fevereiro de 2020.

Artigos

Roger Dence

Retratação de artigo

The Context and Origins of the Brazilian Torpedo Boat Goyaz, 1907*

O contexto e as origens da Torpedeira brasileira Goyaz, 1907

Roger Dence

Independent maritime history researcher and a member of the Society for Nautical Research. He studied for an MA in the History of War at King's College, London, UK, where his dissertation focused on British Merchant Shipping in the Russo-Japanese War 1904-05. Previously he worked in technical journalism, in high-technology fields in public relations, marketing and management roles, and as a lecturer in management education and e-learning researcher.

ABSTRACT

Two experimental vessels of first-class torpedo-boat design were launched by the British shipbuilder Yarrow in 1903-1904. These were turbine-powered vessels of a type of small, fast warship that had been of growing interest to the world's navies since the invention of the Whitehead self-propelled torpedo in 1877. During the Russo-Japanese War 1904-1905, British shipbuilders were prohibited from accepting orders for vessels of war or equipping such vessels for sale to belligerents. However, the first of the two Yarrow vessels, which became known as the *Caroline*, was purchased as an unarmed 'fast steam yacht' by two middlemen acting on behalf of Russia in September 1904. After 'escaping' from the Thames and sailing to Libau in Baltic Russia, the vessel was taken into Russian naval service. The second vessel, known as the *Jeanne*, was intended to be purchased in the same way, but this further sale was halted by the British Government's earlier actions. After remaining in Yarrow's ownership for another two years, the *Jeanne* was bought in 1907 by the Brazilian Navy as a torpedo boat and training ship and renamed BNS *Goyaz*.

KEYWORDS: Yarrow & Company; turbine-engined torpedo boat; 'steam yacht' *Caroline*; 'steam yacht' *Jeanne*; Russo-Japanese War 1904-1905; Brazilian Navy torpedo boat *Goyaz*

RESUMO

Dois navios experimentais com projeto de torpedeiras de primeira classe foram lançados pelo estaleiro naval britânico Yarrow entre 1903-1904. Eram um tipo de navio de guerra pequeno e rápido movidos a turbina, que interessavam cada vez mais às marinhas do mundo desde a invenção do torpedo autopropulsionado Whitehead em 1877. Durante a Guerra Russo-Japonesa de 1904-1905, os construtores navais britânicos foram proibidos de aceitar pedidos da parte dos beligerantes de navios de guerra ou de equipá-los. No entanto, o primeiro dos dois navios Yarrow, que ficou conhecido como Caroline, foi comprado como "iate rápido a vapor" desarmado por dois intermediários que atuavam em nome da Rússia em setembro de 1904. Depois de "fugir" do Tamisa e navegar para Libau na Rússia Báltica, o navio foi levado para o serviço naval russo. O segundo navio, conhecido como Jeanne, deveria ser comprado da mesma maneira, mas essa venda adicional foi interrompida pelo governo britânico. Após permanecer sob propriedade da Yarrow por mais dois anos, o Jeanne foi comprado em 1907 pela Marinha do Brasil como torpedeira e navio de treinamento e renomeado como Goyaz.

PALAVRAS-CHAVE: Yarrow & Company; Torpedeira movida a turbina; iate a vapor *Caroline*; iate a vapor *Jeanne*; Guerra Russo-Japonesa 1904-1905; Torpedeira *Goyaz*

*Artigo recebido em 18 de maio de 2020 e aprovado para publicação em 11 de setembro de 2020.

Navigators: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, nº 32, p. 171-187 – 2020.

INTRODUCTION

In 1903/1904, Yarrow & Company launched two experimental, turbine-powered vessels of first-class torpedo-boat design. These were built on a speculative basis for stock at the company's shipyard at Poplar, East London. The first vessel launched in 1903, and later known as *Caroline*, achieved notoriety during the Russo-Japanese War 1904-1905 on account of its controversial departure from British neutrality and jurisdiction in October 1904. This arose from the vessel being purchased as a 'fast steam yacht' under false pretences by intermediaries acting for Russian interests, leaving British waters without authority, and sailed to Libau in Baltic Russia where it was taken into Imperial Russian naval service.¹

The second vessel became known in official records as the *Jeanne*. It was to have been bought on the same basis and in the same way to the same intermediaries acting for (presumably, the same) Russian interests, with a deposit on the vessel paid to Yarrow by the conspirators. However, plans for this second transaction and the departure of the *Jeanne* from the River Thames to the Baltic were thwarted by the British authorities' response to the earlier episode involving the *Caroline*. To all intents and purposes, the *Jeanne* was identical to the *Caroline* in terms of its overall design and key parameters. The vessel remained in Yarrow's ownership, under official observation, at least until June 1906 after which British sources appear to be silent on the question of the *Jeanne*. However, in 1907, Yarrow sold a similar vessel of first-class torpedo-boat design to the Brazilian Navy which became BNS *Goyaz*.²

The stories of the *Jeanne* and the *Goyaz* are those of mystery as well as history, given that both of these vessels seemingly were identical in all major respects: the

research question addressed is thus whether the *Jeanne* in fact became the *Goyaz* in 1907. This article highlights the salient features of an age of innovation and technological development in warship design and shipbuilding, and in the history of Yarrow itself, in the period from the 1870s to the first decade of the twentieth century. The origins of the *Caroline* and the *Jeanne* are outlined, including the relevant political and neutrality issues in 1904 and 1905. The subsequent purchase of the second vessel is discussed by reference to archival material in connecting the initial story of the *Jeanne* with the subsequent story of the *Goyaz*.

AN AGE OF INNOVATION IN SHIPBUILDING

Innovations in ship hull, propulsion and propeller design, together with the use of new engineering materials, enabled rapid developments in shipbuilding techniques in the late nineteenth and early twentieth centuries. Many vessels were built on an experimental basis. The turbine concept pioneered by Parsons in 1884 was a major development in marine propulsion and in the evolution of ship design, the demonstrator vessel *Turbinia* launched in 1894 heralding the use of turbines in many types of vessel (STRONG, 1906, pp. 39-45; SMITH, 1937, pp. 271-272, 275-276).

The first experimental, turbine-powered warships entered service with Britain's Royal Navy in 1899, the destroyers *Viper* and *Cobra* both being lost in 1901 and replaced by the *Velox* (ex-*Python*) in 1904³ (STRONG, 1906, pp. 41-50; SMITH, 1937, pp. 278). By that year, turbine ships had entered commercial service in short-sea and cross-channel ferries, where speed and economy were important factors for operators (DUNELL, 1902, pp. 160-161; DUNELL, 1904, p. 135; STRONG, 1906, pp. 47-50; PARSONS, 1934, pp. 36-37).

Wealthy owners of luxury yachts had also appreciated the vibration-free running of turbines for comfort and the need for less engine space (DUNELL, 1902, pp. 162-163; STRONG, 1906, p. 50; PARSONS, 1934, pp. 38-39). The potential of turbines was soon recognised more widely by shipping companies and navies, with the Royal Navy adopting steam-turbine propulsion for its main classes of warships in January 1905⁴ (DUNELL, 1906, pp. 73, 89).

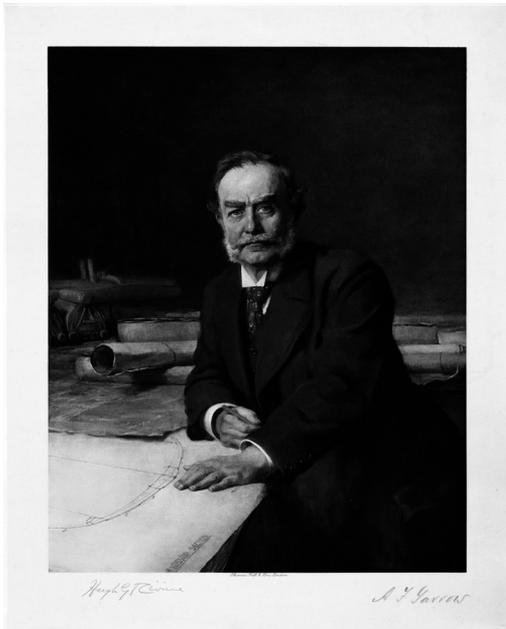


Figure 1: Alfred Fernandez Yarrow (1842-1932), founder of Messrs Yarrow & Co, shipbuilders.

Source: © National Portrait Gallery, London, mezzotint ca. 1880s, reference D36234.

Within the shipbuilding industry, Yarrow was particularly successful in building small, fast naval and special-purpose commercial vessels, and, with other companies, made significant contributions to torpedo boat and destroyer development. This followed Whitehead's invention of the self-propelled torpedo in 1877 and experimental torpedo boats being built for the British Admiralty. The same year, Yarrow won a major order from the Imperial Russian Navy for small torpedo boats, two vessels being built in Britain and with machinery and drawings supplied for

the rest of the 100-ship order to be built in Russian shipyards (ARMSTRONG, 1896, pp. 166, 168; BORTHWICK, 1965, p. 22). Within two years, Yarrow had completed the first ocean-going torpedo boat, the 22-knot *Batoum* also for Russia, this vessel setting the pattern for developments over the next decade (ARMSTRONG, 1896, p. 170; BORTHWICK, 1965, p. 25; SMITH, 1937, pp. 258-259). Advances in the size and power of torpedo boats and in the use of armour protection were made with the Japanese vessel *Kotaka* in 1885, marking the start of a long relationship between Yarrow and the Imperial Japanese Navy⁵ (ARMSTRONG, 1896, pp. 178-179; SMITH, 1937, p. 259).

In the early 1880s, with many navies adopting torpedo boats, a hiatus arose in Royal Navy orders owing to doctrinal uncertainty and slow decision making. Aware of the business potential, Alfred Yarrow took his arguments to the heart of the British naval establishment (YARROW, 1884, pp. 602-628; ARMSTRONG, 1896, pp. 170-172). The first large-scale Royal Navy orders for first-class torpedo boats were placed with the British shipbuilders Thornycroft, White and Yarrow in 1885 (ARMSTRONG, 1896, pp. 173-174; SMITH, 1937, p. 259). Between 1886 and 1891, manoeuvres held by the British and French navies demonstrated the threat posed to capital ships by torpedo boats and led to the evolution of torpedo boat 'catchers' or destroyers (ARMSTRONG, 1896, pp. 180-182, 185-186, 190-192). Among the first Royal Navy destroyers were the *Havock* and the *Hornet*, both launched in 1893 by Yarrow (BARNES, 1923, pp. 101-105, 134-135; SMITH, 1937, pp. 263-264; BORTHWICK, 1965, p. 28). Another early Yarrow destroyer, the Russian *Sokol* [Сокол] built in 1895, claimed to be the world's fastest warship by exceeding 30 knots on trials and one of the first to use *Yolla* metal⁶ in its construction for

increased strength and reduced weight (BARNES, 1923, pp. 105-106, 135; SMITH, 1937, p. 266; BORTHWICK, 1965, p. 28).

Yarrow's success in producing innovative ship designs resulted from numerous technical developments. The quest for better manoeuvrability, speed, range and economy, saw the use of different hull forms, of types and configurations of engines, boilers and shafts, and in the size, shape, and pitch of propeller blades, and an early form of electric propulsion. Structural improvements involved the use of curved decks to provide more strength with the same weight of metal (or, conversely, to save weight for the same strength as conventional flat decks) and the use of aluminium in place of steel. Torpedo-boat capabilities were enhanced by the use of retractable bow rudders to improve handling at speed and a steam impulse system for firing torpedoes (YARROW, 1884, pp. 604, 607, 611, 616-617; ARMSTRONG, 1896, pp. 199-201).

The company's growth was marked by collaboration with technical partners and industry competitors, through technical papers and participation in discussions held by naval architecture and engineering professional bodies⁷. Yarrow also acted altruistically for the wider shipbuilding industry by lobbying for more measured miles to be available for speed trials and by promoting the use of test tank facilities to study the hydrodynamics of hull and propeller designs⁸. The company's success in winning orders from navies, government and commercial clients at home and abroad necessitated a move to larger premises in Poplar on the Isle of Dogs, East London in 1901⁹.

In 1902, Yarrow built a novel fast private yacht for a wealthy client who had already owned a number of larger steam yachts¹⁰. The *Tarantula* was based on Yarrow's

successful first-class torpedo-boat design sold to a number of navies, but using turbine technology¹¹ (COX & KING, 1913, No. 17; HOFMAN, 1970, pp. 144-145). It employed three Parsons turbines configured for high-, intermediate- and low-power driving three shafts each with three screws, an arrangement that gave flexibility for manoeuvring and lower-speed cruising and a speed of 24 knots¹². However, the owner of *Tarantula* died the same year and the vessel was sold into American ownership for use as a fast commuter yacht on the Hudson River in New York by W. K. Vanderbilt Jnr¹³.

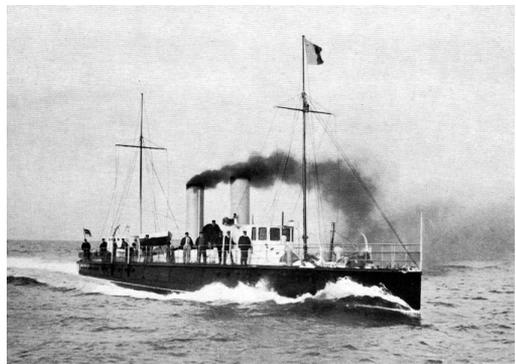


Figure 2: The Yarrow-built Steam Yacht *Tarantula* (1902), forerunner of the *Caroline* (1903).

Source: COX & KING, 1913, No. 17.

The experience of building the *Tarantula* led to two further experimental vessels of first-class torpedo-boat design in 1903-1904, both un-named at launch, built for stock in anticipation of finding a buyer on completion. The first vessel attracted interest by using two turbines operating in conjunction with a reciprocating engine and working through three shafts. This arrangement had been suggested to Yarrow by the Italian naval constructor, Nabor Soliani, to improve efficiency at cruising speeds, at low speeds and in going astern¹⁴. Trials using different propeller parameters were promoted by Yarrow through technical papers presented by the turbine's French designer, Professor Auguste Rateau¹⁵.

The *Tarantula* and the successor vessels, later to become known as the *Caroline* and the *Jeanne*, were all pioneering vessels and, in effect, technology demonstrators of their day.

A CONSPIRACY AND POLITICAL STORM

While technical developments in these decades were important, the political and legal issues that arose in 1904 presented particular challenges for British shipbuilders. The outbreak of the Russo-Japanese War on 8 February 1904 heightened tensions between Russia and the other major European powers. Britain remained neutral despite several incidents that severely strained relations between the two countries¹⁶. Britain's neutrality was subject to the 1870 *Foreign Enlistment Act*, which included provisions concerning illegal enlistment, shipbuilding and expeditions¹⁷. The Act affected British ship builders and ship owners in respect of building new vessels for belligerent states, the 'equipping' of vessels of war, the sale of existing vessels to belligerents, and the involvement of commercial shipping in belligerent 'naval service'¹⁸. There could be no sales of warships to belligerents or of vessels readily adaptable for war, but the subsequent conversion or use of vessels for warlike purposes was not Britain's problem: the legislation addressed fact, not future matters that might or might not arise in other jurisdictions.

On the outbreak of war, the Act's provisions were promulgated in the official newspaper, with a further reminder sent to shipbuilders and the press the following month¹⁹. By June 1904, Britain's positions on most legal issues relevant to its maritime interests during the war had been established. These were set out in a secret Cabinet paper, and, in relation to the situation that was about to unfold,

addressed the sale of ships by neutrals to belligerents²⁰. Events thereafter between July and October 1904 provided the setting for the affair involving Yarrow's two experimental vessels.

In late July 1904, Yarrow received an offer to purchase a first-class turbine torpedo boat from an agent acting for a French munitions company. After seeking official guidance, the company was advised that the British Government "are confident that you will abstain from completing the present sale during the continuance of hostilities between Japan and Russia"²¹. Some weeks later, Yarrow reported that further offers had been received, its letter being intended "merely to advise the authorities" that a sale had been made²². This offer had been made by Henry Sinnett, an Irish businessman living in France, in conjunction with the Honourable James Burke Roche, an Irish aristocrat, gambler, adventurer and former politician. Sinnett had paid an instalment for alterations to complete the vessel as a "fast yacht" on behalf of a private client.

While Yarrow had no reason to suppose that the vessel's ultimate destination was one of the belligerents, Foreign Office officials were suspicious that the end customer was a belligerent and an undertaking was sought from the shipbuilder²³. However, Yarrow replied that the vessel had sailed "some days ago", stating that "as no objection had been made" and the alterations having been completed the *Caroline* had been handed over and departed²⁴. Further, Yarrow revealed that negotiations were in hand for the sale of a similar vessel for New York, allegedly for a friend of Mr. Vanderbilt²⁵.

The following week, the British Embassy in Russia reported that the steam yacht *Caroline*, of "torpedo boat" appearance, arrived at Libau on or about 12 October²⁶. Foreign Office minutes

noted that, while Yarrow may have acted in good faith, it was unlikely that Sinnett was acting on his own account²⁷. While the example of the *Tarantula* showed the practicality of such a fast yacht conversion, "it was not impossible that

Yarrow's were not particularly anxious to know too much"²⁸. Given the negotiations for the sale of a second vessel, a letter conveying official displeasure was sent to Yarrow asking for undertakings in respect of this second vessel²⁹.



Figure 3: The 'steam yacht' *Caroline* in the River Thames, equipped with bridge and aft saloon, shortly before the vessel's escape from British waters to Libau in Baltic Russia in October 1904.

Source: RYDER, 1931, p. 152.

Prior to the departure of the *Caroline* from the Thames, its conversion as a yacht involved the building of a bridge and aft saloon, similar to those on the *Tarantula*, and Samuel Ryder had been appointed in command for the delivery voyage³⁰. By 6 October, the *Caroline*, with Sinnett on board, was working-up on the Thames when the police visited the shipyard intending to detain the vessel (RYDER, 1931, pp. 153-155). Despite a lack of preparation, the vessel made a hurried departure and after crossing the North Sea entered the Kiel Canal. However, German suspicions about the *Caroline* were raised and the boat was ordered to report to the port authorities. Ryder ignored these instructions and a guard ship's warning

shot, and headed for the open sea *en route* to Libau. On arrival, the *Caroline* was moored alongside the Russian Baltic Fleet flagship, *Imperator Nikolai I*, before being taken over, renamed *Lástochka* (Ласточка), and equipped as a torpedo boat³¹ (RYDER, 1931, pp. 163-166).

News of the *Caroline* affair broke a few weeks later in international newspapers³². Yarrow's position was that the relevant government departments had been informed of the proposed sale and no official comment on the matter had been forthcoming³³. Its argument was that the *Caroline*, like the *Tarantula*, was an unarmed yacht with extensive work needed to equip it as a vessel of war within the scope of legislation. Formal

enquiries were launched, with Alfred Yarrow being interviewed. He confirmed that the press stories were “true in every particular” and that his engineers on the vessel were expecting to go to Hamburg in the belief that the vessel was bound for America, like the *Tarantula* two years before³⁴. Subsequently, warrants were issued for the arrest of Sinnett and Roche, but these could not be executed in their absence abroad³⁵.

As the year drew to an end, a confidential Cabinet memorandum reflected on HM Government’s handling of the *Caroline* affair from July 1904 onwards, although with no mention of the *Jeanne*³⁶. However, Yarrow had confirmed that the second vessel was to be sold to an American “client” as a duplicate to the *Tarantula* and that a deposit of £1000 had been paid by Sinnett on this vessel on 4 October (that is, two days before the *Caroline* had sailed)³⁷. A watch therefore was kept on the *Jeanne* while fitting out, with officers stationed on board to prevent its departure until further assurances had been given³⁸.

THE PURCHASE OF THE GOYAZ

As the political and legal consequences of the escape of the *Caroline* subsided, Sinnett and Roche remained abroad, the arrest warrants still in force but unable to be actioned. The question of the *Jeanne* thus remained unresolved. British archives mention the continued monitoring of the *Jeanne* by officials until the Russo-Japanese War ended in September 1905³⁹. A river police report in mid-1906 noted that the vessel, still in Yarrow’s ownership and unarmed as a potential warship, was moored at buoys in the River Thames shipyard⁴⁰. The same year, 1906, as a result of increasing wage demands and industrial unrest in the London area, Yarrow began to move its shipbuilding activities to Scotstoun on the River Clyde

in Scotland. The Poplar yard that had seen so many innovations in specialist designs of naval and civilian vessels continued in operation until its final closure in March 1908 (BORTHWICK, 1965, p. 31).

In the same period, the Brazilian Naval Commission in Europe was engaged with substantial work in British shipyards arising from the 1904 and 1906 Modernisation Programmes (WALDMANN JÚNIOR, 2019, pp. 49-52). Its role included the negotiation of purchase agreements and contracts, technical evaluations, and liaison with shipyards on new construction. The Commission was led by Rear Admiral João Justino de Proença, with Engineer Commander José Thomaz Machado Portella and Engineer Lieutenant Commander Bartholomeu Francisco de Souza e Silva as principal officers⁴¹.

Yarrow had already supplied several gunboats to Brazil from its Poplar shipyard which were commissioned in 1905 and 1906⁴². Among the first vessels laid down at Yarrow’s new Scotstoun yard were the *Pará* class of 10 destroyers built between 1907 and 1910 as part of the Brazilian Navy’s modernisation programme⁴³ (BORTHWICK, 1965, p. 112). Given these factors, the Commission would have been aware of the first-class torpedo-boat *Jeanne* that remained unsold since completion. At this time, the Brazilian torpedo boat *Pedro Affonso* had been damaged and needed replacing with a vessel that could be used also for the training of engineers⁴⁴ (DE ALENCAR, 1908, pp. 5-6). Thus, in late 1906 and early 1907, discussions took place about the purchase of the *Jeanne*, and Brazilian Navy archive sources shed light on the subsequent negotiations⁴⁵.

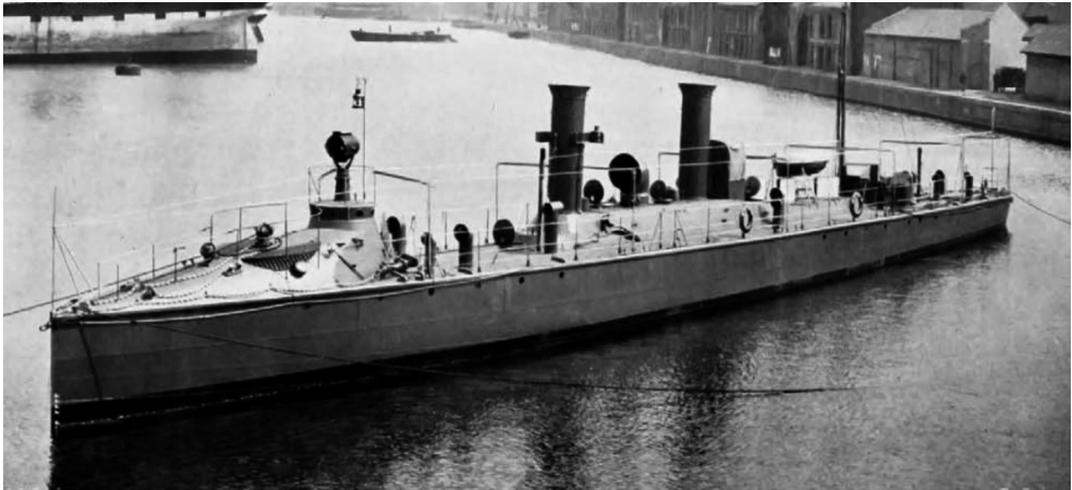


Figure 4: The Brazilian torpedo boat *Goyaz*

Source: *The Engineer*, 3 January 1908, Supplement, p. 8, courtesy of Lloyd's Register Foundation, Heritage & Education Centre.

Following a letter from Rear Admiral Proença, an official (unnamed) acknowledges his instructions “to depart for London to examine a 150-tonne torpedo boat which the Government intends to acquire from Yarrow & Co. Lt”⁴⁶. A follow-up letter raised technical questions of (to paraphrase) “the specifications of the torpedo boat *Jeanne*, which the Government intends to acquire from Yarrow, are deficient (...) The normal flotation displacement at its sea trials and fully-loaded with coal are required”⁴⁷. Yarrow provided the necessary data and information requested⁴⁸.

The *Jeanne* was inspected out of the water on 11 May 1907 by Machado Portella and Souza e Silva. It was stated to be about three years old, having been at sea only a few times and kept in good order. They reported that the hull was clean, the steering

gear and propellers in good condition, with machinery and boilers having been serviced. They noted also that modifications would be needed, including improved ventilation to cope with hotter climates, air extraction in the engine compartments, improved access to the boilers, more power for electric lighting and the searchlight, and fire-fighting equipment⁴⁹.

On 30 May 1907, a speed trial with all three Naval Commission senior officers on board was conducted, with six runs over the Maplin Sands measured mile in the Thames estuary producing a mean speed of 26.49 knots over a three-hour period. Subsequent consumption trials were made in the presence of the two engineer officers⁵⁰. A special report was made to the Head of the Naval Commission on the inspection of the torpedo boat *Jeanne* and the technical issues involved⁵¹.

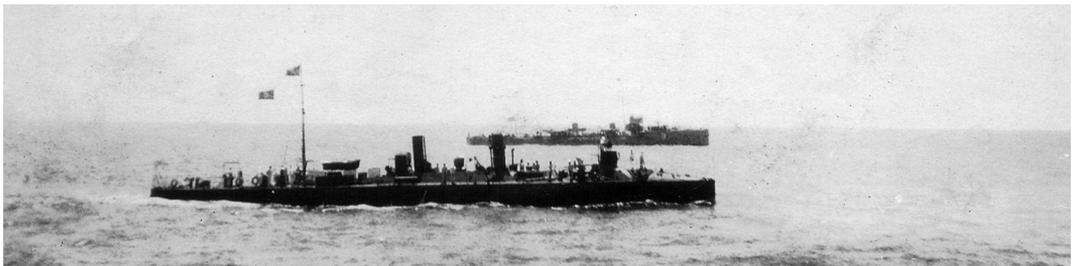


Figure 5: The torpedo boat *Goyaz* off the coast of Rio de Janeiro in 1922, with the Yarrow-built destroyer *Piauí* in the background. **Source:** Courtesy of DPHDM.

The official correspondence of the Brazilian Navy Commission in Europe between May and July 1907 thus provides evidence that the first-class torpedo-boat *Jeanne* was of interest to the Brazilian Navy, becoming the *Goyaz*. Negotiations were concluded to purchase the vessel for UK£16 000, this price including a sum of UK£2000 for the cost of conveying the *Goyaz* to Brazil that was subsequently offset from the overall price (De Alencar, 1908, pp. 5-6). The services of a Yarrow engineer, Thomas Wood, were included in the contract to help with training naval engineers on the turbine technology in Brazil for a year⁵². The vessel's armament would be fitted on arrival in Rio de Janeiro and consist of two single 47mm Hotchkiss quick-firing cannons and two single 45cm centreline rotating torpedo tubes⁵³.

With the sale completed, the *Goyaz* departed from the River Thames at Gravesend on 4 September 1907⁵⁴. Bound initially for the transit port of Falmouth, Cornwall, the *Goyaz* had a rendezvous there with the British steamship *Halizones* which was to tow the vessel across the Atlantic⁵⁵. This vessel was a River Plate trader owned by the British and South American Steam Navigation Co (R. P. Houston, managers) of Liverpool⁵⁶. Leaving Falmouth on or soon after 9 September 1907, the two vessels passed Madeira on 15 September and Fernando de Noronha on 28 September, reaching Cabo Frio in early October⁵⁷.

While the steamer proceeded to Montevideo and Buenos Aires, the *Goyaz* sailed under its own power for the short voyage to Rio de Janeiro, arriving on 5 October 1907⁵⁸. The *Goyaz* was incorporated into the Navy the same day through a Ministerial Notice and commissioned on 9 October 1907 as the first Brazilian warship to bear the name of the State of Goyaz. Its first commanding officer was Lieutenant Bento

Machado da Silva, later to become Admiral and Chief of Staff of the Brazilian Navy. For much of its career, the *Goyaz* served with the Fleet as a training ship for cadets and midshipmen and at other periods was attached to the Naval Academy⁵⁹.

Of political note, the vessel became embroiled in the disturbances in the Navy in November 1910, when some crews mutinied against harsh conditions of service. Although the crew of the *Goyaz* remained loyal, at one point in the dispute they were removed and the vessel armed and manned by officers before the matter was resolved (MORGAN, 2014, pp. 32-37). During the First World War, the *Goyaz* remained in Brazilian waters taking part in coastal patrols against the threat of German surface ships in the South Atlantic. After 26 years of Brazilian Navy service, and having helped to train several generations of young officers, the *Goyaz* was removed from the active list on 6 May 1933 and stricken in August 1933⁶⁰.



Figure 6: Lt. Rodolpho Burmester and the torpedo boat *Goyaz*, together with students of the Naval School training at Guanabara Bay in 1924.

Source: Courtesy of DPHDM.

COMMENTARY

The early histories of the *Caroline* and *Jeanne* resulted in the Russian and Brazilian navies acquiring early examples of a new generation of torpedo boat and the first turbine-powered vessels in the respective navies.

There were minor differences in the planned provision of torpedo tubes,

although both vessels were unarmed on their individual departures from British waters. The most notable difference between the two vessels was in the turbine manufacturer used, with Rateau turbines for the *Caroline* / *Lástochka* and Parsons turbines for the *Jeanne* / *Goyaz*. It might be considered unusual for a shipyard to build a pair of vessels with turbines of different design from different suppliers. Such an action would accord with Yarrow's reputation for innovation, and, given that the two boats were experimental vessels, would enable useful technical comparisons to be made. However, it has not been established whether the turbines fitted to the *Jeanne* / *Goyaz* were: (a) Parsons turbines supplied to Yarrow by the Parsons Company itself; or (b) Parsons-type turbines produced by another company, possibly Yarrow, under a licence agreement. Discussions had taken place between Parsons and Yarrow about turbine licence and patent issues in late 1903 and early 1904, and, given the timing involved, these may have been relevant to the *Jeanne* / *Goyaz*⁶¹.

Both vessels benefitted from Yarrow's experience with the turbine-powered fast yacht *Tarantula* in 1902. This vessel's hull configuration was based on a series of conventionally-powered torpedo boats built by Yarrow between 1896 and 1904. The project to build the *Caroline* and *Jeanne* on a speculative basis as technical successors to the *Tarantula* was in progress by late 1903. The laying-down and launch dates for these two vessels are unknown, but on 10 February 1904, two days after the Russo-Japanese War started, Yarrow had advised the British Admiralty of foreign interest in the two stock boats, noting presciently that it was sometimes difficult to ensure the ultimate destination or use of vessels sold abroad⁶². Such a situation came about in respect of the *Caroline* in 1904, was thwarted in

the subsequent case of the *Jeanne*, and did not arise in the case of the *Goyaz* (ex-*Jeanne*) in 1907.

The *Caroline* played the central role in an international intrigue that arose during the Russo-Japanese War in late 1904. As well as being a pioneering vessel in a new era of marine propulsion, its short life of a few months in British waters highlighted the difficulties the British Government and shipbuilders faced in reconciling national interests and foreign policy with contemporary international and maritime law and commercial interests. As the *Lástochka*, the *Caroline* served as a torpedo boat, despatch vessel and training ship in the Russian Baltic Fleet until the 1917 Revolution and then in Bolshevik service. In the Russian Civil War 1917-1922, the vessel served as a gunboat in the 1919 Volga River campaigns before being broken-up in the Caspian Sea area in 1923.

The *Jeanne* was also part of the scheme to purchase two modern torpedo boats from Yarrow and to supply them to Russia in contravention of Britain's neutrality policy. The second stage of the plan failed once news of the "escape" of the *Caroline* emerged and the British Government took steps to prevent the sale and to pursue Sinnott and Roche as architects of the conspiracy. The situation left Yarrow with a vessel that was unsaleable while the war continued, but from late 1905 onwards the shipyard was free to market the vessel to potential interested parties, leading to the sale to Brazil and the vessel becoming the *Goyaz* in mid-1907.

CONCLUSIONS

The early paths of the Yarrow first-class torpedo boats *Caroline* / *Lástochka* and *Jeanne* / *Goyaz* shared common features. Both were involved in an intriguing affair involving aspects of maritime history, government policy and

international relations. Both derived from the inventiveness of Yarrow & Company, building on existing proven designs but taking advantage of emerging technological developments. Both were pioneering vessels at the forefront of a new era in marine propulsion and the first turbine-powered vessels in the Russian and Brazilian navies respectively. And for more than two decades, each served their intended design purpose as warships.

The histories of the *Caroline* / *Lástochka* and *Jeanne* / *Goyaz*, together with the precursor vessel *Tarantula*, are significant in the timeline of torpedo boat evolution from the late 1870s and in marine turbine propulsion advances from the 1890s onwards. The sources that link these vessels encompass official archives, professional/technical books and journals, news reports and memoirs/biographies. While the British official archives appear silent on the fate of the *Jeanne* after 1906, the Brazilian Navy archive material from 1907 confirms the direct connection between the *Jeanne* and the *Goyaz*.

ACKNOWLEDGMENTS

This article is developed from presentations on the 'steam yacht'

BIBLIOGRAPHY

Archive and Official Sources

Alencar, Alexandrino Faria de. *Relatório Apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, April 1908.

Archive of the Brazilian Navy (ARQMAR). Book No. 19403, *Official Correspondence, Brazilian Naval Commission in Europe, 1906-1907*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha do Brasil (DPHDM).

The National Archives (Kew). ADM 1/7737 *Proceedings of the Designs Committee* (relating to torpedo boats). 3 January 1905.

_____. CAB 37/73/158 *Memorandum on the Case of the Caroline*. 5 December 1904.

Caroline (later *Lástochka*) given at a British Commission for Maritime History, King's Maritime History Seminar at King's College, London in March 2018 and at the London Docklands History Group's *Seventh Shipbuilding on the Thames Symposium* in May 2018, together with further research on the vessel *Jeanne* (later *Goyaz*).

With grateful acknowledgments to: Lloyd's Register Foundation, Heritage and Education Centre, for access to historical technical sources; Professor François Grosjean, for permission to reproduce the photograph of the *Tarantula* from the Cox & King 1913 *Catalogue of Yachts and Motor Boats*; and the UK National Portrait Gallery, for permission to reproduce the portrait of Alfred Yarrow.

Thanks are due also to: Capt. José Cláudio Oliveira Macedo, for assistance with early research and introductions; Capt. Francisco Eduardo Alves de Almeida and Capt. Pierre Paulo da Cunha Castro, for providing information about the purchase and history of BNS *Goyaz*; and the Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha do Brasil (DPHDM) for permission to use archive photographs of the *Goyaz*.

_____. CAB 38/5/68 *Note of the Conclusions Arrived at by the Sub-Committee Appointed to Consider Certain Questions of International Law Arising from the Russo-Japanese War*. June 1904.

_____. CUST 46/314 *Foreign Enlistment Act 1870: Building of Vessels for Warlike Purposes*. November 1904.

_____. FO 46/619 *Russo-Japanese War: Questions Arising Under International Law, Volume 2*, Items Nos.168-170, 172 and 173.10 to 15 February 1904.

_____. FO 881/8404 *Japan and Russia: Correspondence: Questions Relating to Coaling, Neutrality etc.* Part 1, 1903 to June 1904.

_____. FO 881/8433 *Japan and Russia: Further Correspondence: Questions Relating to Coaling, Neutrality etc.* Part 2, July to September 1904.

_____. FO 881/8512 *Japan and Russia: Further Correspondence: Questions Relating to Coaling, Neutrality etc.* Part 3, October 1904 to March 1905.

_____. MEPO 3/167 *Foreign Enlistment Act 1870: Warrant for Execution – Action Involving Torpedo Boat Caroline*, Paper 432918. 6 December 1904 *et seq.*

Science Museum (London). Parsons Archive PAR 37/3, 13 February 1904 and PAR 37/6, 24 March 1904.

Books and Journals

ARMSTRONG, George E. *Torpedoes and Torpedo Vessels*. London: George Bell & Sons, 1896.

BARNES, Eleanor C. (Lady Yarrow). *Alfred Yarrow: His Life and Work*. London: Edward Arnold, 1923.

BORTHWICK, Alistair. *Yarrow and Company Limited 1865-1965*. Scotstoun: Yarrow, 1965.

COX & KING. *Catalogue of Yachts and Motor Boats*. London: Cox & King, 1913. At: https://www.francoisgrosjean.ch/cox_and_king/catalogue_17.html or via http://www.francoisgrosjean.ch/cox_and_king/index.html, last accessed 14 May 2020.

DUNELL, George Robert. 'Marine Engineering'. In Thomas A. Brassey (Earl Brassey) (ed). *The Naval Annual 1902*. Portsmouth, Hants: J Griffin, 1902, pp. 157-173.

_____. 'Marine Engineering'. In Thomas A. Brassey (Earl Brassey) (ed). *The Naval Annual 1904*. Portsmouth, Hants: J Griffin, 1904, pp. 135-154.

_____. 'Steam Engineering: The Turbine'. In John Leyland and Thomas A. Brassey (Earl Brassey) (eds). *The Naval Annual 1906*. Portsmouth, Hants: J Griffin, 1906, pp. 73-92.

The Engineer. 'New Works at Poplar'. Vol. 91, 5 April 1901, pp. 348, 353.

_____. 'Messrs Yarrow and Co's Works, Poplar'. Vol. 95, 19 June 1903, pp. 611, 626.

_____. 'Messrs Yarrow and Company's Shipyard at Poplar'. Vol. 96, 3 July 1903, pp. 6-7.

_____. 'Steam Turbines'. Vol. 96, 3 July 1903, pp. 9-10.

_____. 'On the Establishment of an Experimental Tank for Research Work on Fluid Resistance and Ship Propulsion'. Vol. 97, 1 April 1904, pp335/336.

_____. 'Steam Turbine Propulsion for Marine Purposes'. Vol. 97, 8 April 1904, pp. 372-374.

_____. 'Different Applications of Steam Turbines'. Vol. 98, 1 July 1904, pp3/4.

_____. 'Turbine-Propelled Torpedo Boat'. Vol. 98, 15 July 1904, p. 72.

_____. 'Torpedo Boat'. Vol. 104, 20 September 1907, p. 294.

_____. 'Brazilian Torpedo Boat'. Vol. 104, 4 October 1907, pp. 342, 346.

_____. 'Torpedo Craft of 1907'. Vol. 105, 3 January 1908, Supplement p. 8.

Engineering. 'Turbine-Driven Steam Yacht *Tarantula*'. Vol. 73, 6 June 1902, pp. 744-745.

_____. 'Steam Turbine Propulsion for Marine Purposes'. Vol. 77, 8 April 1904, pp. 515-518.

_____. 'A Turbine-Driven Torpedo Boat'. Vol. 78, 15 July 1904, p. 90.

HOFMAN, Erik. *The Steam Yachts: an Era of Elegance*. Lymington, Hants: Nautical Publishing, 1970.

MORGAN, Zachary R. 'The Revolt of the Lash, 1910'. In Christopher M. Bell and Bruce A. Elleman (eds). *Naval Mutinies of the Twentieth Century: An International Perspective*. London: Routledge, 2003, pp. 26-44.

PARSONS, Geoffrey L. *Scientific Papers and Addresses of the Hon Sir C A Parsons*. Cambridge: University Press, 1934.

RICHARDSON, Alexander. *The Evolution of the Parsons' Steam Turbine*. Cambridge: University Press, 1911.

RYDER, Samuel W. *Blue Water Ventures: the Log of a Master Mariner*. London: Hodder and Stoughton, 1931.

SMITH, Edgar C. *A Short History of Naval and Marine Engineering*. Cambridge: University Press, 1937.

STRONG, Hugh W. 'The Coming of the Turbine'. *The Monthly Review*, Vol. 24, No. 71, August 1906, pp. 39-54.

YARROW, Alfred Fernandez. 'Torpedo Boats, Having Special Reference to those Built by Messrs Yarrow & Co'. *RUSI Jnl*, Vol. 28, No. 126, 1884, pp. 602-28.

WALDMANN JÚNIOR, Ludolf. 'As Políticas de Reaparelhamento Naval da Marinha do Brasil, 1904-1945' [The Brazilian Navy Naval Refit Policy, 1904-1945]. *Revista Navigator*, Vol. 15, No. 30, 2019, pp. 46-72.

NOTAS

¹ *The Times* (London), 25 November 1904, p. 3. Libau is now known as Liepāja in modern-day Latvia.

² *The Times*, 6 September 1907, p. 4.

³ The *Velox* (ex-*Python*) (1902), a private-venture destroyer design by Parsons and Hawthorn Leslie, was purchased by the Admiralty to replace the *Viper* and *Cobra*.

⁴ The National Archives (hereafter TNA), ADM 1/7737, January 1905.

⁵ This vessel was built by Yarrow, dismantled into sections for final reassembly in Japan.

⁶ Yolla metal was a form of high-tensile steel using nickel alloy with the same ductility as normal steel, but a higher breaking strain.

⁷ For example: *The Engineer*, 3 July 1903, pp. 9-10, a paper by Professor A. Rateau at *The Institution of Civil Engineers Engineering Conference*; *The Engineer*, 8 April 1904, p. 372 and *Engineering*, 8 April 1904, pp. 515-516, a paper by Professor A. Rateau at the *Institution of Naval Architects meeting* (25 March 1904); *The Engineer*, 1 July 1904, pp. 3-4, a paper by Professor A. Rateau at the *Institution of Mechanical Engineers in America*, Chicago.

⁸ For example: *The Engineer*, 1 April 1904, pp. 335-356, a paper by Sir William H. White at an *Institution of Naval Architects meeting* (25 March 1904), with the discussion opened by Alfred Yarrow.

⁹ *The Engineer*: 5 April 1901, pp. 348, 353; 19 June 1903, pp. 611, 626; and 3 July 1903, pp. 6-7.

¹⁰ Colonel Harry McCalmont was a racehorse owner, politician and a keen yachtsman. His previous yachts included: the *Giralda* (FAIRFIELDS, 1894) that became the Spanish Royal Yacht in 1898 and a despatch boat until 1935; and the *Banshee* (RAMAGE & FERGUSON, 1901) that became the Portuguese Royal Yacht in 1905 and then a despatch vessel from 1908 to 1937 (HOFMAN, 1970, pp. 88-89, 132-123).

¹¹ The hull configuration of the *Tarantula* was based on some 26 torpedo boats with conventional reciprocating engines built by Yarrow for the navies of Austria-Hungary, Chile, Japan, and the Netherlands between 1896 and 1904.

¹² *Engineering*, 6 June 1902, pp. 744-5. Richardson, 1911, p. 105.

¹³ The vessel served in the Royal Canadian Navy during the First World War as HMCS *Tuna* (HOFMAN, 1970, p. 145).

¹⁴ *The Engineer*, 8 April 1904, pp. 372-4. *Engineering*, 8 April 1904, pp. 515-8. These two articles reported a paper by Professor Rateau at the *Institution of Naval Architects meeting*

on 25 March 1904 comparing Yarrow's first-class torpedo boat (later the *Caroline*) with a similar French torpedo boat.

¹⁵ *The Times*, 13 July 1904, p. 4. *The Engineer*, 15 July 1904, p. 72. *Engineering*, 15 July 1904, p. 90.

¹⁶ Actions by Russian warships and auxiliary cruisers against British merchant shipping in 1904 included the stopping or seizure of vessels in the Red Sea, Mediterranean and Eastern Atlantic and the North Sea incident in which the Baltic Fleet fired on a fishing fleet sinking and damaging vessels with loss of life.

¹⁷ UK *Foreign Enlistment Act* (1870) (hereafter FEA), 33 & 34 Vict. 90.

¹⁸ FEA, Sections 8-13 on illegal shipbuilding and expeditions.

¹⁹ *The London Gazette*, 11 February 1904, pp. 931-4. TNA, FO 881/8404/509i, *Foreign Enlistment Act 1870: Notice to Shipbuilders and Others*, 28 March 1904.

²⁰ TNA, CAB 38/5/68, June 1904, Section IX on the sale of ships by neutrals to belligerents.

²¹ TNA, FO 881/8433/333, Monson (Paris) to Lansdowne, 4 August 1904. TNA, FO 881/8433/380, Foreign Office to Yarrow, 10 August 1904. TNA, FO 881/8433/408, Yarrow to Lansdowne, 11 August 1904.

²² TNA, FO 881/8512/16i, Yarrow to Admiralty, 24 September 1904.

²³ TNA, FO 881/8512/16, Foreign Office minutes, W. Maycock, 3 October 1904. TNA, FO 881/8512/76, Foreign Office minutes, W. Maycock/F. A. Campbell/W. E. Davidson, 12 October 1904. TNA, FO 881/8512/100i1, Admiralty to Yarrow, 13 October 1904.

²⁴ TNA, FO 881/8512/100i2, Yarrow to Admiralty, 14 October 1904. This was the first time the name of the first vessel appears in documents as *Caroline*.

²⁵ Although not stated, this appears to refer to the second vessel, later known as *Jeanne*, the Vanderbilt name arising in relation to the 1903 sale of the *Tarantula* and used again in the *Caroline* negotiations.

²⁶ TNA, FO 881/8512/111, Hardinge (St. Petersburg) to Lansdowne, 17 October 1904.

²⁷ Although Sinnett and Roche were joint conspirators in the *Caroline* affair, Sinnett was the nominal purchaser (BORTHWICK, 1965, p. 120).

²⁸ TNA, FO 881/8512/111, Foreign Office minutes, F. A. Campbell, W. E. Davidson, 18 October 1904.

²⁹ TNA, FO 881/8512/118, Foreign Office to Admiralty, 20 October 1904. TNA, FO 881/8512/136i, Admiralty to Yarrow, 24 October 1904.

³⁰ Ryder was a merchant marine master and naval reserve officer, and a fluent Russian speaker with experience of working in Russia.

³¹ TNA, MEPO 3/167, 6 December 1904. The *Imperator Nikolai I* surrendered to the Imperial Japanese Navy on 28 May 1905 following the Battle of Tsushima.

³² Including *The Times*, 25 November 1904, p. 3.

³³ *The Times*, 3 December 1904, p. 11, 'The Case of the Caroline', A. F. Yarrow letter; reprinted in Barnes, 1923, pp. 111-3.

³⁴ TNA, MEPO 3/167, 6 December 1904.

³⁵ *The Times*, 17 December 1904, p. 10. TNA, MEPO 3/167, 19 December 1904.

³⁶ TNA, CAB 37/73/158, *Memorandum on the Case of the 'Caroline'*, 5 December 1904.

³⁷ TNA, FO 881/8512/374, Yarrow to Treasury Solicitor, 6 December 1904. TNA, MEPO 3/167, 19 December 1904.

³⁸ TNA: FO 881/8512/399, Customs to Foreign Office and minutes, 10 December 1904; FO 881/8512/417, Customs to Foreign Office, 13 December 1904; FO 881/8512/427-8, 438, 442, Correspondence: Foreign Office/Customs and Foreign Office/Yarrow, 14 -15 December 1904; FO 881/8512/463, 465, Correspondence: Board of Trade/Foreign Office/Admiralty/Home Office, 19 December 1904; MEPO 3/167, 23 December 1904.

³⁹ TNA, MEPO 3/167, 23 December 1904. The directions issued in November 1904 after the escape of the *Caroline* were that the *Jeanne* was not to be interfered with except (in) suspicious circumstances as to sale *etc* arising (TNA, CUST 46/314, File 21316, 14 November 1904). These remained in force until the conditions of the UK Foreign Enlistment Act 1870 were no longer relevant with the ending of the war.

⁴⁰ TNA, MEPO 3/167, Papers 432918, 13 June 1906.

⁴¹ *The Engineer*, 20 September 1907, p. 294.

⁴² Including the *Acre*, *Amapá*, *Juruá* and *Missões* (BORTHWICK, 1965, p. 112).

⁴³ The lead vessel of the new class, the *Pará*, was launched on 14 July 1908 (*The Brazilian Review*, 11 August 1908, p. 843).

⁴⁴ The *Pedro Affonso* was one of a class of five torpedo boats built by Schichau, Elbing, launched in 1890, completed in 1892-1893, and stricken from service between 1910 and 1915.

⁴⁵ Archive of the Brazilian Navy (hereafter ARQMAR), Book No. 19403, 1906-1907.

⁴⁶ ARQMAR, Book No. 19403, letter 10 May 1907.

⁴⁷ ARQMAR, Book No. 19403, further letter 10 May 1907.

⁴⁸ ARQMAR, Book No. 19403, exchange of letters 25 May 1907.

⁴⁹ ARQMAR, Book No. 19403, report 30 May 1907.

⁵⁰ *The Engineer*, 20 September 1907, p. 294. A general arrangement schematic of the *Goyaz* was published in *The Engineer*, 4 October 1907, p. 342.

⁵¹ ARQMAR, Book No. 19403, letter with report 8 July 1907.

⁵² ARQMAR, Book No. 19403, extract from *Goyaz Ship's Book 1907-1933*.

⁵³ The Marine Ministry 1908 Report cites the cost of armaments as UK£2841 (DE ALENCAR, 1908, pp. 5-6).

⁵⁴ *The Times*, 6 September 1907, p. 4.

⁵⁵ ARQMAR, Book No. 19403, extract from *Goyaz Ship's Book 1907-1933*.

⁵⁶ The *Halizones* was sunk by gunfire from German submarine *U39* on 7 October 1915 off Crete while on a voyage from Bombay to Liverpool (Clydeships).

⁵⁷ *Lloyd's Weekly Shipping Index*, 19 September and 3 October 1907.

⁵⁸ *Lloyd's Weekly Shipping Index*, 17 October to 28 November 1907. *The Brazilian Review*, 15 October 1907, p. 1200.

⁵⁹ Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha do Brasil (hereafter DPHDM), Histórico de Navios, *Goiás I* (nd).

⁶⁰ DPHDM, Histórico de Navios, *Goiás I* (nd).

⁶¹ Science Museum, Parsons Archive, PAR 37/3 (13 February 1904 and PAR 37/6 (24 March 1904). letters from S F Prest, Parsons Foreign Patents Co Ltd to the Hon C A Parsons on discussions with Yarrow & Co. about turbine patents and licences.

⁶² TNA, FO 881/8404/138i, Yarrow to Admiralty (and subsequent departmental correspondence) (10 February 1904 *et seq*).



Retratação de Artigo

O Conselho Editorial da revista *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil* em reunião extraordinária realizada em 26/10/2020 decidiu, após análise de parecer emitido por comissão Ad hoc e baseando-se nos critérios deste Conselho, proceder à retirada formal do seguinte trabalho:

TEMPONE, Victor. A Batalha do Atlântico e o Brasil na II Guerra Mundial. *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*, 9 (18): 2013. pp. 89-102.

Uma vez que este é uma cópia (com exceção de pequenos trechos) de um capítulo de livro publicado anteriormente:

ALVES, Vágner Camilo. Formalização da beligerância brasileira (Capítulo 3). In. ALVES, Vágner Camilo. O Brasil e a Segunda Guerra Mundial: história de um envolvimento forçado. Rio de Janeiro-São Paulo: Ed. PUC-Rio – Edições Loyola, 2002. pp. 153-184.

Cordialmente,

Prof. Dr. Sergio Willian de Castro Oliveira Filho

Editor da revista *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*