

“VOCÊ JÁ FOI À BAHIA?”: A PRESENÇA MILITAR NORTE-AMERICANA EM SALVADOR NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Raul Coelho Barreto Neto*

Resumo: Entre 1941 a 1945, no contexto da Segunda Guerra Mundial, Salvador foi uma das cidades brasileiras que receberam bases, tropas e equipamentos bélicos dos EUA, então nossos aliados na luta contra o Eixo. Este estudo tem como objetivo apresentar e discutir uma série de questões relativas à presença militar norte-americana na capital baiana. Inicialmente, ainda que de modo superficial, trataremos das negociações diplomáticas entre os governos brasileiro e estadunidense nos meses que antecederam nosso ingresso no conflito. Em seguida, apresentaremos alguns aspectos sobre a rotina de Salvador e sua defesa por nossas forças armadas. Na sequência, abordaremos o desembarque e instalação norte-americana na Bahia, bem como elencaremos as unidades que aqui serviram e suas principais missões. Por fim, à luz de referenciais teóricos relacionados a elementos sociais e culturais, contemplaremos as relações estabelecidas pelos estadunidenses com seus colegas brasileiros e também com a população local.

Palavras-chave: Bahia – guerra. EUA – forças armadas. Segunda Guerra Mundial.

Abstract: Between 1941 and 1945, in the context of World War II, Salvador was one of the brazilian cities that received bases, troops and war equipment from the USA, then our allies in the fight against the Axis. This study aims to present and discuss a series of issues related to the american military presence in the capital of Bahia. Initially, albeit superficially, we'll deal with diplomatic negotiations between the brazilian and US governments in the months leading up to our entry into the conflict. Then, we'll present some aspects about Salvador's routine and its defense by our armed forces. In the sequence, we'll approach the north american landing and installation in Bahia, as well as listing the units that served here and their main missions. Finally, in the light of theoretical references related to social and cultural elements, we'll contemplate the relations established by the americans with their brazilian colleagues and also with the local population.

Keywords: Bahia – war. USA – armed forces. World War II.

INTRODUÇÃO

“A Bahia melhorou muito graças à Guerra”. Não foram poucas as oportunidades em que ouvi meu avô paterno, oficial de Marinha, ex-combatente e naufrago da corveta *Camaquã*, pronunciar essa frase. Soteropolitano, tendo passado à reserva em sua terra natal após quase 30 anos de serviço, seu semblante invariavelmente deixava transparecer o quanto ele se orgulhava

* Mestre em História Regional e Local pela Universidade do Estado da Bahia. Pós-graduado em Comunicação de Massa pela *University of North London*. Licenciado em História e bacharel em Comunicação Social pela Universidade Católica do Salvador. Acadêmico do curso de especialização em História Militar da Universidade do Sul de Santa Catarina. E-mail: raulbarretoneto@gmail.com.

dessa suposta transformação sofrida pela capital da Bahia a partir da participação brasileira na refrega. Dentre outras, essa era uma de suas categóricas sentenças que, desde a infância e adolescência, sempre instigaram minha curiosidade. Ciente da minha então incapacidade de aprofundar-me mais seriamente em suas palavras, mantive-as guardadas em um recanto da memória. O tempo passou. Trilhando uma trajetória acadêmica essencialmente voltada à história naval, sempre levantei uma forte suspeita de que, um dia, o tema afloraria no meu oceano historiográfico. Após debruçar-me sobre outros objetos de pesquisa na graduação, no mestrado e no projeto de doutoramento, foi de uma forma natural que o tema da Segunda Guerra Mundial em Salvador começou a priorizar minhas atenções.

Se realmente a cidade da Bahia passou por mudanças durante e em decorrência do conflito, meu primeiro impulso foi associá-las à presença militar norte-americana em Salvador nos anos de luta. Essa relação, aliás, fazia-se presente na fala do meu avô a respeito das tais melhorias. Até hoje, transitando por determinados sítios da capital, é possível nos depararmos com algumas construções e heranças outras deixadas pelos ianques. Trata-se basicamente das estruturas de três bases militares e de alguns poucos quilômetros de vias e acessos (particularmente entre as mencionadas bases e em seu entorno). No entanto, profissionais das ciências humanas e sociais que somos, sabemos que tão longa permanência aqui (mais de quatro anos, dos meses inaugurais de 1941 ao segundo semestre de 1945) dificilmente deixaria como única e indelével marca um legado material e edificado. Mesmo por trás de cada um destes antigos prédios inevitavelmente há algo da experiência humana. Essa desconfiança é um dos principais itens que norteiam este estudo, que tem como objetivo central descortinar os impactos da presença ianque em Salvador no período da Segunda Guerra.

Nas linhas que se seguem, trataremos da chegada e instalação das tropas estadunidenses em solo e mares baianos, bem como de seu papel e das missões por elas aqui desempenhadas. Ainda que sua abordagem muitas vezes apresente traços mais narrativos, técnicos e informativos, entendemos serem estes pontos elementares e fundamentais nas pesquisas referentes à história militar. Nossa intenção, entretanto, é irmos além dessa fronteira inicial e mais visível (embora, como salientado, também relevante), mergulhando em águas mais profundas e alcançando céus mais altos. Nesses níveis mais complexos e intangíveis situam-se, por exemplo, as relações estabelecidas pelos efetivos do Tio Sam com seus colegas das forças armadas brasileiras (destacadamente entre as duas Marinhas) e com as populações locais. Para além disso, existem as trocas, assimilações harmônicas e tensos conflitos sociais e culturais resultantes de tais encontros. Até que tudo isso se processasse, porém, longos meses seriam vividos e inúmeros atos dos bastidores políticos precisariam ser contracenados.

1 O BRASIL NA MIRA DA CASA BRANCA

As relações políticas entre o Brasil e os EUA envolvendo questões militares haviam sido seladas de forma mais marcante desde, pelo menos, a década de 1930. Ilustram este contexto as visitas do presidente Franklin D. Roosevelt e do general George Marshall ao país em 1936 e 1939, respectivamente, e a criação das missões militares.¹ Com a invasão da Polônia pela *Wehrmacht* em setembro de 1939, os estadunidenses, apesar de ainda oficialmente neutros, passaram a acompanhar mais de perto, apreensivamente, os lances seguintes da Segunda Guerra Mundial. Fortalecer a defesa do continente americano e incrementar os laços e interesses comuns com as nações vizinhas tornaram-se medidas primordiais e inadiáveis. A partir da agressão nipônica ao Havaí e às Filipinas e do conseqüente ingresso dos EUA no conflito, no entanto, as negociações com as repúblicas latino-americanas – em especial o Brasil – assumem um caráter mais intenso, marcado por grande inquietação e conveniências diversas. Com um governo de perfil político-ideológico duvidoso aos olhos ianques, nosso país possuía posição geográfica privilegiada e poderia ofertar em profusão matérias-primas essenciais ao esforço de guerra (sobretudo ferro, borracha e cristal de quartzo), inibindo-se, ao mesmo tempo, nosso antigo e consideravelmente profícuo comércio com a Alemanha.²

Tais entendimentos, entretanto, agora aguçados, não poderiam se dar a partir de antigos métodos e roupagens. Fosse por motivos estratégicos ou mero anacronismo político, não havia mais espaço para a dureza intervencionista de outrora, simbolizada, dentre outros pelo *Big Stick*. Vivia-se outros tempos, onde a sutileza diplomática poderia trazer – como, ao que parece, trazia – melhores resultados. Tendo a saúde, a alimentação e informação como áreas centrais de atuação, o empresário Nelson Rockefeller instituiu no Brasil, com o aval da administração estadunidense, o chamado Escritório do Coordenador de Assuntos Interamericanos (OCIAA). Com uma série de iniciativas culturais e econômicas, suas sucursais, em parceria com a embaixada dos EUA no Rio de Janeiro, tinham como propósito formar uma opinião pró-pan-americanismo não só nos órgãos oficiais, mas na sociedade brasileira como um todo. Outro relevante parceiro do Departamento de Estado naqueles tensos anos foi Walt Disney. Além de visitar nosso país, o célebre cineasta, criador de filmes encantadores e identificado com o grande público mundial

¹ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982, p. 8; CONN, Stetson; FAIRCHILD, Byron. *A estrutura de defesa do hemisfério ocidental: o Exército dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 2000, p. 328.

² SILVA, Hélio. *1942: guerra no continente*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1972, p. 88; MCCANN JR., Frank D. *A aliança Brasil-Estados Unidos – 1937-1945*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1995, p. 197;299; BONALUME NETO, Ricardo. *A nossa Segunda Guerra: os brasileiros em combate, 1942-1945*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1995, p. 30.

(especialmente o infanto-juvenil), foi responsável pela produção de pelo menos duas películas que fomentavam a aproximação entre as nações da América. Nascia a personagem Zé Carioca, acompanhada por um sem número de estereótipos. *Você já foi à Bahia?*, canção composta por Dorival Caymmi, tornou-se conhecida no exterior principalmente por conta da segunda destas obras, *The three caballeros* (1944), estrelada por Aurora Miranda.³

O incremento do assédio da Casa Branca sobre Getúlio Vargas envolvia o financiamento da exploração de campos petrolíferos na Bahia e a construção de nossa tão sonhada usina siderúrgica, mas também o envio de um aparato militar – destacadamente naval – a fim de reforçar a segurança do nosso território.⁴ Adotando como bases San Juan, em Porto Rico, e Guantánamo, em Cuba, a Força-Tarefa 3 da Marinha dos Estados Unidos da América (EUA), a partir de março de 1941, estendeu seu patrulhamento marítimo, antes limitado ao mar das Caraíbas, ao triângulo Trinidad-Cabo Verde-Saliente Nordeste. A proposta de Roosevelt ao Catete era no sentido de que este permitisse à *US Navy* utilizar os portos de Salvador e Recife como pontos de apoio a seus navios, aumentando o raio de ação de suas missões. Outra demanda americana, aventada, pelo menos, desde o começo de 1939, era destinar tropas terrestres para o Nordeste brasileiro, uma vez que, relativamente desprotegida, a região figurava como um potencial alvo de assalto por soldados inimigos. O longínquo arquipélago de Fernando de Noronha, em particular, era visto com muita preocupação pelos dignitários aliados. Com somente 18 mil homens do nosso Exército no Nordeste, dispersos e mal equipados, um estudo do *Army War College* garantia que apenas os EUA tinham a capacidade de salvaguardar adequadamente aquela área.⁵

Suspeitamos que nossa cúpula administrativa e militar tinha plena (ou certa) consciência da ameaçadora proximidade de Dacar, então em poder dos alemães, e dos riscos de um desembarque do oponente em nosso território, por mais remotos que fossem eles. Além disso, segundo fontes, algumas de nossas mais proeminentes autoridades, incluindo o general Góis Monteiro, chefe do Estado-Maior do Exército, reconheciam que não tínhamos como nos defender sós. De fato, no princípio da contenda, por certo como herança dos belicosos tempos envolvendo nossos vizinhos platinos, nossas bases e efetivos concentravam-se basicamente no Sul-Sudeste do país. Mesmo admitindo tal cenário, todavia, o que inicialmente se percebe é a resistência de uma ala

³ MOURA, Gerson. *Relações exteriores do Brasil – 1939-1950: mudanças na natureza das relações Brasil-EUA durante a e após a Segunda Guerra Mundial*. Brasília: FUNAG, 2012, p. 40;78-9.

⁴ FERRAZ, Francisco César. *Os brasileiros e a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005, p. 19; MCCANN JR., 1995, p. 303.

⁵ DUARTE, Paulo de Queiroz. *Dias de guerra no Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1968, p. 72-3; NOWELL, Charles. *United States naval administration in World War II – Commander South Atlantic Force – Commander-in-chief, Atlantic Fleet*. v. 11. CXLVI, Washington D.C.: Department of the Navy, [19--], p. 10; SILVA, 1972, p. 88; MCCANN JR., 1995, p. 114; CONN; FAIRCHILD, 2000, p. 327;387.

do governo brasileiro em ceder às solicitações de Washington. Em muitos, a despeito da delicada situação nordestina, parece que o nacionalismo falava mais alto – algo que vai ao encontro do regime varguista e seus valores –, de modo que nossa soberania não deveria jamais ser posta em xeque. Em meio à assinatura de uma série de acordos, dentre eles a famosa Lei de Empréstimo e Arrendamento (*Lend-Lease Act*), não tardou para que nossos portos fossem finalmente abertos ao pleno uso da FT-3 (mais tarde rebatizada FT-23 e, finalmente, 4ª Esquadra dos EUA). A contraproposta do Estado Novo, porém, vista com reservas por nossos aliados – receosos em armar as nações do continente –, sugeria a troca do envio de tropas por armamentos, a seu ver nossa real carência.⁶

Contudo, a série de ataques perpetrada pelo submarino alemão U-507 contra nossa navegação mercante, em agosto de 1942, em plena costa nordestina, inauguraria um novo capítulo do nosso envolvimento na luta. Conhecido como O Alegre Massacre, o episódio levou Getúlio Vargas a assinar a declaração de guerra contra as potências do Eixo, o que, dentro do ambiente político e diplomático então vivenciado, parece ter sido a única alternativa que restara ao governo nacional. Quem até então aguardava uma possível invasão nazista do Brasil, passou a testemunhar uma gradual e ininterrupta ocupação do nosso território por efetivos norte-americanos. Isso de uma maneira consentida e pacífica, tornando os polêmicos planos *Rainbow* (que objetivavam o desembarque de tropas dos EUA em nosso solo) algo não mais necessário.⁷ Para o historiador naval Samuel Eliot Morison, a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial deve ser interpretada “como um evento de grande importância na história” estadunidense.⁸ A impressionante quantidade de bases, homens, armas e equipamentos aqui estabelecidos entre os anos de 1942 a 45 respaldam fortemente suas palavras.

2 UM PANORAMA DE SALVADOR NA GUERRA

A partir da década de 1930, na conjuntura da Era Vargas, a economia brasileira passa a experimentar uma reorientação – ainda que modesta – de seus setores e prioridades. De maneira paulatina, nosso país, que desde os tempos coloniais sempre se apresentou marcadamente como

⁶ LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 1975, p. 228; DUARTE, Paulo de Queiroz. *O Nordeste na II Guerra Mundial: antecedentes e ocupação*. Rio de Janeiro: Record, 1971, p. 77;134; MOURA, 2012, p. 73;123; FERRAZ, 2005, p. 15;36; MCCANN JR., 1995, p. 195;197; CONN; FAIRCHILD, 2000, p. 257.

⁷ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leôncio. A Marinha na Segunda Guerra Mundial. In: MINISTÉRIO DA MARINHA. *História naval brasileira*. v. 5, t. 2. Rio de Janeiro: SDGM, 1985, p. 268; MOREIRA, Neiva. *Ação naval no Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1951, p. 379.

⁸ MORISON, [19--] apud MCCANN JR., 1995, p. 236.

um produtor e exportador de bens primários no cenário internacional, passa então a industrializar-se. Sua população, em sua maioria rural historicamente, inicia um gradual processo de migração para os principais centros urbanos. Deve-se frisar, porém, que aqui não estamos tratando ainda de parques fabris pesados e de base. Muito menos da imediata formação de imensos conglomerados populacionais. Além disso, em função sobretudo das amplas dimensões geográficas e de uma série de peculiaridades e distorções de toda ordem verificadas no Brasil, tal fenômeno não ocorreu de modo uniforme e sem descontinuidades. Até o começo do decênio seguinte, por exemplo, a Bahia pouco havia sido afetada pelas transferências sociais, industriais e tecnológicas em curso no mundo – e mesmo no Sudeste do país. Ainda bastante oligarca e tradicional, atrelado a antigos valores, o estado vivia uma espécie de modernização conservadora.⁹

A rotina em Salvador pouco diferia daquela constatada nas demais capitais nordestinas nos anos da Segunda Guerra Mundial. Com cerca de 350 mil habitantes, a cidade vivenciava o conflito em um contexto de racionamento, carestia, inflação, desabastecimento e arrecadação de itens voltados ao esforço Aliado. Apesar da recente descoberta de poços de petróleo no subúrbio do Lobato e do fornecimento de gasolina pelos EUA a fim de cobrir os serviços essenciais, o gasogênio era o combustível em voga. As chamadas hortas e pirâmides da vitória, por sua vez, conviviam paradoxalmente com as cotas de energia elétrica e talões de racionamento, além de a população padecer com a ausência de água encanada e saneamento básico. Os propósitos da Comissão de Defesa Econômica, criada em outubro de 1942, não pareciam colaborar muito, uma vez que sua política contemplava principalmente o envio de matérias-primas para o exterior, em especial aos EUA.¹⁰

3 AS FORÇAS BRASILEIRAS E A DEFESA DE SALVADOR

Até os eventos registrados em *Pearl Harbor*, no oceano Pacífico, muito tímida foi a repercussão da guerra na Bahia, estado cujo grosso da população era ainda rural (como visto) e analfabeta. A partir da entrada oficial do Brasil na contenda, porém, os baianos, por força das circunstâncias, começaram a engajar-se no vasto sistema de defesa passiva do seu território. Foi em Salvador, aliás, que, segundo João Falcão, ocorreu a primeira grande manifestação popular

⁹ RIBEIRO, Marcos A. P. *A Bahia e a Segunda Guerra Mundial: o front da retaguarda*. Salvador: Quarteto, 2018, p. 57; MOURA, 2012, p. 51.

¹⁰ FALCÃO, João. *O Brasil e a 2ª Guerra: testemunho e depoimento de um soldado convocado*. Brasília: EDUNB, 1999, p. 129;132;135-6; RIBEIRO, 2018, p. 80;149; SILVA, 1972, p. 106-7; NOWELL, [19--], p. 20.

contra o Eixo, em 2 de fevereiro de 1942.¹¹ Ficou sob a incumbência do vice-almirante Américo Vieira de Mello, chefe do Estado-Maior da Armada, a coordenação das defesas locais pelo país. A construção deste *front* interno exigia sacrifícios outros por parte dos baianos, principalmente disciplina, mobilização, controle social e unidade nacional. A instituição do Sistema de Defesa Passiva Antiaérea, em fevereiro de 1942, e a subordinação das colônias de pesca ao Ministério da Marinha – informalmente criando a Vanguarda Voluntária da Nação, formada por pescadores e costeiros – foram alguns dos lances iniciais deste largo e complexo processo.¹² O blecaute geral na cidade – que incluía o farol da Barra – era gerenciado pela Comissão de Fiscalização do Escurecimento, sendo os edifícios litorâneos os pontos mais vulneráveis. Além disso, exercícios antiaéreos (com sirenes, aeronaves e simulações) eram continuamente realizados por toda a orla da capital, entre a Barra e a Boca do Rio. As áreas de alerta noturno, que iam da Pituba a Paripe, eram subdivididas em seis setores supervisionados por centros de monitoramento e ocupados por voluntários, encarregados e pessoal especializado em defesa civil.¹³

Ainda quanto ao exercício de uma vigilância e controle social ante a constante e potencial ameaça representada pelo inimigo, incluindo a chamada Quinta Coluna, diversas foram as normas determinadas pelas autoridades. Neste sentido, a zona portuária de Salvador, ponto de escala dos comboios marítimos e espaço de grande circulação de pessoas, era um dos principais focos de atenção. Centro de especulações por possivelmente abrigar uma rede de espionagem (que teria vazado dados, em outubro de 1942, sobre uma escolta para o Recife), a capital baiana convivia com uma série de restrições impostas, dentre outros, pelo Serviço de Informações de Interesse da Segurança Nacional. Os funcionários do porto, estivadores, fornecedores, lavadeiras e prostitutas eram alvos de certa inquietação, sendo que os marinheiros, muitas vezes, eram proibidos de manter contato com tais grupos. Era também vedada na região das docas a presença de jornalistas e suas câmeras fotográficas, bem como lanternas ou outros dispositivos de iluminação. No entanto, a despeito da observação de tantos cuidados, temos registro de situações no mínimo inusitadas e curiosas, que atizam nossa imaginação. De acordo com o Serviço de Inteligência dos EUA, por exemplo, supostamente havia na urbe soteropolitana uma famosa espia

¹¹ SAMPAIO, Consuelo Novais. A Bahia na Segunda Guerra Mundial. Academia de Letras da Bahia (sítio eletrônico), Salvador, 16 set. 2011. Disponível em: academiadeletrasdabahia.wordpress.com/category/artigos/consuelo-novais-sampaio/. Acesso em 30/04/2020; FALCÃO, 1999, p. 79.

¹² MOUTINHO, Augusto César M. *A sombra da guerra: o medo e a sobrevivência em um povoado baiano durante a Segunda Guerra Mundial*. Salvador: Quarteto, 2005, p. 27;142-3; GAMA, 1982, p. 24; RIBEIRO, 2018, p. 154.

¹³ GUILLOBEL, Renato de Almeida. *Memórias*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1973, p. 195; SILVA, Maria Helena Chaves. *Vivendo com o outro: os alemães na Bahia no período da II Guerra Mundial*. 2007. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007, p. 155-6;200; SAMPAIO, 2011.

loira de nome Aninha dos Torpedos, que “trocava amores com marujos por informações sobre os navios” que deixavam a baía de Todos os Santos.¹⁴

No que diz respeito à defesa ativa, sob a responsabilidade direta de nossas forças armadas, inúmeras providências foram também tomadas em Salvador, então parte do teatro de operações Nordeste-Este. Ao que parece, de acordo com os subsídios coletados, a Marinha do Brasil foi a corporação que maior contribuição ofereceu em termos de meios materiais para a defesa da cidade. Apesar de já obsoleto, o encouraçado Minas Gerais foi transferido do Rio de Janeiro a fim de ser utilizado como fortaleza flutuante, sendo fundeado junto ao molhe sul do quebra-mar que protege o porto da capital baiana. Da Flotilha do Mato Grosso, por sua vez, a pedido do almirante Alberto Lemos Basto, comandante Naval do Leste, vieram os monitores fluviais *Parnaíba* e *Paraguaçu*, navios de fundo chato (portanto inadequados à navegação marítima), porém indispensáveis às extremas e urgentes necessidades do período. Além disso, uma rede antitorpédica foi instalada na baía de Todos os Santos, enquanto a recém-criada 4ª Companhia Regional de Fuzileiros Navais ocupou as históricas dependências do Solar do Unhão, sítio bem localizado e estratégico. Morro de São Paulo, não muito distante da capital, sediou um posto de radiotelegrafia e um contingente naval. Por fim, Salvador, tal qual outras cidades nordestinas, recebia com frequência, desde os tempos da denominada Patrulha da Neutralidade, as unidades da Força de Cruzadores, sob a tutela do almirante Jorge Dodsworth Martins (rebatizada como Força Naval do Nordeste em 5 de outubro de 1942 e comandada pelo almirante Alfredo Carlos Soares Dutra). Em virtude das gritantes limitações técnicas, uma vigilância mais simbólica que real contra os *u-boots*.¹⁵

Servindo então no navio Minas Gerais, o ex-combatente José Profeta Ribeiro relembra alguns dos sentimentos à época vividos por ele e, certamente, por vários de seus colegas que testemunharam a refrega a partir de Salvador e de outros pontos do nosso litoral:

[...] Eles poderiam nos machucar. Durante um período, nós não estávamos preparados para a guerra [...]; não tínhamos nada para confrontar [...] o italiano e o alemão [...]. [Sentia] medo. A noite era escura, [...] blecaute. [...]. [Poderiam] atirar de longe, mas felizmente não aconteceu isso [...]. A sensação é péssima. Alegria só tinha quando você ia pra rua, ia pra terra. Mas quando você deitava para dormir, você ficava preocupado com o que poderia acontecer à noite, devido às histórias que se contava [...].

¹⁴ PALMA NETTO, João. *CS-4 – Caça-submarinos* Gurupá: memórias de um marinheiro. Salvador: Jubiabá, 1984, p. 116-7; FERREIRA, Antônio Moreira. *Um marinheiro do Brasil na 2ª Guerra Mundial*: verdades que a história ainda omite. Feira de Santana: Ed. do autor, 2012, p. 78;116; GAMA; MARTINS, 1985, p. 320-1; GAMA, 1982, p. 86;94;154.

¹⁵ FONSECA, César Augusto Machado da. *Subsídios para a história marítima do Brasil*. v. 12. Rio de Janeiro: Imprensa naval, 1953, p. 154; MOUTINHO, 2005, p. 37; GAMA; MARTINS, 1985, p. 279; DUARTE, 1968, p. 134-5; GAMA, 1982, p. 74; DUARTE, 1971, p. 231.

Então você esperava que aquilo não acontecesse [...]. Ficávamos sempre com aquela preocupação.¹⁶

Quanto às contribuições do Exército Brasileiro, baterias de canhões de 152 milímetros sob sua operação foram estrategicamente fixadas nos dois lados da baía de Todos os Santos: na ponta de Santo Antônio (onde está o farol da Barra) e na ilha de Itaparica. Já o 3º Grupo Móvel de Artilharia da Costa, parte do 14º Batalhão de Artilharia Antiaérea e originalmente baseado no forte de Copacabana, foi transferido para Salvador no final de 1942. Provisoriamente alojado na fortaleza do Barbalho, mudou-se, em março do ano seguinte, por determinação do comandante da 6ª Região Militar, para um conjunto de quatro edifícios em Amaralina (embrião do futuro quartel de mesmo nome). Seu objetivo principal era defender a extensão litorânea entre o Rio Vermelho e Itapuã. Em termos de pessoal, ao que parece houve considerável reforço ao 19º Batalhão de Caçadores, sediado na capital baiana. Logo nos dias inaugurais de 1942, viajou para Salvador o 5º Grupo de Artilharia de Dorso, nascido em maio daquele ano, permanecendo este aquartelado no forte de São Joaquim. Pouco mais tarde, em outubro, foi criado o 18º Regimento de Infantaria, tendo como primeiro comandante o tenente-coronel Eduardo de Carvalho Chaves. Seus três batalhões foram inicialmente instalados em Salvador, Itaparica (no forte de São Lourenço) e em Ilhéus, litoral sul da Bahia. Posteriormente, o III Batalhão foi remanejado para Feira de Santana, município a pouco mais de cem quilômetros da capital.¹⁷

A respeito da colaboração da Força Aérea Brasileira para a proteção da cidade do Salvador, as fontes nos revelam algo já imaginado: uma presença (pelo menos no início) bem mais modesta que as da Marinha e do Exército. Corroborando com este cenário, devemos sublinhar que, no referido período, a FAB ainda estava em fase de organização e adaptação. Imberbe, o Ministério da Aeronáutica havia sido constituído há pouco, em janeiro de 1941, portanto com a guerra já em curso na Europa. Recebendo como herança escassas e obsoletas aeronaves das aviações militar e naval, além de algumas poucas dezenas de aviadores das armas irmãs (foram 23 os aspirantes que migraram da Escola Naval), os primeiros meses para as então Forças Aéreas Nacionais (até maio de 1941, quando foram rebatizadas) devem ter sido bastante difíceis sob vários aspectos.¹⁸ Reconhecendo as limitações de sua corporação, o ministro Salgado Filho confessava que, nos dias iniciais do conflito, não tínhamos mais que 27 caças “sem armamento

¹⁶ RIBEIRO, José Profeta. EX-COMB José Profeta Ribeiro: memórias da Segunda Guerra Mundial. [Entrevista cedida a] Raul Coelho Barreto Neto. Arquivo de áudio digital (Acervo particular do autor). Salvador, 15 dez. 2010.

¹⁷ 14ª BATERIA DE ARTILHARIA ANTIAÉREA – SALVADOR. *A história da 14ª Bateria Antiaérea*. Salvador, 2013. Facebook: 14 Bateria Salvador. Disponível em: www.facebook.com/14biaaaae/. Acesso em 10/06/2020; FONSECA, 1953, p. 154; GAMA; MARTINS, 1985, p. 279; DUARTE, 1971, p. 210-1;219;244.

¹⁸ BORBA, Carlos. *Guardas-marinha na guerra*. Niterói: Ed. do autor, 2004, p. 99; BONALUME NETO, 1995, p. 88.

adequado e sem munição”.¹⁹ Em Salvador, o delicado cenário fez com que alguns aviões (por certo tão ou mais desaparelhados) fossem cedidos pelo aeroclube local até a chegada de unidades mais modernas e apropriadas. Através de decreto, no final de outubro de 1941 foram criadas cinco zonas aéreas em território nacional, sendo que a capital baiana estava sob a jurisdição da 2ª Zona Aérea (ZONAER), que abrangia da Bahia ao Ceará, com sede em Recife e comandada pelo brigadeiro Eduardo Gomes. Instituída mais de um ano mais tarde (em novembro de 1942), a Base Aérea de Salvador passou a sediar o 2º Grupo de Bombardeio Médio. Originalmente guarnecida por um corpo de 3ª classe e pela companhia de infantaria de guarda da capital, a base, conforme veremos adiante, tal qual ocorreu com todas as demais situadas no Nordeste, precisou do indispensável apoio dos EUA para o seu desenvolvimento e melhor operação.²⁰

4 OS NORTE-AMERICANOS CHEGAM À BAHIA

Foi em meio ao longo e complexo processo de transferência da impressionante e interminável quantidade de tropas, armas e equipamentos norte-americanos para o Brasil (ocorrido de maneira bem mais intensa após a nossa declaração de guerra) que se procedeu uma das primeiras e mais importantes decisões tomadas pelo alto comando dos EUA em terras tupiniquins. Afinal, que cidade nordestina sediará a 4ª Esquadra do Atlântico da *US Navy*, em deslocamento desde o Caribe e sob a batuta do almirante Jonas H. Ingram? Quando de suas primeiras incursões ao Recife (foco inicial dos nossos aliados), registradas a partir de maio de 1941, o referido oficial teve a oportunidade “de aprender o máximo possível sobre a Bahia, que ficava a aproximadamente 400 milhas ao sul” da capital pernambucana. Segundo o próprio Ingram, exceto por um único item, Salvador era “muito superior ao Recife como base naval em todos os aspectos”, especialmente por conta de sua bela e imensa baía natural – “em comparação àquela pobre” em Pernambuco – e das excelentes docas de que dispunha. Nem todos estes atributos reconhecidos pelos ianques, contudo, foram capazes de suplantar a principal deficiência ou desvantagem por eles atribuída à baía de Todos os Santos: a sua posição geográfica.²¹ “Situada um pouco longe

¹⁹ MCCANN JR., 1995, p. 198.

²⁰ MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. *História geral da Aeronáutica Brasileira*. v. 3 – Da criação do Ministério da Aeronáutica até o final da Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Villa Rica, 1991, p. 400;411;490; BRASIL. Ministério da Defesa – Comando da Aeronáutica. Histórico da Base Aérea de Salvador. [Brasília, 2020]. Força Aérea Brasileira – Segundo Comando Aéreo Regional (sítio eletrônico). Disponível em: www.fab.mil.br. Acesso em 30/05/2020; BRASIL. Decreto-lei nº 4.916, de 5 de novembro de 1942. *Diário Oficial da União*, Poder Executivo, Rio de Janeiro, DF, 7 nov. 1942. Seção 1, p. 16401.

²¹ BRUHN, David D. *Ingram's Fourth Fleet: U.S. and Royal Navy operations against german runners, raiders and submarines in the South Atlantic in World War II*. Berwyn Heights, Heritage, 2017, p. 98; HARRISON, John R. *Fairwing Brazil: tales of the South Atlantic in World War II*. Atglen: Schiffer Military History, 2014, p. 288; NOWELL, [19--], p. 20; CONN; FAIRCHILD, 2000, p. 392.

demais abaixo do ‘ombro’ do Brasil para ser a melhor base para o trabalho de patrulha contra os submarinos”, Salvador “seria desenvolvida como uma instalação naval dos EUA, mas permaneceria como de importância secundária durante a guerra em comparação a Recife”.²²

Da força inicial estadunidense prevista para desembarcar no Brasil, com cerca de 9.300 homens, apenas uma diminuta parcela veio para Salvador. Por razões estratégico-militares vagamente já explicadas, o grosso dos homens foi descolado para as cidades de Natal (o Trampolim da Vitória) e Recife, sede da 4ª Esquadra. Vale ressaltar que, além da sua capital e adjacências, a Bahia recebeu tropas e equipamentos estrangeiros em ao menos outras duas localidades: Caravelas (no extremo sul) e Salinas da Margarida (no Recôncavo).²³ O capitão de corveta William A. Hodgman, observador naval norte-americano em Salvador, foi um dos principais responsáveis por agilizar os preparativos para a chegada de seus compatriotas. Mais tarde, este oficial seria substituído em suas funções pelo capitão-tenente M. B. Saben. De acordo com as fontes, o alto comando dos EUA via as autoridades baianas como “de alto calibre” e dispostas a serem amigáveis. O interventor Landulfo Alves tinha a reputação de ser pró-Eixo, em parte por causa da esposa alemã. Já Renato Pinto Aleixo, a quem Ingram descreveu como “um dos melhores soldados do Brasil”, era claramente pró-americano. Palavras elogiosas também eram direcionadas pelos aliados a outro anfitrião: o comandante Luiz Bezerra Cavalcanti. No ensejo capitão dos Portos da Bahia, ele igualmente se mostrou um “amigo valioso”.²⁴

4.1 AS BASES E INTERVENÇÕES INFRAESTRUTURAIS

O observador naval Saben e um oficial assistente foram os primeiros militares norte-americanos oficialmente instalados em Salvador durante a guerra. Estes homens tinham como sede um escritório situado em um prédio comercial na esquina da rua da Polônia e avenida da França, no bairro do Comércio, na Cidade Baixa, não muito distante do Mercado Modelo e do Elevador Lacerda. Com o passar do tempo e o significativo aumento no número do seu pessoal, a *US Navy* alugou oito salas (quase um andar inteiro) neste mesmo edifício. Ulteriormente, uma torre de sinalização foi colocada no topo do prédio para que se mantivesse comunicação com os navios que se achavam atracados ao cais. No início, os vasos de guerra raramente entravam no porto de Salvador, pois não existiam instrumentos de reparo adequados para atendê-los. Este

²² BRUHN, 2017, p. 98.

²³ LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 264; DUARTE, 1971, p. 79; RIBEIRO, 2018, p. 208.

²⁴ FONSECA, Manoel Felipe Batista da. *Base Fox: aspectos do estabelecimento e desenvolvimento da base naval da US Navy no Recife durante a campanha do Atlântico Sul (1941-1943)*. 2014. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014, p. 55;71; NOWELL, [19--], p. 20-1;178.

provavelmente foi um dos motivos cruciais que levaram os americanos a projetar uma base no centro da capital baiana.²⁵

O crescimento das instalações navais norte-americanas em Salvador começou na mesma época do Recife: em fins de 1942. Passos preliminares foram tomados no sentido de se estabelecer uma base de apoio às belonaves estadunidenses que chegavam à Bahia e suas tripulações. Três armazéns das docas (8, 9 e 10) – além de alguns terrenos contíguos – foram alugados aos brasileiros para a concepção de quartéis que, mais tarde, em seu conjunto, acabaram se tornando conhecidos como base *Baker*. Finda sua construção, que levou 13 meses (até fevereiro de 1944), tal complexo era constituído, dentre outros, por aparatos para docagem, depósito e aquisição de peças para reparos dos navios. Uma usina geradora de energia elétrica – cujo fornecimento era irregular – e alojamentos para 56 oficiais e 756 praças foram igualmente providenciados. Posta em uso bem antes da conclusão de suas últimas estruturas, a *Baker* se assemelhava bastante ao *Camp Ingram*, em Recife, tanto na aparência quanto no plano geral, sendo que, em Salvador, as edificações eram menos espalhadas.²⁶

Consoante descrição encontrada em uma das fontes,

a base *Baker*, também conhecida como “vila dos americanos”, seguia o modelo construtivo e de organização espacial característicos do país da América do Norte. Tinha pavilhões bem alinhados, jardins bem cuidados, grama verdejante e aparada, cozinha moderna, sala de jogos com bilhares, *snookers*, damas, gamões. A base contava com um amplo hospital com sala de operações, gabinete dentário, raios x, enfermarias e médicos do corpo de saúde da Marinha dos EUA.²⁷

Como a base estava situada em uma área pouco povoada – apesar de central – da cidade, existia espaço para diversas instalações esportivas, dentre elas uma piscina, quatro campos de softbol e locais para a prática do boxe, vôlei e basquete. Já as opções lúdicas internas, além das citadas, compreendiam ainda mesas para baralho e pingue-pongue. Todas as atividades estavam sob a supervisão de um oficial de recreação e eram fartamente desfrutadas pelos militares (que também dispunham de um capelão protestante). Quanto ao hospital em funcionamento nas dependências da *Baker*, este recebia pacientes da capital e oriundos de pontos periféricos (demais bases americanas na Bahia). Os casos mais graves, no entanto, eram encaminhados para o hospital *Knox*, em Recife. Contando inicialmente com poucos funcionários e equipamentos, a unidade de saúde teve em seus quadros, dentre outros, o tenente P. H. Hanley, primeiro médico

²⁵ NOWELL, [19--], p. 31-2.

²⁶ MORAES, Ozires (Org.). *USN NAF Aratu Bahia. Sixtant – War II in the South Atlantic* (sítio eletrônico). Disponível em: www.sixtant.net/2011. Acesso em 30/05/2020.

²⁷ RIBEIRO, 2018, p. 225.

estadunidense a desembarcar em terras baianas, em fevereiro de 1943.²⁸ Um dos mais ilustres cirurgiões baianos na época, Fernando Freire de Carvalho Luz também serviu no referido sanatório. Durante a guerra, ele viajou para os EUA, onde estagiou no Hospital Central da Marinha. Retornando à Bahia, trouxe consigo a técnica e os reagentes necessários à identificação do fator Rh, algo até então desconhecido no estado.²⁹

A despeito da existência de tantas estruturas e facilidades, a instalação talvez mais relevante do complexo *Baker* e sua principal razão de ser era a base de apoio logístico a navios, denominada *DesRep 13*. Engendrada a partir de janeiro de 1943, ela, na verdade, abrigava metade de uma unidade de reparos de contratorpedeiros de base terrestre, semelhante à de Recife, embora em menor escala. Da base fazia parte um depósito, um setor de fornecimento de itens sobressalentes, o YFD-27, dique seco flutuante de quase 5 mil toneladas construído nos EUA (autossuficiente e com capacidade para receber navios de até 3 mil toneladas), e um tênder de aeronaves, o USS *Humboldt*. Operando na Bahia em grande parte da guerra, onde mostrou-se de enorme utilidade, o YFD-27 foi posteriormente transferido para o Pacífico. Cabe salientar que, apesar da superlativa organização da *Baker*, o comando naval americano preferiu continuar funcionando no prédio situado na região do Comércio, não muito distante dali. Aliás, é defronte a essa zona mercantil, no meio do mar, onde se encontra o forte de São Marcelo, cedido pela Marinha aos nossos aliados, que lá fixaram uma estação de rádio.³⁰

Ainda que afastadas do centro da cidade, era na grande Salvador que a aviação militar americana (especialmente a naval) mantinha suas duas primordiais bases na Bahia. Espalhadas por todo o Nordeste brasileiro, cada uma dessas unidades auxiliares era conhecida como *Naval Air Facility (NAF)* – ou Instalação Aeronaval, em livre tradução para o português. Uma delas ficava sediada em Aratu, na península de Paripe, a cerca de 20 quilômetros ao norte da capital, em terras outrora pertencentes ao rico comerciante lusitano Antônio Torres e onde se localizavam as antigas fazendas Ponta da Areia, Pombal e Boca do Rio. Dotada de uma pequena enseada e diferentes atributos naturais (a exemplo do rio Cotegipe), a região, desde o final do século XIX, era considerada pela Marinha do Brasil para a constituição de uma base. Até então não

²⁸ NOWELL, [19--], p. 178-9.

²⁹ JACOBINA, Ronaldo Ribeiro. O centenário do cirurgião firme e luminoso até no nome: Fernando Freire de Carvalho Luz (09/11/1916-2016). Disponível em: www.fameb.ufba.br/filebrowser/download/78. Acesso em 15/06/2020.

³⁰ DEPARTMENT OF THE NAVY. *Building the Navy's bases in WWII: history of the Bureau of Yards and Docks and the Civil Engineer Corps (1940-1946)*. v. 2. Washington D.C.: United States Government Printing Office, 1947, p. 46;76; MORAES, Ozires (Org.). YFD 27 Floating drydock. Sixtant – War II in the South Atlantic (sítio eletrônico). Disponível em: www.sixtant.net/2011. Acesso em 06/06/2020; NOWELL, [19--], p. 12;178; RIBEIRO, 2018, p. 225.

concretizado por uma série de razões, a premência da Segunda Guerra finalmente fez com que, a partir do interesse e do aporte estrangeiro, tal projeto se tornasse realidade.³¹

Posicionada sobre um íngreme promontório, a base de hidroaviões em Aratu teve sua construção iniciada ainda em dezembro de 1941, portanto muito antes do ingresso do Brasil no conflito. Sua total finalização, porém, apenas se processou três anos mais tarde, o que não impediu a plena utilização das instalações já prontas pelas unidades norte-americanas (de forma mais intensa, a partir de abril de 1943). Apesar das várias qualidades que apresentava, a região tinha a inacessibilidade como maior desvantagem. Por não existir boa ligação terrestre com a capital (havia somente uma precária estrada de argila vermelha, intransitável com as chuvas), sua construção envolveu imensos esforços e um formidável trabalho logístico. Para que se tenha uma ideia, quase tudo necessário à execução das obras foi transportado no lombo de mulas e bois. Apenas mais adiante tornou-se possível suprir o sítio através de caminhões (e também por via marítima, usando lanchas e barcaças). Um dos grandes desafios aos engenheiros e operários do Exército norte-americano foi derrubar meia colina, a fim de que mais espaço fosse disponibilizado às futuras instalações. Além disso, os tanques de combustível e gasodutos já existentes em Salvador foram interconectados aos novos aparatos. Como não havia água potável na região, outras intervenções fizeram-se imperiosas. Dentre as facilidades, a base era composta por dois píeres de madeira, 20 tanques de gasolina com capacidade aproximada de 19 mil litros cada, uma rampa para aviões, armazéns, estacionamento, hangar e alojamentos. Só para se levantar tais estruturas foram necessários dez meses. Entretanto, apesar destes pesados investimentos, a vida em Aratu era considerada inconveniente por parte dos 550 subordinados de Ingram que lá serviam, pois o quartel não oferecia conforto e opções recreativas. Ainda assim, em princípio planejada para receber meio esquadrão de bombardeiros de patrulha, a base, no decorrer da luta, passou a abrigar dois esquadrões operacionais completos da *US Navy*.³²

A segunda organização militar estadunidense erigida na periferia de Salvador situava-se no então distrito de Santo Amaro de Ipitanga (hoje município de Lauro de Freitas): a base ou instalação aeronaval de Ipitanga. Sua construção e melhorias, com efeito, representaram uma ínfima parte de um programa bem mais abrangente e deveras complexo acordado entre o Departamento de Estado norte-americano e o governo brasileiro quando ainda não participávamos

³¹ HISTÓRICO da Base Naval de Aratu. *Base Naval de Aratu* (revista). Edição comemorativa – 47 anos BNA. Salvador, 2017, p. 13; BRASIL. Ministério da Defesa – Comando da Marinha. Histórico da Base Naval de Aratu. [Brasília, 2020]. Base Naval de Aratu (sítio eletrônico). Disponível em: www.marinha.mil.br/om/base-naval-de-aratu. Acesso em 30/05/2020.

³² NOWELL, [19--], p. 184-5; RIBEIRO, 2018, p. 225; DEPARTMENT OF THE NAVY, 1947, p. 46; MORAES, Ozires (Org.). *USN NAF Aratu Bahia. Sixtant – War II in the South Atlantic* (sítio eletrônico). Disponível em: www.sixtant.net/2011. Acesso em 30/05/2020.

oficialmente da guerra.³³ Até a conclusão das obras da *NAF* Ipitanga e da Base Aérea de Salvador, que, como veremos, praticamente compartilhavam os mesmos espaços, os documentos consultados sugerem que a principal porta de entrada da Bahia por via aérea era o Hidroporto da Ribeira (que, aparentemente, continuou sendo utilizado na contenda). Fixado na enseada dos Tainheiros, no interior da península de Itapagipe, era em suas redondezas onde amerissavam as aeronaves provenientes de outros pontos do país e mesmo do exterior.³⁴

Até a criação do Ministério da Aeronáutica, nos primeiros dias de 1941, praticamente não existiam instalações aéreas militares no Nordeste brasileiro. Na verdade, até o desencadear da peleja, escassos recursos financeiros nacionais haviam sido destinados à construção de pequenos aeródromos. Aeroportos relativamente modernos, a exemplo daqueles localizados nas cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro, eram exceções. Simples e precários, quase todos os demais contavam ainda com pistas únicas de pousos e decolagens, com superfície de grama ou terra batida, fator que inviabilizava seu pleno uso. Militarmente vulnerável por vários ângulos, o Saliente Nordestino, conforme já discutido, era visto com grande apreensão por Roosevelt e seu círculo mais próximo. Além disso, a *Condor* e a *Lati*, companhias aéreas alemã e italiana, respectivamente, faziam-se constantemente presentes em nossos campos de pouso, ainda que, em tese, somente com objetivos comerciais. Diante deste quadro, os estadunidenses sabiam que necessitavam agir de algum modo e com bastante presteza.³⁵

A partir de pálidas negociações iniciadas com Vargas ainda em 1940, o Departamento de Estado norte-americano desejava que os EUA interviessem diretamente no sentido de aparelhar o Nordeste com modernas estruturas aeroportuárias para fins militares. Para tanto, o Brasil seria incluído no chamado Plano de Desenvolvimento de Aeroportos, vultoso projeto cujos contratos apresentavam cláusulas secretas e tinha como propósito a edificação e incremento de, inicialmente, 55 bases aéreas (camufladas como aeroportos) por todo o mundo. No caso específico brasileiro, a intenção inicial da Casa Branca era, a partir da construção das bases, afastar a aviação civil do Eixo do país e rechaçar um possível – ainda que improvável, frente às circunstâncias – desembarque inimigo em solo verde-amarelo. Porém, as funções destas instalações ganhariam dimensões bem mais amplas com o passar do tempo, contribuindo elas também – e sobretudo – para a patrulhamento antissubmarino e para a travessia aérea sobre o oceano de

³³ MCCANN JR., 1995, p. 181-3; RIBEIRO, 2018, p. 53.

³⁴ RIBEIRO, 2018, p. 87.

³⁵ MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, 1991, p. 296-7;400; CONN; FAIRCHILD, 2000, p. 303.

tropas e equipamentos entre a África e o nosso país, em especial através da rota Natal-Dacar, conhecida como a Cintura do Atlântico.³⁶

Após dada resistência por parte do governo brasileiro, o acerto foi finalmente selado no começo de 1941. Vargas, no entanto, apenas publicaria oficialmente sua decisão em julho, portanto seis meses depois, quando as obras já haviam recebido autorização verbal e informal do Catete para serem encetadas. A concessão inicialmente previa a construção de pelo menos seis bases aéreas, entre Belém e Salvador, capazes de receber aeronaves de grande porte. Esse número, contudo, foi largamente superado com o tempo, sendo que, até o fim da luta, nada menos que 16 bases terrestres e cinco para hidroaviões seriam erguidas aqui. Além disso, planejava-se ampliar, equipar ou reequipar os aeroportos já existentes, bem como adquirir-se terrenos adjacentes necessários à execução das propostas. Os aeródromos deveriam estar perto do litoral, tendo suas pistas, expandidas e pavimentadas, a capacidade de receber todos os tipos de aviões, além de ofertar condições logísticas para uso tanto da *US Navy* quanto do Exército americano. Precisavam também apresentar faróis rotativos e iluminação noturna, assim como facilidades anexas para operação de aeronaves e instalações auxiliares de reabastecimento, comunicação, meteorologia, manutenção e armazenagem. Por fim, constavam nas plantas a abertura de estradas de acesso e serviços de água, esgoto e energia elétrica.³⁷

As preocupações e cuidados dos nossos aliados, porém, envolviam outras questões. Inevitavelmente, um projeto de tal envergadura e que tomaria tantos meses não passaria despercebido aos olhos de um planeta sob tensão e em conflito. A principal inquietação dos americanos era no sentido de que suas ações em diversos países não fossem interpretadas como de caráter militar. Nenhuma menção pública de uma possível utilização bélica dos aeródromos deveria ser feita. Afinal, os EUA permaneciam oficialmente neutros – postura que se estendeu até o fim de 1941 –, não sendo conveniente manifestar uma aberta ingerência em relação aos seus vizinhos naquele momento. Era preciso “esconder a mão do governo [...] para evitar o despertar de sentimentos antiamericanos”.³⁸ A perspicaz saída encontrada pelo secretário de Estado Cordell Hull para o problema foi transferir à *Pan-American Airports Corporation*, subsidiária da *Pan-American Airways*, a responsabilidade pela execução das obras. Voando para o Brasil desde a década de 1920, até o ano de 1938 a *PAN-AM* não recebera grandes subsídios de Washington. Agora, a empresa, após semanas de relutância e complicadas negociações, aceitava cumprir o

³⁶ MCCANN JR., 1995, p. 177-8;181; CONN; FAIRCHILD, 2000, p. 368.

³⁷ MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, 1991, p. 163;380; MCCANN JR., 1995, p. 186; MOURA, 2012, p. 72; LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 228-9; CONN; FAIRCHILD, 2000, p. 308;315.

³⁸ MCCANN JR., 1995, p. 182.

papel de instrumento da política externa estadunidense. Tendo os militares em sua retaguarda, agindo nos bastidores, até o fim da contenda ela receberia cerca de 100 milhões de dólares (em valores da época) para atuar em vários canteiros de obras pelo mundo. Em nosso país, o colossal projeto seria tocado pela Panair do Brasil, subordinada à *PAN-AM*, tendo à sua disposição muito mais da metade do valor acima mencionado. Presidente da Panair – que teria direito a usufruir dos novos espaços por longos 20 anos –, coube a Cauby da Costa Araújo chefiar os trabalhos, com prazo de término de 24 meses.³⁹

Não tardaria, porém, para que os cronogramas de execução dos incontáveis serviços em andamento no Norte-Nordeste brasileiro começassem a apresentar atrasos. Com larga tradição e expertise no transporte intercontinental de cargas e passageiros, a *PAN-AM* não tinha organização nem experiência para uma empreitada daquela escala. Muito menos a Panair. Ainda em 1941, o governo norte-americano, através do Departamento de Guerra (precursor do Departamento de Defesa), expressava sua insatisfação com a notória e comprometedora lentidão das obras. Ao que parece, tais dificuldades também se registravam em outros países. Em sua defesa, a *PAAC* apontava as contrariedades em se negociar com os governos locais e obter materiais, engenheiros e mão de obra qualificada como alguns dos principais obstáculos ao cumprimento dos prazos. Até mesmo tentativas de sabotagem por parte de integralistas foram citadas como contratempo. Nem a modesta ajuda prestada por nossa Aeronáutica, responsável pela construção de edifícios e residências em alguns aeroportos, dentre eles Salvador, foi capaz de sanar o problema. Diante deste contexto, a Panair não conseguiu completar mais que 40% das obras de qualquer dos aeródromos nacionais antes da entrada dos EUA no conflito. As atribuições só começariam a ser vencidas em fevereiro de 1942, de modo paulatino, quando o *US Army* assume a gestão dos nossos campos de pouso.⁴⁰

O legado deixado pela aviação civil talvez não tenha sido algo indispensável, mas foi uma relevante contribuição para as intervenções procedidas nas bases do Nordeste. Na capital baiana, a enorme área que abrigaria o conjunto formado pela *NAF* Ipitanga (norte-americana) e pela Base Aérea de Salvador (brasileira), que se confundiam e compartilhavam várias estruturas, foi inicialmente desbravada pelos franceses. Em 1925, a partir da doação de um terreno particular, a *Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautique Latécoère* erigiu um campo de pouso em Santo Amaro de Ipitanga. Mais tarde, essas instalações passaram à competência da

³⁹ CONN; FAIRCHILD, 2000, p. 173;294;309;311;315; MCCANN JR., 1995, p. 176;183; LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 228-9; MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, 1991, p. 162.

⁴⁰ MCCANN JR., 1995, p. 188-90; CONN; FAIRCHILD, 2000, p. 309-13; LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 229.

Companhia Aerpostal Brasileira, empresa do grupo *Air France*. Na oportunidade em que se iniciaram as obras, em 1942, Ipitanga já possuía uma considerável trajetória como aeródromo, tendo sido suas dependências frequentadas não só pelos europeus, mas similarmente pelas próprias *PAN-AM* e Panair, além de alguns aviões de propriedade privada.⁴¹

Apesar de relativamente bem utilizado há décadas, o campo de Ipitanga tinha em seu acesso e comunicação uma de suas maiores deficiências e vulnerabilidades no início da guerra. Ao que se supõe, o poder público e nenhuma das companhias que dele usufruíram ao longo do tempo destinaram montantes mais substanciais à abertura de caminhos que o ligassem ao centro de Salvador, a cerca de 30 quilômetros. O único acesso minimamente digno à época até o distrito dava-se pela orla, através de uma precária estrada que margeava as praias. Na prática, o limite da cidade da Bahia, em meados dos anos 1940, era o arrabalde da Pituba, então apenas uma colônia de pescadores e balneário. Este isolamento certamente trouxe muitos transtornos aos americanos durante o espinhoso processo de erguimento da base.⁴² Mesmo com ela já operativa – pelo menos parcialmente –, os entraves permaneceriam, segundo as memórias do oficial aviador Ivo Gastaldoni, que serviu em Ipitanga no período:

[...] Naquele tempo se gastava mais de uma hora no trajeto Barra/base [...], por uma estrada que só era pavimentada até o bairro do Rio Vermelho. O restante do trecho, via Itapuã e lagoa do Abaeté, era feito aos solavancos, ora sob poeira e ora sob lama, dependendo do estado do tempo. Vez por outra, a prefeitura passava uma buldôzer para alisar o piso e, então, tínhamos alguns dias de estrada menos ruim.⁴³

Tal situação somente seria aliviada no biênio 1943-4, quando, já com o complexo aeroportuário finalizado – ou quase isso –, os fuzileiros navais dos EUA estrategicamente abriram uma longa via entre Ipitanga e Aratu, onde se localizavam seus dois principais polos militares. Acompanhando o perfil natural do terreno, a pavimentação da chamada Estrada Velha do Aeroporto (ou Estrada de Ipitanga, até hoje existente, apesar das alterações sofridas) foi uma opção apressada e viável encontrada pelos ianques.⁴⁴

⁴¹ BRASIL. Ministério da Infraestrutura. [Brasília, 2009]. Histórico do Aeroporto Internacional de Salvador – O início; Segunda Guerra. Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (sítio eletrônico). Disponível em: www.infraero.gov.br. Acesso em 08/02/2009; MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, 1991, p. 370; MCCANN JR., 1995, p. 185; NOWELL, [19--], p. 113.

⁴² UZÊDA, Jorge Almeida. *O aguaceiro da modernidade na cidade do Salvador (1935-1945)*. 2006. Tese (Doutorado em História Social do Brasil) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2006, p. 287-8; RIBEIRO, 2018, p. 75.

⁴³ GASTALDONI, Ivo. *Memórias de um piloto de patrulha*. Rio de Janeiro: Papéis e Cópias; Markgraph, 1993, p. 122.

⁴⁴ RIBEIRO, 2018, p. 225.

Mais que simplesmente uma ligação, ela viabilizava um acesso rápido entre dois pontos estratégicos para a dinâmica das forças aliadas durante a guerra. Foi essa necessidade de rapidez que deu à EVA (Estrada Velha do Aeroporto) o desenho que possui. O modo mais célere de se construir uma estrada é seguindo o desenho do terreno, sua topografia, sem se preocupar com curvas de nível. [...]. Eles simplesmente jogaram piche sobre a terra batida. Se havia um morro, subia-se o morro; se havia uma curva acentuada, fazia-se a curva.⁴⁵

Simplesmente construir rodovias, contudo, estava longe de resolver todos os problemas existentes e, mesmo após as intervenções realizadas pelo Exército estadunidense, Ipitanga “não era, de forma alguma, um campo satisfatório”.⁴⁶ Para além das dificuldades de acesso, seu terreno resumia-se a um vasto areal cortado pelo rio Ipitanga, cercado por pântanos e separado do mar por uma linha de dunas com quase cem metros de altura. Sua inóspita e bucólica paisagem, deveras dissociada do conceito que temos de “civilização” (ou mesmo de um aeródromo), nos leva a questionar como foi possível seu uso pelos primeiros operadores por quase 20 anos.⁴⁷ Na opinião de Gastaldoni, “chamar aquilo de base [...] era, no mínimo, excesso de otimismo, pois, de base mesmo, havia uma pista asfaltada com cerca de mil metros e uma torre de controle. O resto era aproveitamento do que havia sido construído pela *Latécoère*”.⁴⁸

Seja como for, apesar da permanência de um precário cenário, as ações dos engenheiros e operários puderam agregar determinadas e pontuais melhorias ao campo de Ipitanga. As intervenções englobaram a drenagem de muitas terras e o alargamento e aprofundamento do rio. Ambas as novas pistas foram construídas no pântano, sendo que uma colina de argila teve de ser removida a fim de preenchê-las. Até a chegada das escavadeiras, dezenas de bois trabalhavam nas pistas e, devido à natureza do solo, os alojamentos dos funcionários estavam localizados a cerca de três quilômetros da área onde atuavam. Nessa época, imperava a falta de investimentos e de matérias-primas na construção civil em Salvador. Some-se a isso a ausência de infraestrutura decente e saneamento básico na região de Ipitanga – o que abria brecha à diarreia e outras graves e insistentes moléstias –, além da carência de pessoal tecnicamente qualificado para atuar no canteiro de obras.⁴⁹

Quanto à base propriamente dita, as deficiências também eram diversas, destacadamente em seus primeiros tempos, quando já em operação. No início, por exemplo, não existia hangar

⁴⁵ URBANIDADE (podcast). A Estrada Velha do Aeroporto. Entrevistadores: André Gomes, André Frutuoso e Carlos Eduardo Freitas. Entrevistado: Cid Teixeira. [S.l.], 2008. Disponível em: evatcc.wordpress.com/a-eva. Acesso em 04/06/2020.

⁴⁶ NOWELL, [19--], p. 113.

⁴⁷ BRUHN, 2017, p. 217; GASTALDONI, 1993, p. 117; NOWELL, [19--], p. 185;

⁴⁸ GASTALDONI, 1993, p. 117-8.

⁴⁹ NOWELL, [19--], p. 185; RIBEIRO, 2018, p. 153; GASTALDONI, 1993, p. 117-21; MCCANN JR., 1995, p. 193.

disponível quando da chegada do primeiro esquadrão de aviões de patrulha, o *VB-129* (sobre o qual trataremos no próximo item). O primeiro rádio do campo, por sinal, foi o transmissor *Bendix* instalado na aeronave do comandante deste esquadrão, o oficial Jamie E. Jones. Igualmente não havia instalações recreativas nos dias inaugurais. Não demorou muito, entretanto, para que alguns edifícios fossem convertidos em um clube de oficiais e outro para praças, enquanto um campo de softbol e sala de cinema foram improvisados em um terreno e um armazém, respectivamente. As dependências da cozinha, por sua vez, mostravam-se deveras inadequadas. Por conta das dificuldades de manutenção e suprimento, seu cardápio era sofrível. Concluída (ou quase isso) pelo *US Army* apenas no começo de 1943, a base teve suas condições gerais bastante incrementadas com o passar dos meses. As acomodações, a despeito de um pouco superlotadas, melhoraram consideravelmente. A comida, sempre abundante, ganhou qualidade. Já o lazer dos militares recebeu inúmeros espaços para a prática do atletismo, vôlei, basquete, beisebol, tênis, handebol e natação. Em novembro de 1943, finalmente, após demorada espera, a *NAF* Ipitanga era capaz de prestar suporte satisfatório a pelo menos seis aeronaves terrestres voltadas ao patrulhamento do Atlântico.⁵⁰

Abrindo-se um parêntese, não podemos deixar aqui de tecer alguns breves comentários sobre a Base Aérea de Salvador, que, como aludido, também integrava o complexo militar de Ipitanga. Criada via decreto nas últimas semanas de 1942, mais precisamente em 5 de novembro, a BASV teve como seu primeiro comandante o major aviador Geraldo Guia de Aquino. Operando de maneira colaborativa com os norte-americanos, a base, pelo menos em seus tempos iniciais, somente perdia em importância para a de Natal. O abrangente Teatro de Operações Marítimas (TOM) sob sua responsabilidade era o maior do Norte-Nordeste, indo da foz do São Francisco ao arquipélago de Abrolhos, no extremo sul da Bahia. Foi apenas em agosto de 1944, quando a presença inimiga em nosso litoral já se mostrava bem arrefecida, que a BASV passou a ser oficialmente classificada como uma base de segunda classe. Como veremos no tópico seguinte, no entanto, suas unidades aeronavais, formadas, dentre outros, por aviões *Hudson* e *Harpoon*, simbolizavam uma menor parte dos esquadrões que serviram em Salvador durante a Segunda Guerra Mundial.⁵¹

⁵⁰ ROBERTS, Michael D. *Dictionary of american naval aviation squadrons*. v. 2. *The history of VP, VPB, VP(HL) and VP(AM) squadrons*. Washington D.C.: Naval Historical Center – Department of the Navy, 2000, p. 558;760; MORAES, Ozires (Org.). *USN NAF Ipitanga. Sixtant – War II in the South Atlantic* (sítio eletrônico). Disponível em: www.sixtant.net/2011. Acesso em 10/06/2020.

⁵¹ MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, 1991, p. 272-3;284; GASTALDONI, 1993, p. 112;118-21; RIBEIRO, 2018, p. 215; ROBERTS, 2000, p. 15;389.

Fossem brasileiros ou norte-americanos, os aviões de patrulha necessitavam operar em cooperação com outras organizações militares a fim de atingir seus objetivos. Se a destruição de submarinos do Eixo era um deles, seu cumprimento, obviamente, apenas teria êxito a partir da detecção do inimigo. Essa tarefa, contudo, nem sempre era fácil, mesmo após os Aliados, durante o conflito, terem descoberto a *Enigma*, máquina de criptografia usada pelo Comando alemão para estabelecer contato com seus barcos no Atlântico. Estamos falando de mais de 100 milhões de quilômetros quadrados de oceano. À caça dos lobos ocultos, os EUA tinham à sua disposição um complexo e avançado sistema espalhado pelo planeta composto por radares, sonares (instalados em navios) e estações de rádio. Após alguns estudos desenvolvidos pelos estadunidenses, decidiu-se que uma delas seria estrategicamente fixada na Bahia, mais precisamente nas cercanias de Salvador, em um modesto lugarejo no lado oposto da baía de Todos os Santos: a *Radio Station Salinas*.⁵²

Entre 1942 e 1943, uma equipe de 21 militares norte-americanos chegou a Salinas da Margarida com o propósito de construir a referida estação de rádio voltada à interceptação das unidades adversárias. Inicialmente formado por cinco indivíduos, o time incluía um oficial encarregado (conhecedor da língua portuguesa), um médico, dois cozinheiros e 12 rádio-operadores. Salinas, a aproximadamente 30 quilômetros, pelo mar, da capital baiana, estava situada em uma península coberta por vegetação tão densa que poderia ser considerada uma espécie de ilha. A fim de erigir a estação, tiveram que eliminar a referida floresta, cortando, a muito custo, tudo o que viam pela frente. Para isso, os estadunidenses contrataram trabalhadores relativamente qualificados da pequena população local, de cerca de 700 pessoas. Embora suas ferramentas fossem bastante primitivas, alguns dos nativos eram artesãos muito habilidosos na lida com a madeira, fato que chamou a atenção dos ianques. Até a finalização do quartel e de outras instalações, os estrangeiros tiveram como residência a diminuta e desconfortável embarcação (da própria *US Navy*, ao que parece) que os havia trazido de Salvador.⁵³

Uma vez ativa, Salinas integrava um sistema com três estações de interceptação e rede *HF/DF* com controle em Recife. A estação baiana cobria o trecho sul, enquanto o setor norte estava sob a responsabilidade de outro aparato similar, instalado em Belém. Seus alvos centrais eram *u-boats* operando no meio e sul do Atlântico, navios e aeronaves aliados em perigo, além de atividades secretas inimigas na África e América do Sul. A estação propriamente dita tinha

⁵² RIBEIRO, 2018, p. 208.

⁵³ HORN, Joseph. Building an intercept station during World War II. In: MORAES, Ozires (Org.). Radio Station Salinas Bahia. Sixtant – War II in the South Atlantic (sítio eletrônico). Disponível em: www.sixtant.net/2011. Acesso em 10/06/2020.

cerca de cinco metros e meio de comprimento, montada sobre um pivô com antenas em cada extremidade. Seus operadores giravam manualmente o aparelho para trás e para frente, o que deles exigia robusta compleição física. As comunicações não eram tão eficientes em Salinas, sendo que os únicos contatos realizados pelos americanos eram pelo manual *Morse*. Os percalços e improvisações, todavia, iam muito além. Eletricidade e refrigeração, inacessíveis aos moradores do povoado, eram obtidas apenas a partir de geradores. A única água quente era encontrada somente na acanhada cozinha. Além disso, a logística era um grande problema na região. Faltavam gêneros alimentícios e peças de reposição para os três veículos, dentre eles um jipe. Por conta disso – e também pela ausência de opções de lazer –, os cavalos passaram a compor a rotina em Salinas, transportando e entretendo os homens que ali serviam.⁵⁴

No início da guerra, a Marinha empreendeu uma larga ampliação do seu sistema de bases avançadas [...]. Uma vez construídas [...], é preciso mantê-las. O problema de suprimento do sistema de bases navais espalhadas pelo mundo é de grande complexidade e requer uma perfeita coordenação administrativa e atenção ao mínimo detalhe. Devem existir alimentos, roupas, combustíveis, munição, sobressalentes, ferramentas e muitos outros tipos de equipamentos especiais em quantidade suficiente e a tempo para que se possa manter a eficiência combativa da Esquadra.⁵⁵

Essas palavras, escritas em relatório pelo comandante-chefe da Marinha dos EUA nos anos da guerra, almirante Ernst King, traduz todo o esforço empenhado por seu país no sentido de manter suas tropas, distribuídas por todos os continentes, devidamente abastecidas de tudo o que necessitavam para cumprir adequadamente suas missões. No entanto, apesar de tamanho empreendimento – algo até então provavelmente inédito na história norte-americana –, o exemplo de Salinas da Margarida revela que nem sempre tais intentos eram satisfatoriamente atingidos. Seja como for, mostrando-se melhor ou pior preparadas, eram essas as organizações militares estadunidenses em Salvador e seu entorno que receberam aqueles que vieram de longe para combater o nazifascismo.

4.2 AS UNIDADES E FORÇAS COMBATENTES

As fontes consultadas infelizmente não nos fornecem, com precisão, o número de militares dos EUA que serviram ou passaram (através de escalas) em Salvador nos anos da guerra.

⁵⁴ HORN, Joseph. Building an intercept station during World War II. In: MORAES, Ozires (Org.). Radio Station Salinas Bahia. Sixtant – War II in the South Atlantic (sítio eletrônico). Disponível em: www.sixtant.net/2011. Acesso em 10/06/2020.

⁵⁵ KING, Ernst J. *Nossa Marinha na guerra*: relatório ao Ministério da Marinha – ações até 1º de março de 1944. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1944, p. 47.

Tendo como referência dados indiretos, calculamos que eles tenham sido, pelo menos, algumas dezenas de milhares. Além dos homens e recursos fixados basicamente em Aratu, Ipitanga e na base *Baker*, não podemos nos esquecer dos efetivos dos corpos de engenharia do Exército e dos *Marines* (Fuzileiros Navais), responsáveis, como vimos, por sua construção. Havia também, na baía de Todos os Santos, não necessariamente de forma simultânea, os tânderes (navios-oficina) *Rehoboth*, *Matagorda*, *Rockaway* e *Humboldt* e suas respectivas tripulações. Além disso, transitando periodicamente pela Bahia estavam as belonaves da 4ª Esquadra engajadas no patrulhamento da nossa costa (a Força-Tarefa 47) e, eventualmente, na escolta a comboios. No entanto, a maior parcela das forças estadunidenses em terras e mares soteropolitanos, segundo apurado, provavelmente compreendia as armas aeronavais e todo seu aparato.⁵⁶

Os hidroaviões norte-americanos começaram a operar no Brasil ainda em dezembro de 1941 (portanto, quando do ingresso dos EUA na guerra), sendo seguidos, em abril do ano subsequente, pelas aeronaves terrestres. Na época, a Força Aérea dos Estados Unidos (*USAF*) ainda não existia, sendo instituída enquanto corporação independente apenas após o conflito. Os aviões militares estrangeiros que então postavam-se nos aeroportos e cruzavam os céus brasileiros traziam os símbolos das *US Army Air Forces* (incluindo o *Air Transport Command*, responsável por prover o mundo com suprimentos estadunidenses) e da Aviação Naval dos EUA.⁵⁷ Todavia, foi somente mais tarde que o poderio aéreo dos nossos aliados estabeleceu-se de maneira mais ativa, numerosa e estruturada em território nacional. Isso se deu principalmente através da 16ª Ala Aérea da Esquadra (*FAW*), comissionada em Norfolk, estado da Virgínia, em fevereiro de 1943, e progressivamente transferida para o Nordeste brasileiro nos meses posteriores (inicialmente Natal e Recife). Comandada pelo capitão de mar e guerra Rossmore D. Lyon, a *FAW* 16 compunha a Força-Tarefa 44 da Força do Atlântico Sul, constituindo-se no vital braço aéreo da 4ª Esquadra do almirante Ingram. Além dela, não deixemos de mencionar, com passagens pela Bahia, a 4ª Ala de Dirigíveis, com duas esquadrilhas, uma delas cobrindo Salvador e Caravelas e tendo Maceió como sede.⁵⁸

No auge da guerra, os EUA mantiveram quase 170 navios e aviões de variados tipos em operação no Brasil. Se considerarmos o período compreendido entre os anos de 1941 a 1945 e os diversos meios e unidades que por aqui passaram, este número tende a se elevar. Deste total,

⁵⁶ ROBERTS, 2000, p. 608.

⁵⁷ CAREY, Alan C. *Galloping ghosts of the brazilian coast*. Lincoln: iUniverse, 2004, p. 9; BRUHN, 2017, p. 133; MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, 1991, p. 401.

⁵⁸ MORISON, Samuel Eliot. *History of United States naval operations in World War II*. v. 10 – *The Atlantic Battle won*. Urbana and Chicago: University of Illinois Press, 2002, p. 212; CAREY, 2004, p. 16;32; GAMA; MARTINS, 1985, p. 296-8.

algumas dezenas tiveram Salvador como sede ou ponto de apoio. No raiar do conflito, Aratu e Ipitanga eram periodicamente utilizadas pelas aeronaves americanas apenas como locais de parada avançados. Já no clímax das ações bélicas, no entanto, a capital baiana recebeu simultaneamente, na condição de sua base, pelo menos três esquadrões (completos ou não) da *US Navy*. Ao que parece, todas as unidades aeronavais que estiveram em ação na Bahia (e no país) naqueles anos eram classificadas como *VB (Bombing Squadron)*, *VP (Patrol Squadron)* ou *VPB (Patrol Bombing Squadron)*, sendo cada uma destas categorias, supomos, empregada em determinadas missões e dotada de características próprias.⁵⁹

Conforme o que foi levantado, o primeiro esquadrão do Tio Sam a experimentar os ares baianos nos tempos de luta (um dos três a desembarcarem inicialmente no Brasil) foi o *VP-74*. Nascido como *VP-55* em meados de 1940, pelo menos uma dezena de seus *Martin PBM Mariner*, sob o comando do capitão de corveta J. C. Toth, chegou à *NAF Aratu* entre março e abril de 1943. A designação deste modelo de aeronave para servir em Salvador – e também na base do Galeão, no Rio – não foi por acaso. De grande porte e relativamente mais pesados, os *PBM-3*, dedicados à cobertura dos comboios, necessitavam de bastante espaço para decolar, algo que as baías de Guanabara e de Todos os Santos eram capazes de oferecer. Por conta das dimensões do rio Potengi, Natal igualmente acolheu algumas unidades do *Mariner*. Em outubro de 1944, quando já não mais se encontrava na Bahia, o esquadrão, agora sob a responsabilidade do oficial G. C. Merrick, foi reclassificado como *VPB*.⁶⁰

Instituído em fevereiro de 1943, o *VP-211* (depois *VPB*) foi um dos cinco esquadrões a descer em Salvador até o fim daquele ano. Comandado pelo capitão de corveta C. Fink Fisher, ele também teria Aratu como lar, fazendo companhia (e depois substituindo) o *VP-74* no patrulhamento aéreo das formações marítimas. Amerissando por etapas, a maioria de seus *PBM-3S* (versão diferente do referido hidroavião médio) desembarcou nos derradeiros dias de setembro de 1943, enquanto sua última seção, constituída por quatro aeronaves, apenas alcançaria a península de Paripe em meados de outubro. Contando ao todo com 15 *Mariners*, o esquadrão foi utilizado para distintas missões, dentre elas, entre janeiro e abril de 1945 (portanto já no fim da guerra), treinar o pessoal embarcado nos tênderes fundeados na baía de Todos os Santos. Por razões desconhecidas, algumas foram as oportunidades em que o *VP-211* teve sua sede alterada para o Galeão, no Rio de Janeiro, regressando, em seguida, a Aratu.⁶¹

⁵⁹ HARRISON, 2014, p. 290; LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 263; GAMA; MARTINS, 1985, p. 296-8.

⁶⁰ MORISON, 2002, p. 212; CAREY, 2004, p. 25;32;36. ROBERTS, 2000, p. 224; HARRISON, 2014, p. 290.

⁶¹ CAMPBELL, Douglas E. *VP Navy! USN, USMC, USCG and NATS patrol aircraft lost or damaged during World War II*. Southern Pines: Syneca Research Group, 2018, p. 337; ROBERTS, 2000, p. 607-8;752.

“Exceto por um punhado de oficiais previamente designado para organizar as instalações da base”, o *VPB-129* (no início *VB*) “foi o primeiro grupo da Marinha em Ipitanga, previamente somente utilizada pelo Comando de Transporte Aéreo do Exército”.⁶² Estabelecido nas semanas inaugurais de 1943 e sob a responsabilidade do já citado capitão de corveta Jamie E. Jones, o grupamento utilizava outro tipo de avião: o *Lockheed PV-1 Ventura*. Tal bombardeiro de patrulha, inclusive, foi fornecido a alguns esquadrões da Força Aérea Brasileira no decorrer da contenda. A FAB, por meio de um esquadrão formado por três *Hudsons*, pelo menos por algum tempo fez companhia ao *VPB-129* nas dependências da remota *NAF* Ipitanga. Transferindo seus *Venturas* de Recife para Salvador em junho de 1943, os norte-americanos, que por longo período dividiram as incumbências com seus companheiros em Aratu, foram posteriormente rendidos por uma unidade brasileira. Terminada a refrega, vale realçar, tais equipamentos (o *Hudson* e o *Ventura*), que tanto se identificam com a gênese da nossa Aeronáutica, continuaram a servi-la por muitos anos.⁶³

Além destes principais, alguns outros esquadrões da *US Navy* operaram, mesmo que por um breve intervalo, nos céus da Bahia. Um deles foi o *VP-203* (posteriormente *VPB*), constituído em outubro de 1942 e similarmente voando com o *Mariner PBM-3S*. Fixando-se em Aratu exatamente um ano mais tarde para substituir o pioneiro *VP-74* (junto com o *VP-211*), o grupamento foi rápida e temporariamente remanejado para o Rio de Janeiro em janeiro de 1944, de onde retornou em agosto. Somente em maio de 1945, o *VP-203* se despediria em definitivo de Salvador, regressando para sua casa em San Juan, Porto Rico.⁶⁴ Pelo menos mais duas unidades navais dos EUA que aqui atuaram merecem destaque, inclusive por seu relevante papel na capacitação dos militares brasileiros. Uma é o *VP-94*, nascida em março de 1942. Com sede em Natal, alguns de seus *Consolidated PBV-5A Catalina*, hidroavião de traços inconfundíveis, estiveram em ação em Ipitanga entre maio e agosto de 1944. Por fim, nesta mesma base, em 1945 (portanto já no fim da campanha e por um curto período), também pousaram os *PBY* do *VPB-45*. Como já aludido, os esquadrões americanos foram sendo gradualmente substituídos pelos nossos, à medida que chegavam novas aeronaves e o treinamento das nossas turmas de aviadores era completado. Até que isso se concretizasse, porém, caberia aos estadunidenses o cumprimento de várias missões em nosso espaço aéreo.⁶⁵

⁶² BRUHN, 2017, p. 217.

⁶³ CAREY, 2004, p. 46;60; ROBERTS, 2000, p. 559; BRUHN, 2017, p. 217.

⁶⁴ MORISON, 2002, p. 212; CAREY, 2004, p. 102; ROBERTS, 2000, p. 593;595.

⁶⁵ CAREY, 2004, p. 102-3; ROBERTS, 2000, p. 593;595; BONALUME NETO, 1995, p. 90.

5 AS AÇÕES MILITARES DOS EUA NA BAHIA

A cidade do Salvador, ainda que servisse de sede para diversas forças norte-americanas, representava apenas um pequeno ponto do já mencionado Teatro N-NE de operações, que abarcava todo o Nordeste até a foz do rio Jequitinhonha, no sul da Bahia. O referido setor integrava a Subárea Meridional do Atlântico Ocidental (ou Subárea do Atlântico Sul), entre as latitudes 10°N e 40°S e estendendo-se até a ilha de Ascensão, e esta, por sua vez, fazia parte da gigantesca Área do Atlântico Ocidental. Tal subárea representava um palco secundário nos anos da guerra, marcado por ações em quantidade bem menor do que no Pacífico ou mesmo no Atlântico Norte. Sua relevância reduziu-se ainda mais após o desembarque Aliado na África setentrional (a Operação Tocha), ocorrido em novembro de 1942, fato que, por consequência, praticamente anulou as possibilidades de uma ofensiva nazista sobre o Brasil. Por outro lado, especialmente por conta de o nosso país ser um notável supridor de matérias-primas e rota dos comboios que as transportavam, o assédio dos submarinos do Eixo em nossa costa foi uma constante até os dias finais do conflito. Coube, então, à Marinha dos EUA, com suporte das forças armadas brasileiras, agir no sentido de eliminar essas ameaças.⁶⁶

Dentre as missões centrais da *US Navy* no Atlântico Sul, em especial no litoral do Brasil, estavam o patrulhamento das águas litorâneas (até o meio do oceano), a caça e ataque a submarinos, a proteção dos portos, a interceptação, captura e destruição de corsários e rompedores de bloqueio, além da já citada escolta a comboios. Calcula-se que em torno de 25 submersíveis de Hitler e outros oito italianos tenham frequentado nossos mares ao longo da peleja. Contra eles, no entanto, pelo menos nos primeiros dias da refrega, as forças navais americanas não estavam devidamente preparadas. Muito menos as brasileiras. Isso provavelmente se deve ao fato de que a guerra antissubmarino sempre foi considerada uma matéria de menor importância dentro da Marinha estadunidense.⁶⁷ Segundo os almirantes Arthur Oscar Saldanha da Gama e Hélio Leôncio Martins, “a Missão Naval Americana nunca nos chamou a atenção para o desenvolvimento deste setor, mas também nunca reclamamos”.⁶⁸

A princípio mistas (ou seja, envolvendo belonaves americanas e brasileiras), as escoltas aos trens de navios mercantes que transitavam por nosso país foram paulatinamente, após aquisição de confiança e experiência, transferidas à exclusiva responsabilidade da Força Naval do Nordeste. No decorrer de todo o conflito, todavia, as formações sempre foram organizadas por

⁶⁶ DUARTE, 1971, p. 231; FONSECA, 1953, p. 42-3;157;271.

⁶⁷ GAMA, 1982, p. 42-3;90-2;141-2; FONSECA, 1953, p. 137.

⁶⁸ GAMA; MARTINS, 1985, p. 330.

agentes dos EUA, nunca tendo a Marinha do Brasil oficiais em treinamento neste setor. Tal fato pode estar relacionado às tensões envolvendo os dois comandos – algo que trataremos no tópico seguinte –, tendo os estadunidenses a tendência de tomar para si as principais decisões e tarefas relativas à campanha do Atlântico Sul. Seja como for, a Bahia assumiu significativa importância dentro deste cenário. Afinal, ela apresentava-se como uma das extremidades (sendo a outra as ilhas de Trinidad e Tobago) da fundamental rota de comboios que atravessava o Brasil. A primeira formação regular Trinidad-Bahia (TB) chegou a Salvador no início de janeiro de 1943, retornando, alguns dias depois, à colônia britânica no Caribe. De acordo com John R. Harrison, veterano da *US Navy* e personagem daqueles tempos, tais operações eram muito movimentadas, com a constante presença de vasos de guerra aliados e inúmeros cargueiros que se concentravam no porto da capital baiana. Para se ter ideia, em certas oportunidades até 250 mil toneladas de remessas eram reunidas na baía de Todos os Santos de uma só vez. A partir da inaugural semana de julho daquele ano, contudo, por conta do incremento dos ataques inimigos de Santos à Guiana Francesa, a proteção dos comboios precisou ser prolongada até o Rio de Janeiro, perdendo Salvador um pouco de seu fluxo e relevância.⁶⁹

Ainda no mar, Salvador pôde testemunhar manobras de grandes proporções nos primeiros dias de novembro de 1942. Uma agitação incomum para uma cidade relativamente bucólica e pacata quando em tempos de paz:

Certa manhã, o porto amanheceu coalhado de navios de transporte [...], porta-aviões, cruzadores, destróieres, submarinos, enfim, todo tipo de navios usados na guerra. [...]. Havia de tudo: senegaleses, negros altos, farda berrante e exótica; tropa inglesa, imbatível e tradicional, cuja postura e cadência não deixavam dúvidas sobre a disciplina e a sua capacidade marcial; escoceses com sua tradicional saieta quadriculada, marcha cadenciada sob toques das gaitas de foles e várias outras. Assim se passaram alguns dias. Certa manhã, todos tinham sumido como por encanto, durante a noite, no mais absoluto silêncio. Dias depois, o *Repórter Esso*, o primeiro a dar as últimas, anunciava a invasão dos Aliados no Norte da África para combater e vencer o corpo africano da Alemanha, sob o comando do von Rommel [...].⁷⁰

De fato, tratava-se o marcante evento da chegada de um admirável comboio com tropas britânicas que se dirigiam ao cabo da Boa Esperança, provenientes da Inglaterra via EUA. Conforme o pesquisador Charles Nowell, nenhum outro porto nacional, a não ser o de Salvador, era capaz de acolher tamanha formação, que incluía o *Empress of Scotland*, maior navio já atracado na Bahia até então, além de outras quatro imponentes naves e 15 mil soldados.⁷¹

⁶⁹ GAMA, 1982, p. 42;77; NOWELL, [19--], p. 7;117;149;179; HARRISON, 2014, p. 290.

⁷⁰ MARTINS, Ezequiel da Silva. *A Bahia: suas tradições e encantos*. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo/FUNCEB; EGBA, 2000, p. 114.

⁷¹ NOWELL, [19--], p. 6;107.

Era nos céus da Bahia, entretanto, através dos esquadrões sediados em Aratu e Ipitanga, que os americanos marcavam uma presença mais efetiva, especialmente na vigilância da costa e na defesa aérea dos comboios. Baseadas em diferentes locais (no mar e em terra) e contando com aviões tecnicamente distintos, as unidades da *US Navy* cumpriam variados tipos de missão. Tais peculiaridades, dentre outras, compreendiam desde as rotas a serem executadas e zonas a serem cobertas (o que dependia basicamente da autonomia das aeronaves), até os modelos dos armamentos e composição das tripulações. Os *PBM* do *VP-211*, por exemplo, perfaziam entre 11 a 16 patrulhas semanais, quase todas noturnas, com auxílio de holofotes e radar de busca.⁷² Operando o *Catalina*, o ex-combatente Billie Goodell, por sua vez, conta que ele e seus colegas “cobriam os 3.200 quilômetros de rota entre a Bahia e o cabo Orange, numa operação subordinada à *TF-44* [...]. Toda essa região do Atlântico Sul era chamada de ‘*The Southern Cross*’ [...], numa alusão à mais importante constelação dos céus do Sul do continente americano”.⁷³

Foram dias difíceis. [...]. Nenhum conforto, muito calor, a distância de casa, patrulhas cansativas numa imensidão de mar, dia ou noite. Quando tinham um comboio para escoltar, ficavam de dez a 12 horas voando sobre o comboio, até que outro avião os substituísse. Então voavam para a cidade mais perto para reabastecer e dormir e, no dia seguinte, partiam para substituir o avião em patrulha e assim sucessivamente até que o comboio saísse de sua área operacional. Nada mais tedioso que ficar meses olhando aquela imensidão d’água à procura do rastro branco de submarinos na superfície ou de manchas escuras de submarinos submersos. Quando não estavam voando, estavam trabalhando nos aviões ou treinando bombardeio em alvos simulados em terra ou submarinos aliados no mar, para se medir a precisão de ataques em vários ângulos e alturas.⁷⁴

Essa intensa e permanente atuação terminou por produzir alguns dos mais notáveis resultados na luta contra o oponente no litoral baiano e do país como um todo.

Na manhã de 17 de maio de 1943, um *Mariner* do esquadrão *VP-74* (o *P-6*) decolou de Aratu a fim de vasculhar determinado setor da costa, a uma distância de 200 milhas. O tempo nas imediações da base estava bastante encoberto, com chuva fraca e baixa visibilidade, sendo que as condições só melhorariam com 40 minutos de voo. Pouco depois, uma embarcação foi divisada desde a janela do artilheiro. O piloto, tenente Howland Davies, visualizou então uma esteira branca 15 milhas distante, o que uma inspeção com binóculos revelou ser um submarino. Com o *deck* seco, o inimigo mantinha uma velocidade em torno de 12 nós, percorrendo o curso Norte-Nordeste. Iniciando uma lenta submersão após perceber a presença da aeronave, o *u-boot* desapareceu, o que não impediu o lançamento de seis cargas de profundidade pelo *PBM*. Porém,

⁷² MORISON, 2002, p. 212; ROBERTS, 2000, p. 608.

⁷³ NICOLAU, Frederico. Memórias do Atlântico Sul – veterano Billie Goodell. *Asas*, São Paulo, [19--], p. 69.

⁷⁴ *Ibid.*, p. 71.

nenhum sinal de destruição foi notado por seus tripulantes, que regressaram a Salvador. O desconhecido lobo era o U-128, comandado pelo capitão-tenente Hermann Steinert, que na noite anterior havia tentado atravessar a escolta do comboio *TJ-13*. Danificado pelas bombas, ele foi obrigado a emergir e buscar águas mais rasas, junto ao litoral. O que os alemães não contavam era que, em poucos minutos, um segundo avião surgiria no céu. Tratava-se do *P-5*, igualmente do *VP-74*. Eram quase 9 horas da manhã quando o submarino foi detectado pelo radar. A seguir, o tenente Harold Carey pôde observar o adversário na superfície, engendrando nova ofensiva. Reforçando a ação estavam também agora o USS *Mofett* e USS *Jouett*, ao que parece vindos de Recife. Cerca de uma hora depois do início do bombardeio, os homens do U-128, em um total de 51, começaram a abandonar o barco, sendo aprisionados.⁷⁵

De acordo com as fontes, o *VPB-129* foi um dos esquadrões mais dinâmicos e exigidos dentre os que serviram na Bahia durante a guerra. Para se ter uma ideia, menos de uma semana após chegar em Ipitanga, quatro de suas aeronaves foram designadas para voar, formando uma barreira costeira a nordeste de Salvador. No começo da tarde de 30 de julho de 1943, enquanto em patrulhamento de rotina, o capitão de corveta Thomas Davies, pilotando o avião *B-8*, localizou um submarino totalmente emerso. Recebendo tiros antiaéreos, Davies revidou com suas metralhadoras de cauda, lançando, em seguida, quatro bombas de profundidade. Depois de uma sequência de submersões e emersões após a investida, o *u-boot* terminou por sumir sob as ondas do Atlântico. Nenhuma evidência inimiga foi obtida, apesar de o avião permanecer em vigilância por mais de duas horas, retornando à base. Quatro outras aeronaves continuaram as buscas até o início da noite, quando as adversas condições do tempo não mais permitiram a continuidade dos voos. Dias mais tarde, o U-604, sob o comando do oficial Horst Höltring, reapareceria mais ao norte, sendo desta vez atacado por outro esquadrão ianque. Único submarino supridor (vulgarmente denominado vaca leiteira) a operar em nossa costa, sua tripulação, ciente de estar ele condenado, acabou afundando-o nas cercanias de Ascensão.⁷⁶

Transcorridos pouco mais de dois meses, uma nova vitória seria creditada à conta da *US Navy*, mais especificamente à do esquadrão *VP-74*. No começo da manhã de 27 de setembro de 1943, seu *Mariner P-2* efetuava uma varredura nas proximidades do local onde havia sido feito um contato suspeito na noite anterior. Seus homens estavam sob a responsabilidade do tenente Harry Patterson. Às 10h50, o operador de radar detectou algo a uma distância de 38 milhas e, pouco depois, um submarino foi observado pelo copiloto, tenente Charles Ferguson, cerca de dez milhas à frente. Patterson imediatamente aumentou a velocidade e se posicionou para atacar

⁷⁵ GAMA; MARTINS, 1985, p. 384; BRUHN, 1017, p. 175-7.

⁷⁶ BRUHN, 2017, p. 157;218-25; GAMA; MARTINS, 1985, p. 386-7; ROBERTS, 2000, p. 559.

o adversário por trás, tendo a favor o sol matutino. Quando o *PBM* se encontrava a sete ou oito milhas, o *u-boot* abriu fogo. Os tiros, porém, não atingiram o avião. Na sequência, já mais perto, o *Mariner*, através do artilheiro de cauda, respondeu com suas metralhadoras, lançando, depois, seis cargas de profundidade. No revide, dois membros do *P-2* foram seriamente feridos. Lançando suas duas derradeiras bombas, Patterson testemunhou evidências de avarias no oponente, partindo de cena a fim de buscar atendimento médico para seus homens. Descobriu-se, posteriormente, que o submarino em questão era o U-161, comandado pelo famoso Albrecht “Ajax” Achilles. No mês anterior ao seu desaparecimento, este *u-boot* havia sido alvo de uma caçada nos arredores dos Açores. A seguir, foi responsável pelo afundamento de pelo menos dois navios – um deles o *Itapagé* – entre a foz do São Francisco e a barra de Maceió. Sua destruição, contudo, com a perda de todas as vidas a bordo, apenas seria confirmada tempos mais tarde por um mercante britânico.⁷⁷

Os comandantes das duas aeronaves do *VP-74* responsáveis pela aniquilação do U-128 foram agraciados com a *Distinguished Flying Cross*. Harry Patterson, por sua vez, deste mesmo esquadrão, foi condecorado com a *Air Medal*, enquanto seus dois subordinados feridos em combate (o tenente Oliver J. Brett e o operador de rádio D. A. Bealer) receberam a medalha *Purple Heart*.⁷⁸ A rotina vivenciada pelos aviadores norte-americanos, entretanto, infelizmente não era apenas marcada por triunfos e glórias. A outra face da moeda, mais oculta, nos revela episódios de perda e lamento, algo também inerente à história dos conflitos armados. Ao longo da guerra, era comum que o pessoal das unidades baseadas em Salvador – e, por certo, nas demais capitais do Nordeste – gozasse de licenças de cinco dias no Rio de Janeiro. Foi em uma dessas viagens que ocorreu a segunda maior baixa do *VPB-129*, quando o avião de transporte que levava alguns de seus homens caiu, ceifando as vidas de três praças e três oficiais. As mortes registradas nos momentos de folga, porém, eram exceção em um contexto de incontáveis missões, estas algumas vezes atingidas por acidentes ou pelo fogo inimigo. Em abril de 1944, por exemplo, o *PBM P-4* do esquadrão *VP-211* simplesmente desapareceu em meio a uma violenta tempestade enquanto executava um voo noturno de patrulha e treinamento entre Natal e Aratu, sua casa. Toda a tripulação, formada por três oficiais e cinco praças, foi-se junto com ele. Em mais um pesaroso capítulo, militares que puseram o U-128 a pique faleceram cerca de dois meses após este evento, alvejados que foram por outro lobo nazista, o U-199.⁷⁹

⁷⁷ GAMA; MARTINS, 1985, p. 386; BRUHN, 2017, p. 233-7.

⁷⁸ BRUHN, 2017, p. 178;236.

⁷⁹ ROBERTS, 2000, p. 558;608; HARRISON, 2014, p. 79; MEDEIROS, Rostand (Org.). 1945 – Filme do VP-211/VPB-211 no Rio de Janeiro. Tok de História (sítio eletrônico). Disponível em: tokdehistoria.com/tag/vp-211. Acesso em 11/06/2020.

6 OS IANQUES E OS MILITARES BRASILEIROS

Foram longos meses de relações entre as forças brasileiras e norte-americanas durante a Segunda Guerra Mundial. Não necessariamente relações pontuadas por uma sincera simpatia e espontaneidade, mas antes pelo espírito profissional e esforço em atender às inúmeras e complexas demandas de uma conflagração daquela magnitude. Várias são as passagens encontradas nas fontes assinalando uma suposta sintonia estabelecida entre os dois altos comandos naqueles tempos. Em um de seus relatórios, por exemplo, o almirante King afirma que “a Força do Atlântico Sul, sob o comando do vice-almirante [...] Ingram, [...] tem operado em harmonia e íntima combinação com as forças da Marinha brasileira [...] para o nosso controle do Atlântico Sul”.⁸⁰ Em outro documento, o comandante-chefe da *US Navy* expressa que o Brasil, “de todo coração, se reuniu ao nosso *team* de caçadores de submarinos”.⁸¹ No ensejo em que foi condecorado no encouraçado *São Paulo*, em agosto de 1943, o almirante Soares Dutra, por sua vez, foi bastante elogiado por seu colega Ingram. Em reciprocidade e como cortesia, nosso ministro da Marinha, Henrique Aristides Guilhem, asseverava estar a Armada nacional, em especial a FNNE, trabalhando “em absoluta harmonia” com os aliados estadunidenses.⁸²

Não dispomos de elementos capazes de contestar a franqueza das palavras de admiração e amizade manifestadas pelos oficiais. Pelo contrário, julgamos que, ainda que externadas publicamente e de maneira formal, elas refletem, de fato, um autêntico desejo do alto escalão das duas esquadras: incentivar as boas relações entre ambas. Afinal, interesses em geral convergentes e a prevalência dos motivos de força maior já por nós explicitados conduziam à essa afinação de discursos. No entanto, por razões controversas e nem sempre palpáveis, a desarmonia dessa orquestra por vezes é flagrada em nossos subsídios. Por meio deles, notamos que converter as palavras em prática, fosse por questões políticas, estratégicas ou mesmo culturais, nem sempre era possível. Indo ao encontro desta exposição, Moniz Bandeira aponta que a cooperação militar entre as nações “não se desenvolveu sem algumas dificuldades”.⁸³ Os imbróglios iniciais entre americanos e brasileiros vêm desde o desembarque dos observadores navais de Washington em nosso país – ou quiçá antes mesmo disso. “Os oficiais nomeados para essas funções eram jovens da reserva americana e julgavam-se mentores dos oficiais brasileiros, profissionais de grande

⁸⁰ KING, 1944, p. 98.

⁸¹ COSTA, Dídio Iratim Afonso da. *Subsídios para a história marítima do Brasil*. v. 5. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1945, p. 328.

⁸² *Ibid.*, p. 124;284-5.

⁸³ BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 398.

experiência”. Aos olhos verde-amarelos, essa inadmissível situação mostrava-se afrontosa, chegando ao ponto de o almirante Lemos Basto, em certa ocasião, certamente a partir do panorama por ele vivido em Salvador, “especificar claramente as funções” destes forasteiros.⁸⁴

Nem mesmo entre as altas cúpulas das Marinhas a aliança e a concórdia eram uma constante. Nos primórdios da guerra, por exemplo, o almirante Dodsworth, comandante da Força de Cruzadores (conforme já aludido) e considerado uma pessoa “de difícil relacionamento”, algumas vezes entrou em rota de colisão com Ingram, este, segundo Morison, mais conhecido pelos músculos do que por sua intelectualidade. Meses mais tarde, o almirante Soares Dutra, sucessor de Dodsworth, apresentaria insistentes reclamações aos representantes da Casa Branca pelo fato de a FNNE não ter acesso a determinados documentos sobre os germânicos.⁸⁵

O brigadeiro Eduardo Gomes [...] teve, por sua vez, algumas desavenças com as autoridades americanas e o vice-almirante [...] Ingram [...] queixou-se de que a Força Aérea Brasileira não estava fazendo progresso em organização, treinamento e operações, embora, a princípio, ele julgasse excelente a sua colaboração. O ministro da Aeronáutica, [...] Salgado Filho, escreveu áspera carta ao contra-almirante [...] Beaugard, chefe da Missão Naval americana, contradizendo Ingram, cujas expressões sobre a FAB Vargas apontou como “injustas”.⁸⁶

A amizade do responsável pela Força do Atlântico Sul com o presidente Getúlio Vargas contribuiu no sentido de aparar várias arestas. Embaraços que, em grande medida, tinham como uma de suas origens centrais a delicada questão do comando único estadunidense, algo sensato e necessário numa perspectiva estratégica e militar, porém, como observado, apresentando efeitos colaterais diversos. Para além deste fator – e a ele vinculadas –, as divergências, de acordo com as fontes, possuíam raízes mais profundas. Ao que parece, não havia plena confiança dos EUA nos brasileiros, tidos como inexperientes. Os americanos tinham a tendência de esquecer as nossas forças, deslocando os navios da Marinha do Brasil das principais áreas de ação, postura que, em março de 1943, levou o almirante Dutra a endereçar um ofício de protesto ao seu colega Ingram. O capítulo que melhor ilustra esse suposto comportamento dos nossos aliados relaciona-se ao afundamento do submarino U-128, quando unidades nacionais foram estranha e inexplicavelmente afastadas do palco do combate.⁸⁷

⁸⁴ GAMA; MARTINS, 1985, p. 296;302.

⁸⁵ SMITH JUNIOR, Clyde. *Trampolim para a vitória*. Natal: Editora da UFRN, 1993, p. 65; MORISON, 1956, p. 208 apud ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. *A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial: considerações históricas e estratégicas*. In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da; SCHURSTER, Karl; LAPSKY, Igor; CABRAL, Ricardo; FERRER, Jorge (Org.). *O Brasil e a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Multifoco, 2010, p. 313; GAMA, 1982, p. 75; MOREIRA, 1951, p. 26-7; MORISON, 2002, p. 208.

⁸⁶ BANDEIRA, 2007, p. 398.

⁸⁷ ALMEIDA, 2010, p. 313; GAMA, 1982, p. 148; FERRAZ, 2005, p. 34; NOWELL, [19--], p. 135; DUARTE, 1968, p. 232-3; GAMA; MARTINS, 1985, p. 384.

Nem só de querelas, entretanto, viviam as relações entre brasileiros e norte-americanos, conforme já exposto. No caso dos jovens praças e oficiais, por exemplo, seguramente diversas foram as situações de animosidade verificadas em Salvador e demais cidades durante a guerra. Por outro lado, a imensa maioria das experiências relatadas sobre os laços profissionais trazem à tona a existência de ambientes dominados pela amistosidade e pelo senso de cooperação entre os homens das duas nacionalidades. Isso tanto nos centros de instrução situados nos EUA (como o complexo antissubmarino em Miami e a Escola de Som de Key West, na Flórida), quanto na *United States-Brasil Air Training Unit* e nos núcleos de formação localizados em nossas capitais. Nestes espaços, que tinham o compromisso de oferecer aos brasileiros o mesmo trato dado aos estadunidenses, nossos militares tiveram a oportunidade de vivenciar o universo naval dos seus aliados, reconhecendo, dentre outros aspectos, sua impressionante capacidade técnica e de organização. O mesmo se registra nos intercâmbios a bordo dos navios e na convivência gerada pelas missões conjuntas, segundo expõe o comandante Carlos Borba, na época um inexperiente guarda-marinha de 22 anos embarcado no USS *Marblehead*.⁸⁸

As trocas e aprendizados, no entanto, não se resumiram ao âmbito bélico e institucional, estendendo-se, compreensiva e inevitavelmente, ao campo cultural. As distâncias e aproximações existentes entre os jovens dos dois países (e originários das mais distintas regiões, estados e cidades) eram notórias e facilmente observadas. Marujos provenientes do interior do Texas e de grandes metrópoles como Nova York em permanente interação com seus pares oriundos dos pampas gaúchos ou do sertão do Ceará nos servem como rica matéria-prima para o lançamento de um sem número de hipóteses e suposições. Além disso, de acordo com as fontes, foi possível aos nossos homens constatar a presença de diversos traços destes valores e costumes americanos também em sua cultura militar.⁸⁹ Desde o obrigatório uso da farda nos embarques e desembarques, passando pela perfeição nos cortes de cabelo, até a proibição do consumo de bebidas alcóolicas a bordo, muitas das normas e comportamentos ianques, às vezes de maneira simbólica e subliminar, pareciam incorporar os princípios do *American Way of Life*. Mais que isso, transmitiam aos aviadores e marinheiros tupiniquins, em alguns momentos, certo bairrismo e empáfia, imagens seguramente mais incômodas e delicadas. Conforme averiguado no próximo

⁸⁸ MARTINS, Hélio Leôncio; CASTRO, Antônio Augusto Cardoso de. *Estórias navais brasileiras*. Rio de Janeiro: SDGM, 1985, p. 91; DANTAS, Olavo. *Nas voltas do mar: comboios e patrulhas oceânicas*. Rio de Janeiro: Pongetti, 1965, p. 128;144; FONSECA, 1953, p. 27;31; GAMA; MARTINS, 1985, p. 303-5; LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 270; BORBA, 2004, p. 89.

⁸⁹ MOURA, Gerson. *Tio Sam chega ao Brasil: a penetração cultural americana*. São Paulo: Brasiliense, 1993, p. 15; ALMEIDA, 2010, p. 317; GAMA, 1982, p. 48-50.

item, entretanto, tais contatos e reações não ficariam restritos somente aos conveses e casernas, interferindo diretamente no cotidiano de Salvador e outras capitais nordestinas.⁹⁰

7 AS RELAÇÕES COM A SOCIEDADE LOCAL

Passadas várias décadas desde que estive em nosso país, o veterano Joseph Horn, exercitando o resgate de suas memórias, lembra-se que seu sentimento, pelo menos nos dias iniciais após apresentar-se para a guerra, era de grande desapontamento. Isso porque, segundo ele, havia se engajado à *US Navy* com o objetivo de ir ao mar e lutar, porém acabou vindo parar na Bahia a fim de construir e guarnecer a já mencionada estação de rádio em Salinas da Margarida.⁹¹ Bill Fritz, por sua vez, então um jovem do interior da Pensilvânia, planejava ir para o Pacífico e ver ação contra os japoneses. Contudo, desembarcou em Salvador (depois de uma estadia de pouco mais de um semestre no Rio de Janeiro), onde sua rotina, por alguns meses, resumia-se à instalação e manutenção dos armamentos dos hidroaviões (em Aratu, ao que parece), sem vivenciar emoções mais intensas. Uma das perguntas que ele mais escutou ao longo da vida foi: “O que você estava fazendo no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial?”.⁹² Todavia, se por um lado nota-se um considerável déficit de experiências de combate na passagem destes senhores pelo Nordeste, por outro é provável que sua permanência aqui tenha sido preenchida por aprendizados externos ao ambiente bélico e militar não menos enriquecedores.

Presumimos que o mundo em transição entre as décadas de 1930 e 1940 muito pouco tinha a apresentar aos oficiais e praças das forças armadas estadunidenses em termos de informações sobre o Brasil. À época, o cinema talvez fosse uma das raras ferramentas que, de um modo ou de outro, transmitia imagens e noções a respeito do distante e estranho país ao qual estavam se dirigindo – ou nele haviam recém-chegado – a fim de combater o nazifascismo. No entanto, se por um lado a arte cinematográfica agiu no sentido de aproximar as nações e desfazer antigos mitos sobre os locais a serem visitados pelos filhos do Tio Sam, por outro ela terminou por, de certa maneira, reforçar determinados preconceitos e desconfianças. Para além do já mencionado desfile de estigmas e estereótipos descortinado por Walt Disney e seu *Joe Carioca* (assim como pelas películas protagonizadas por Carmem Miranda), uma análise mais demorada

⁹⁰ CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *A bordo do contratorpedeiro* Barbacena. Rio de Janeiro: Catau, 1994, p. 201; BORBA, 2004, p. 90-1;117;120;123-4; GUILLOBEL, 1973, p. 194; DANTAS, 1965, p. 147.

⁹¹ HORN, Joseph. Building an intercept station during World War II. In: MORAES, Ozires (Org.). *Radio Station Salinas Bahia. Sixtant – War II in the South Atlantic* (sítio eletrônico). Disponível em: www.sixtant.net/2011. Acesso em 10/06/2020.

⁹² VENDITTA, David. Navy veteran recalls WWII service in Brazil (interview with Bill Fritz). *The Morning Call*, Allentown, 10 nov. 2013.

e criteriosa destes longas-metragens leva-nos a concluir que, intencionalmente ou não, Disney (e também Rockefeller) simplesmente ignoraram a presença negra no Brasil. A exibição de uma imagem “esbranquiçada” de Salvador, cidade altamente africanizada, contrastava com a realidade étnica encontrada pelos norte-americanos que aqui desembarcaram.⁹³

Talvez por intermédio de determinados livros, alguns dos estrangeiros que aqui serviram já tivessem uma mínima ideia formada sobre a sociedade que encontrariam. Aqui nos referimos essencialmente aos oficiais, que, acreditamos, por questões sociais, teoricamente tinham maior acesso à leitura. Um dos autores em questão é Ruth Landes, da Universidade de Columbia, uma das pioneiras no estudo de raça e gênero na Bahia (e que provavelmente tinha um público bem seletivo). Chegando em Salvador em 1938 a fim de desenvolver suas observações antropológicas em relação aos negros brasileiros, suas buscas centrais eram compreender melhor a “convivência supostamente pacífica” destes com os brancos e “como a situação interracial” em nosso país “diferia daquela existente nos EUA”. Se por um lado ela nota uma alegria de viver no semblante da população afro, a despeito da vida remota e fora de tempo, por outro ela igualmente registra os inúmeros problemas sociais que duramente a afetavam, em especial a pobreza, a subnutrição e o analfabetismo e a falta de escolaridade.⁹⁴

Os conceitos produzidos concernentes à Bahia, todavia, não se limitavam às espinhosas questões raciais e sociais. Em grande medida, os meios midiáticos do período contribuíam para a criação de um país que transpirava exotismo, o calor tropical e belezas naturais. Corroborando com tal hipótese expomos o exemplo do veterano Marshall Jamison. O então jovem segundo-tenente encontrava-se em lua de mel em Porto Rico quando, apenas três dias após Pearl Harbor, foi comunicado de que, em vez de Serra Leoa, na costa atlântica da África, para onde a princípio seria encaminhado, ele seguiria para o Brasil. Em suas memórias, supostamente desconhecendo – ou minimizando – nossas sérias e históricas mazelas sanitárias, ele afirma que, naquele ensejo, trocou a “possibilidade de pegar uma doença mortal para ir para um dos lugares mais paradisíacos do mundo e um dos climas mais saudáveis do planeta”.⁹⁵ Um espaço “protegido por todo vento e cercado por uma terra exuberantemente rica, [...] formado pela natureza para ser o empório do mundo”, nas palavras do escritor William Scully.⁹⁶

⁹³ TOTA, Antonio Pedro. *O imperialismo sedutor: a americanização do Brasil na época da Segunda Guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 134; MCCONAHAY, Mary Jo. *The tango war: the struggle for the hearts, minds and the riches of Latin America during World War II*. New York: St. Martin's Press, 2018, p. 157;167; MCCANN JR., Frank D. *Brazil and the United States during World War II and its aftermath: negotiating alliance and balancing giants*. Cham: Palgrave Macmillan, 2018, p. 69.

⁹⁴ RIBEIRO, 2018, p. 143-6.

⁹⁵ JAMISON trocou lua de mel por Natal. *Diário de Natal*, Natal, 16 dez. 2007, p. 10.

⁹⁶ HARRISON, 2014, p. 288.

Se os estrangeiros construía um perfil da terra e da gente que estavam na iminência de conhecer (ou no começo deste processo), por necessidade e curiosidade, o mesmo seguramente ocorria com grande parte dos baianos que os estavam recepcionando. A partir do lado brasileiro, porém, a produção de um retrato mais fidedigno e desprovido de equívocos também esbarrava em uma série de obstáculos. Até 1940, por exemplo, não havia disponível nenhuma história dos EUA em português em qualquer biblioteca pública do Brasil. Em um país de analfabetos, aliás, muito limitado era o número de bibliotecas por aqui. Além disso, em virtude de fatores socioeconômicos e das dificuldades de transporte, até então poucos brasileiros haviam tido a chance de viajar à América do Norte.⁹⁷ Visando amenizar tal desinformação, o Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda da Bahia (DEIP), a Prefeitura Municipal de Salvador e outros órgãos esforçavam-se no sentido de melhorar a opinião do morador da cidade em relação aos visitantes internacionais e “reduzir uma certa cultura xenófoba”.⁹⁸

A campanha oficial, aparentemente, surtiu o efeito desejado em uma parcela da população soteropolitana. Em larga medida, parece ter amainado algumas das expectativas nutridas pelos baianos nas semanas que antecederam a chegada, em maior profusão, dos militares norteamericanos em sua terra. Para além disso, a se considerar narrações como as de Sonia Robatto (embora esta, em forma de romance, apresente tons ficcionais e, talvez, certos exageros), ajudou a criar um perfil bastante positivo daqueles forasteiros:

Quando os navios dos aliados da gente chegavam na Bahia a cidade virava uma festa. [...] Eles foram entrando no porto da Barra, com todos os marinheiros de pé no convés [...]. Era tão bonito, mas tão bonito que todo mundo batia palmas. Não ficou uma alminha em casa, todo mundo saiu para ver a chegada dos gringos aliados. Eles vinham para uma tal de base naval que tinha na Bahia, a base Baker. Eu não sei direito o que eles vinham fazer aqui. Quem sabe, espantar os tais submarinos que viviam afundando os navios da gente! Quem sabe, proteger a gente do tal do Hitler e do Mussolini e dos amigos deles, os espiões! Eu não sei.⁹⁹

Uma vez recepcionados os estadunidenses em solo baiano, as relações com eles estabelecidas por nossas autoridades civis não se restringiram ao suporte ofertado para sua instalação provisória e construção das bases. Para além da permanente prestação de apoio logístico, várias e constantes foram as homenagens e manifestações de apreço aos aliados ao longo dos anos que aqui estiveram. Uma das instituições responsáveis por esse tipo de ação era o núcleo baiano da Sociedade Amigos da América, antifascista, cujo líder era o general Manoel Rabelo. Em pelo

⁹⁷ MCCANN JR., 1995, p. 201.

⁹⁸ UZÊDA, 2006, p. 259.

⁹⁹ ROBATTO, Sonia. *Pé de guerra: memórias de uma menina na guerra da Bahia*. São Paulo: Editora 34, 1996, p. 29-30.

menos uma das solenidades por ela organizada fez-se presente o almirante Lemos Basto. Em Salvador, além de se celebrar o aniversário de ingresso dos EUA na guerra, comemorava-se, de igual maneira, o denominado Dia Pan-americano (14 de abril). Por ocorrência da data, em 1942, com as ilustres presenças do interventor Landulfo Alves e do cônsul norte-americano na Bahia, o prédio do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia foi palco de uma sessão solene realizada pela Associação Cultural Brasil-Estados Unidos (ACBEU). Fundada em agosto de 1941, a ACBEU, através do seu presidente, Arquimedes Guimarães, já havia assinado convocação para um comício de solidariedade a Vargas, na praça da Sé, após nosso rompimento com o Eixo.¹⁰⁰

Em retribuição, a Casa Branca demonstrava que seus soldados não se encontravam aqui apenas para fins bélicos. Neste sentido, reiteramos que, por trás da aproximação e boa-vontade ianques para conosco existia uma lista de interesses e conveniências nos mais distintos setores. Suas iniciativas incluíam, dentre outras, um programa anual de caridade, por meio do qual seus militares, após levantarem fundos a partir de contribuições voluntárias, ofereciam festas de Natal para órfãos locais.¹⁰¹ Supomos, entretanto, que eram as debilidades na área da saúde os problemas sociais que mais chamavam a atenção estrangeira. Indo a este encontro, devemos realçar a presença na Bahia das missões Rockefeller desde, pelo menos, o final da década de 1910. Sua primeira comissão, fixada aqui em 1919, “pretendia avaliar as condições sanitárias de diversas regiões [...] e levantar dados sobre a saúde de suas populações para que fossem, então, iniciados os trabalhos no estado.”¹⁰² O Instituto de Assuntos Interamericanos, por sua vez, dirigido pelo general Dunham, tinha como propósito adotar medidas de saúde pública e saneamento na América Latina. Passado o tempo, nos anos da guerra, a atuação dos nossos visitantes aparentemente tornou-se mais capilarizada. Além do lançamento de projetos voltados às comunidades vizinhas às bases aeronavais, tendo a malária como um dos focos centrais de enfrentamento, os médicos da *US Navy* atendiam gratuitamente habitantes como os de Salinas da Margarida.¹⁰³

Em uma perspectiva econômica, a presença estadunidense na Bahia igualmente promoveu determinadas transformações. Isso tanto sob o ponto de vista macro (inclusive reverberando nas décadas seguintes), quanto de modo pontual e microscópico. Uma das bases futuras para o

¹⁰⁰ FALCÃO, 1999, p. 80;182;198; RIBEIRO, 2018, p. 179;182;187; SAMPAIO, Consuelo Novais. A Bahia na Segunda Guerra Mundial. Academia de Letras da Bahia (sítio eletrônico), Salvador, 16 set. 2011. Disponível em: academiadeletrasdabahia.wordpress.com/category/artigos/consuelo-novais-sampaio/. Acesso em 30/04/2020.

¹⁰¹ NOWELL, [19--], p. 15.

¹⁰² PONTES, Adriano Arruda. *Caçando mosquitos na Bahia: a Rockefeller e o combate à febre amarela – inserção, ação e reação popular*. 2007. Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007, p. 60.

¹⁰³ COON; FAIRCHILD, 2000, p. 246; MCCANN JR., 1995, p. 312; MOURA, 1993, p. 52; HORN, Joseph. Building an intercept station during World War II. In: MORAES, Ozires (Org.). *Radio Station Salinas Bahia. Sixtant – War II in the South Atlantic* (sítio eletrônico). Disponível em: www.sixtant.net/2011. Acesso em 10/06/2020.

desenvolvimento baiano – e brasileiro como um todo – foi lançada no final de 1941, por Nelson Rockefeller (como se nota, atuando em várias frentes) por meio de um programa de obras públicas na América Latina. Com valor inicial de 100 milhões de dólares, ele contemplava o saneamento básico e a construção civil, dentre outras áreas.¹⁰⁴ Em termos locais, segundo o próprio almirante Ingram, a chegada dos americanos representou maior comércio e dinheiro nos bolsos brasileiros, ainda que, com sua forte moeda, isso tenha provocado uma considerável inflação.¹⁰⁵ Concernente a tais impactos, o outrora marinheiro Aécio Pereira de Souza ressalta que, no período, “os melhores recantos [...], os hotéis mais luxuosos, os gêneros de primeira necessidade, tudo foi arrendado ou comprado por eles”.¹⁰⁶

Diretamente relacionado à esfera econômica (e, na verdade, parte dela), um dos motivos da popularidade do *establishment* americano aqui foi a abundante quantidade de empregos oferecidos aos trabalhadores nativos. Na época, “o número excessivo de desempregados” na Bahia “gerava um vasto exército de mão de obra disponível”, fator “que contribuía para a queda dos níveis de assalariamento”. Neste vulnerável contexto, grande parte de sua população sobrevivia de “trabalhos temporários e sazonais”.¹⁰⁷ Entretanto, só a doca flutuante aqui instalada, a YFD-27, acolhia cerca de 80 pessoas. Já o campo em si utilizava muito mais braços, enquanto outros, como visto, eram aproveitados na solitária estação rádio de Salinas. O policial reformado Jaime Evangelista de Oliveira, então residente em Salvador, acompanhou de perto essas relações. Ele se recorda que, “especialmente às pessoas que queriam prestar serviços [...], eles pagavam um salário muito alto, diferentemente do salário mínimo brasileiro. Então todo mundo queria trabalhar, prestar serviços a eles, tirar vantagens. Eles eram simpáticos por isso”.¹⁰⁸

Se os militares americanos trouxeram seus dólares, era nas ruas onde, além de aproveitar seus períodos de folga, eles os gastavam. E muito, ao que parece. Livres pelos logradouros de Salvador – chamada pela maioria deles e pelos próprios soteropolitanos de Bahia –, os visitantes organizavam seus *meetings* e *footings* pela rua Chile e pela Baixa dos Sapateiros, frequentando suas salas de cinema e principais pontos comerciais. Talvez pela ausência ou má qualidade do atrativo em seu país, eles igualmente eram “loucos por uma praia”, dela desfrutando por longas

¹⁰⁴ COON; FAIRCHILD, 2000, p. 246;249.

¹⁰⁵ FONSECA, 2014, p. 68; SAMPAIO, Consuelo Novais. A Bahia na Segunda Guerra Mundial. Academia de Letras da Bahia (sítio eletrônico), Salvador, 16 set. 2011. Disponível em: academiadeletrasdabahia.wordpress.com/category/artigos/consuelo-novais-sampaio/. Acesso em 30/04/2020.

¹⁰⁶ SOUZA, Aécio Pereira de. *Memórias de um marinheiro*. Rio de Janeiro: Luzes, 2007, p. 79.

¹⁰⁷ NOWELL, [19--], p. 178; PONTES, 2007, p. 67.

¹⁰⁸ OLIVEIRA, Jaime Evangelista de. 1ºTEN PM-BA (Ref.) Jaime Evangelista de Oliveira: memórias da Segunda Guerra Mundial. [Entrevista cedida a] Raul Coelho Barreto Neto. Arquivo de áudio digital (Acervo particular do autor). Salvador, 20 jan. 2011; NOWELL, [19--], p. 178.

horas.¹⁰⁹ Percorrendo lojas e feiras livres, eles consumiam de tudo: de simples *souvenirs* a animais silvestres, cujo exotismo os deixava encantados – e “cegos”, de acordo com o pesquisador Marcos Augusto Ribeiro:

Os norte-americanos tinham fascínio por animais de estimação tropicais, vistos por eles como “exóticos”. O “jeito malandro de ser” dos brasileiros logo encontrou um modo de tirar proveito da situação. Os saguis, muito requisitados pela graça e vivacidade, e pelo pequeno porte, são irrequietos e mordem; mas os comerciantes os embebedavam para que ficassem dóceis. Sua verdadeira natureza só seria conhecida dos norte-americanos demasiadamente tarde. Outros usavam da esperteza de vender urubus recém-nascidos por papagaios. A plumagem verde cresceria depois, dizia-se aos incautos filhos do Tio Sam.¹¹⁰

Inúmeros são os extratos rememorados pelos ex-combatentes que passaram pela Bahia naqueles anos acerca de seus entretenimentos. Consoante Charles Nowell, além de limpa e bem policiada, Salvador, para vários marinheiros, era mais pitoresca que o Recife. Billie Goodell, do Alabama, lembra-se dos filmes fotográficos revelados na *Kodak* e dos jantares aproveitados ao lado dos amigos brasileiros. Saudoso, ele confessa que, mesmo após tanto tempo, *Aquarela do Brasil*, música de Ari Barroso, nunca lhe saiu da cabeça. John Harrison, por seu lado, oriundo do estado de Delaware, faz referência aos agradáveis passeios de bonde com seus colegas Wolff e Morales e às noites de carnaval curtidas em Salvador.¹¹¹

O período aqui vivido também serviu para uma série de observações e aprendizados a respeito dos baianos, seus costumes e elementos culturais. Estar nas ruas, mais que estimular o consumo e a diversão, servia como verdadeiras aulas. Para muitos estrangeiros, tomar conhecimento de que a capital do Brasil era o Rio de Janeiro, e não Buenos Aires, de que nosso idioma era o português, e não o espanhol, e de que o samba, e não o tango, era o nosso principal gênero musical, foram algumas das primeiras e mais importantes descobertas. O figurino diário usado pela população de Salvador foi outro elemento que intrigou os americanos. Harrison, por exemplo, não compreendia o que os levava a adotar o terno e a gravata em seu cotidiano, apesar das altas temperaturas e grande umidade características do clima tropical. Já em Salinas da Margarida, despertava a curiosidade dos marujos que lá serviam, dentre outros aspectos, a inabalável

¹⁰⁹ MARTINS, Hélio Leôncio; GUIMARÃES, Décio de Oliveira; CARVALHÊDO, Augusto César da Silveira. *A Marinha pitoresca*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1988, p. 62; MELO, Protásio Pinheiro de. *Contribuição norte-americana à vida natalense*. Brasília: Gráfica do Senado, 1993, p. 63; HARRISON, 2014, p. 288; UZÊDA, 2006, p. 177; BORBA, 2004, p. 131.

¹¹⁰ RIBEIRO, 2018, p. 160.

¹¹¹ NOWELL, [19--], p. 120; NICOLAU, [19--], p. 69;72; HARRISON, 2014, p. 300;302.

religiosidade de sua gente e o sincretismo por ela praticado entre o catolicismo e determinadas crenças de origem caribenha e africana.¹¹²

Em uma perspectiva essencialmente antropológica, Kalervo Oberg interpreta os encontros e desencontros registrados entre distintos povos como um “choque cultural”.¹¹³ Em grande medida, é isso o que notamos a partir do acurado cruzamento de olhares entre baianos e estadunidenses na Salvador (e no Recôncavo) da Segunda Guerra Mundial. Tais experiências e suas mais variadas reações tendem a ser mais compreensíveis tendo-se como princípio que, fazendo nossas as palavras de Franz Boas, “na etnologia, tudo é individualidade”. Indo além, ainda conforme este pensador, que “civilização não é algo absoluto, mas [...] relativo, e [...] nossas ideias e concepções são verdadeiras apenas na medida de nossa civilização”. Se houve estranhamentos dos militares americanos em relação aos hábitos de seus anfitriões – e vice-versa – isso se deve, dentre outros motivos, ao fato de que, de um modo geral, “em lugar de uma simples linha de evolução” humana e social, o que existe é “uma multiplicidade de linhas (convergentes e divergentes) difíceis de serem unidas num sistema”. Para o referido antropólogo, “em vez de uniformidade, a característica notável” da humanidade “parece ser a diversidade”.¹¹⁴

Outro referencial teórico que nos auxilia a melhor assimilar tais fenômenos e com o qual dialogamos é Clifford Geertz, coincidentemente um veterano da Marinha dos EUA no conflito. Trilhando um caminho semelhante ao de Boas, o autor, partindo de uma visão semiótica e “interpretativa”, e adotando Max Weber como baliza, entende a cultura – ou culturas – enquanto “teias de significados”. Essas teias, segundo Geertz, consistem em estruturas repletas de códigos e simbologias socialmente estabelecidas. Elas necessitam ser compreendidas dentro de um contexto. É justamente a partir destas estruturas que os indivíduos, inicialmente alheios a elas, aliam-se e assimilam parte destes valores ou “percebem os insultos e respondem a eles”.¹¹⁵ Nas linhas que se seguem, teremos acesso a situações que vão bem além de mudas observações por parte dos atores envolvidos. Elas retratam enredados processos que resultam tanto em mudanças quanto em permanências; revelam passagens harmônicas e de aceitação, mas também episódios permeados por atritos, tensões e antagonismos entre americanos e brasileiros.

¹¹² MCCANN JR., 1995, p. 201; HARRISON, 2014, p. 299; HORN, Joseph. Building an intercept station during World War II. In: MORAES, Ozires (Org.). Radio Station Salinas Bahia. Sixtant – War II in the South Atlantic (sítio eletrônico). Disponível em: www.sixtant.net/2011. Acesso em 10/06/2020.

¹¹³ OBERG, Kalervo. Cultural shock: adjustment to new cultural environments. *Curare*, Siegen, n. 29, 2006, p. 142-6.

¹¹⁴ BOAS, Franz; DALL, William H. Museums of Ethnology and their classification. *Science*, Washington DC, v. 9, n. 228, 17 jun. 1887, p. 589; BOAS, Franz. *A formação da antropologia americana*: antologia. Org. George W. Stocking, Jr. Rio de Janeiro: Contraponto; Ed. UFRJ, 2004, p. 54;92.

¹¹⁵ GEERTZ, Clifford. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: LTC, 1989, p. 15;23-4;34.

Não apenas pelo longo tempo aqui, mas igualmente pelo quantitativo das tropas e livre circulação pelos espaços públicos, foi notório o grau de inserção dos norte-americanos junto às populações nordestinas, em especial nas cidades de Natal, Recife e Salvador. Segundo Protásio Pinheiro de Melo, professor de português na capital potiguar no período, os visitantes

entraram em plena confraternização com as moças da terra e fizeram camaradagem com os filhos das famílias da melhor sociedade, frequentando as suas residências e dançando nas festas dos clubes. Nadavam em nossas piscinas e bebiam cervejas nos cafês, como eram chamados os bares naquela época.¹¹⁶

De acordo com Clyde Smith Junior, “em geral, apesar da barreira da língua, as relações entre americanos e brasileiros eram cordiais”. A questão dos idiomas, aliás, é um dos elementos que mais nos chamam a atenção nas relações entre americanos e brasileiros. Para além do uso da mímica como meio de comunicação, ambos os lados se esforçavam, com pitadas lúdicas e coloquiais, a fim de incrementar os entendimentos. Para diversos habitantes das capitais, treinar inglês com os estrangeiros consistia em um animado entretenimento.¹¹⁷ Sem formação efetiva como Protásio, o policial Jaime de Oliveira, da Polícia Militar da Bahia (PM-BA), foi um dos que levaram mais a sério o aprendizado da nova língua:

A Inglaterra, as tropas do Canadá, [...] da Escócia [...] passaram por aqui. E então, naquele tempo, eu estudava; fazia o curso, e eu consegui. [...]. Desejava muito [...] me comunicar com eles. Mas como eu não entendia inglês, tive que estudar, pegar um livro de método de inglês. [...] Estudar dia e noite até que chegasse ao ponto [...]. E consegui alguma coisa.¹¹⁸

Os baianos (e nordestinos como um todo), no entanto, não se deixavam seduzir somente pelo idioma. A presença estrangeira aqui alterou costumes. Influenciadas pelos americanos, as pessoas passaram a sair às ruas sem chapéu e gravata. Se por um lado os militares foram apresentados à nossa cachaça, por outro eles nos fizeram experimentar a *Coca-Cola*. Aos poucos, o consumo da importada bebida foi substituindo as até então hegemônicas gasosas *Fratelli*, e mesmo os sucos tropicais. Saborosas iguarias da terra ganharam a concorrência das gomas de mascar *Chiclets* e dos sorvetes *Kibon*, enquanto os anúncios da *Standard Oil* e outras companhias de peso espalhavam-se por Salvador e demais capitais. Segundo Gerson Moura, este seria

¹¹⁶ MELO, 1993, p. 37.

¹¹⁷ PINTO, Lenine. *Natal, USA: II Guerra Mundial – a participação do Brasil no teatro de operações do Atlântico Sul*. Natal: Art Print, 1995, p. 123; MELO, 1993, p. 57; RIBEIRO, 2018, p. 159.

¹¹⁸ OLIVEIRA, Jaime Evangelista de. 1ºTEN PM-BA (Ref.) Jaime Evangelista de Oliveira: memórias da Segunda Guerra Mundial. [Entrevista cedida a] Raul Coelho Barreto Neto. Arquivo de áudio digital (Acervo particular do autor). Salvador, 20 jan. 2011.

apenas o início de um fenômeno que levaria o Brasil a ser inundado por produtos estadunidenses no pós-guerra. Igualmente na área musical, a situação não foi muito distinta. Se por um lado, conforme a letra da famosa composição, o Tio Sam quis “conhecer a nossa batucada”, por outro danças e ritmos como o *jazz*, o *swing*, o *foxtrot* e o *jitterburg* invadiram nossos clubes e casas de espetáculo.¹¹⁹

Nestes espaços de divertimento, dentre os quais também se incluíam os bares e cabarés, os oficiais e marinheiros dos EUA não se sociabilizavam apenas com as moças de “boa família”. Incontáveis foram as mulheres oriundas do agreste, do sertão e mesmo de outras regiões do país que se estabeleceram em Salvador, na época, em busca de distração, ganhos financeiros e profundas mudanças em suas vidas. Somente na Ladeira da Montanha, elas eram cerca de seis mil. “Centenas e centenas de jovens, meninas ainda, que se prostituíam dolorosamente, vitimadas pela sífilis, pelo álcool e misérias outras que rodeiam os lupanares”.¹²⁰ Segundo Billie Goodell, essas garotas recebiam comissão de acordo com a conta a ser paga. “Quanto mais bebiam, mais elas ganhavam”.¹²¹ Tal prática parece ter se tornado um ótimo negócio no decurso da guerra. E restrito. Havia clubes que só admitiam a frequência de americanos e brasileiras. Os bailes *United Services Organization* (USO), por sua vez, remetiam seletos e privativos convites às senhoritas. Os pais, todavia, diante daquele insulto, eram intimados a não permitir que suas filhas comparecessem aos eventos. Rapazes das sociedades locais organizavam “piquetes punitivos”, postando-se às portas destas agremiações “para vaiar e até mesmo impedir que alguma garota fura-bloqueio atendesse ao convite da boa-vizinhança”.¹²²

Charles Nowell, indo ao encontro de outras fontes, assegura que, no período do conflito, nunca houve um problema real entre o pessoal da Marinha dos EUA e a população local. Porém, a exemplo da situação acima relatada, há subsídios que contrariam tal afirmação. Os protestos verbais e as ações mais comedidas, aliás, em muito eram superados por episódios que, não raro, descambavam para a discussão acalorada, violência física e outros casos mais graves. Não apenas pela novidade representada por seu exótico tipo físico, os americanos atraíam a atenção das mulheres por a elas pagarem em dólar e bancarem melhores bebidas. Com a fragilidade do cruzeiro em relação à moeda estadunidense, que a tudo inflacionava, não é de se estranhar que vários bares aceitassem apenas estrangeiros em suas mesas.¹²³ Jaime de Oliveira rememora que

¹¹⁹ PARAÍSO, Rostand. *O Recife e a 2ª Guerra*. Recife: Comunicarte, 1995, p. 142;146; MELO, 1993, p. 47;59;62; MCCANN JR., 1995, p. 239; MOURA, 1993, p. 9;69;76.

¹²⁰ PALMA NETTO, 1984, p. 143; MCCANN JR., 1995, p. 193; RIBEIRO, 2018, p. 159; FERREIRA, 2012, p. 112-3; CAMINHA, 1994, p. 135.

¹²¹ NICOLAU, [19--], p. 72.

¹²² SOUZA, 2007, p. 79; MOREIRA, 1951, p. 41.

¹²³ NOWELL, [19--], p. 178; PARAÍSO, 1995, p. 145; MOREIRA, 1951, p. 42.

“quando o americano chegava, o dinheiro sobrava; porque era muito dinheiro que eles tinham. Os bailes, tudo que eles faziam era pra soltar o dinheiro mesmo”.¹²⁴ Eram exatamente as injustas disputas monetárias, estas intrinsecamente relacionadas aos ciúmes e competições pela atenção das acompanhantes, a origem de grande – ou maior – parte das confusões entre os homens. Uma dessas ocasiões, relatada no termo de declarações abaixo, teve lugar no cabaré *Tabaris*, situado na praça Castro Alves, envolvendo militares da *US Navy* e do Exército Brasileiro.¹²⁵

Aos 28 de agosto de 1943, nesta cidade do Salvador e na Delegacia de Jogos e Costumes, onde se achava o seu titular A. Andrade Teixeira comigo, escrivão adiante assinado, presente Alcebíades Daltro de Castro [...], comissário de Polícia, [...] declarou que cerca de uma hora de hoje se encontrava de plantão na Delegacia Auxiliar, quando os guardas civis de serviço no cassino *Tabaris* lhe informou (sic) [...] que acabara de se registrar um conflito de proporções sérias entre soldados do Exército e marinheiros da Marinha americana; que o declarante se dirigiu ao local a fim de tomar todas as providências, e, aí chegando, o guarda civil número noventa informou [...] que havia detido [...] o cidadão de nome Gontran Lessa, mas o mesmo havia fugado (sic) com o auxílio de terceiros, cujos os nomes ignora; que se apresentou ao declarante o tenente da Marinha nacional de nome Leopoldo, e disse que se responsabilizaria por Gontran, uma vez que este não havia provocado nem agredido pessoa alguma, e, sim tinha sido vítima de uma agressão por parte de marinheiros americanos; que o declarante se comunicou por telefone com o [...] delegado auxiliar, a quem fez ciência do conflito; que os soldados do Exército nacional que se encontravam presentes se apresentaram ao tenente Leopoldo, colocando-se à sua disposição para o que “desse e o que viesse”; que o declarante fez ver a esses praças do Exército o inconveniente da apresentação, uma vez que os ânimos ainda estavam exaltados, e qualquer mal-entendido poderia redundar em novo conflito.¹²⁶

Em outro ensejo, o almirante Neiva Moreira, segundo ele próprio, “foi obrigado a segurar um marinheiro norte-americano pela gola quando insistia em prosseguir com gracejos não correspondidos com uma senhorita, que [...] se acolhera à proteção daquele oficial [...]”.¹²⁷ Já em uma fonte diversa, pode ser encontrado novo relato de desordem protagonizada por marujos ianques, esta marcada pela bebedeira e por um barulhento quebra-quebra, e resultando em dez dias de prisão rigorosa a alguns dos envolvidos. De acordo com Marcos Ribeiro, não foram poucas as oportunidades em que praticantes do boxe estadunidenses foram às vias de fato contra capoeiras da terra, exigindo a intervenção da *Military Police*. A fim de evitar estas lamentáveis cenas, as autoridades americanas enfatizavam aos seus subordinados o fato de serem hóspedes em um país estrangeiro, apelo que, como se percebe, nem sempre surtia o efeito desejado.¹²⁸ O

¹²⁴ OLIVEIRA, Jaime Evangelista de. 1ºTEN PM-BA (Ref.) Jaime Evangelista de Oliveira: memórias da Segunda Guerra Mundial. [Entrevista cedida a] Raul Coelho Barreto Neto. Arquivo de áudio digital (Acervo particular do autor). Salvador, 20 jan. 2011.

¹²⁵ GASTALDONI, 1993, p. 174; RIBEIRO, 2018, p. 74;160.

¹²⁶ UZÊDA, 2006, p. 179-80.

¹²⁷ MOREIRA, 1951, p. 42.

¹²⁸ RIBEIRO, 2018, p. 160; SMITH JUNIOR, 1993, p. 103.

almirante Neiva, buscando o cerne da questão, identifica como causa das rugas elementos que iam muito além de uma fortuita namorada ou um simples copo de cerveja. Para ele,

as diferenças de educação, de nível de vida, de possibilidades financeiras contribuíam para criar cisões, sobretudo quando a maioria dos americanos estava vindo dos balcões, das fazendas e das fábricas, sem a menor ideia do mundo que se estendia para além das praias nacionais. Mesmo entre a oficialidade, essas diferenças eram visíveis.¹²⁹

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As desavenças, assim como as confraternizações entre os representantes dos dois países, tiveram fim em meados de 1945. Dois anos e meio mais cedo, como destacado, a África saariana havia sido ocupada por forças anglo-americanas, o que praticamente anulou as chances de expansão alemã em direção à costa oeste daquele continente e, encadeado a isso, de um desembarque inimigo no litoral brasileiro. Chegando a abril de 1943 – e ao longo dos meses seguintes –, verifica-se uma considerável diminuição das atividades do Eixo em nossas águas. Estes aspectos, a princípio, podem nos levar à conclusão de que a presença militar dos EUA no Brasil, pelo menos no volume inicialmente constatado, já não se fazia mais necessária. Para além disso, tendo-se por referência a posição de estudiosos como Neill Lochery, há de se refletir que esses fatos, de certo modo, simbolizaram uma alteração no panorama e na dinâmica da guerra para o nosso país. Neste sentido, passamos a depender mais deles do que o inverso. No entanto, a suma importância de nossas matérias-primas para o esforço de uma luta ainda não encerrada e a consequente manutenção dos comboios, dentre outros motivos, terminaram por garantir a presença norte-americana aqui por ainda vários meses. Afinal, os submarinos, mesmo que cada vez mais escassos, ainda consistiam em uma real ameaça.¹³⁰

Talvez como resultado desta perda de importância brasileira para o destino da contenda, mas também, possivelmente, como reconhecimento por sua atuação, Jonas H. Ingram foi promovido a comandante da Esquadra do Atlântico dos EUA, em novembro de 1944, em substituição ao almirante Royal E. Ingersoll. Em seu lugar, assumiu a 4ª Esquadra e a Força do Atlântico Sul, cujo comando foi deslocado do Recife para o Rio de Janeiro, seu colega William R. Munroe. Em seu discurso de despedida, Ingram, que posteriormente visitaria o país, ressaltou o destacado papel das nossas forças armadas e os laços de amizade firmados no período em que

¹²⁹ MOREIRA, 1951, p. 42.

¹³⁰ LOCHERY, Neill. *Brasil: os frutos da guerra*. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2015, p. 202;220-1; FONSECA, 1953, p. 195; MOURA, 2012, p. 124.

aqui esteve. Àquela altura, a Marinha do Brasil já era responsável por quase todas as missões em nossa costa. Mais adiante, em 15 de abril de 1945, com a 4ª Esquadra já rebaixada a uma mera força-tarefa da Esquadra do Atlântico, o almirante Munroe arriou seu pavilhão do capitânia, transferindo as atividades navais restantes no Atlântico Sul ao comando da Base de Operações Navais, na capital federal. Restavam, então, apenas três semanas para o desfecho, no Ocidente, do conflito que acabaria se tornando o maior evento bélico da história.¹³¹

O 8 de maio de 1945, Dia da Vitória, foi celebrado nos mais diversos e remotos recantos do planeta, inclusive em Salvador, com um misto de sentimentos que compreendiam dor, alívio e alegria. As ruas da capital baiana encheram-se de pessoas, bem como seus clubes, a exemplo do tradicional *Yatch Club* da Bahia, palco de uma imensa festa protagonizada por militares da Força Naval do Nordeste.¹³² Mas, transcorridos 75 anos desde a rendição de Berlim, voltemos à questão central que deu origem a este estudo: tomando como referência as memórias do meu avô, quais foram os impactos da presença norte-americana na cidade do Salvador ao longo dos anos da Segunda Guerra Mundial? Indo além, em que medida eles foram capazes de transformar a realidade social e econômica da cidade, bem como sua infraestrutura, valores e comportamentos? Quanto do que vemos e vivemos na Bahia hoje é fruto daquela época?

Devemos salientar que certas perguntas acabaram ficando por ser melhor respondidas. Uma delas diz respeito às questões étnicas. Apesar de o general Robert L. Walsh, representante do Exército dos EUA no Brasil, garantir, no alvorecer do conflito, que não traria soldados negros para combater em nosso país, não sabemos se isso de fato ocorreu.¹³³ Talvez ele se referisse apenas à sua corporação; não necessariamente à *US Navy*. Em tempos de segregação institucionalizada na América do Norte – inclusive em suas forças armadas –, contudo, não descartamos que tal procedimento tenha sido igualmente adotado pelas autoridades navais daquele país. Pelo menos nas imagens e em outros documentos por nós consultados, não percebemos a passagem de militares negros da Marinha estadunidense por aqui. A possível existência de tropas ianques racialmente mistas em um Nordeste etnicamente tão complexo, caso confirmada, por certo nos serviria como ponto de partida para uma série de outras discussões.

¹³¹ KING, Ernst J. *A Marinha dos Estados Unidos na guerra: segundo relatório oficial apresentado ao ministro da Marinha sobre as operações de combate de 1º de março de 1944 a 1º de março de 1945*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1946, p. 13; KING, Ernst J. *A Marinha dos Estados Unidos na guerra: terceiro e último relatório oficial apresentado ao ministro da Marinha sobre as operações de combate de 1º de março de 1945 a 1º de outubro de 1945*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1947, p. 57; DUARTE, 1968, p. 328;343; GAMA, 1982, p. 219; COSTA, 1945, p. 145;148;368;374-5; FONSECA, 1953, p. 259.

¹³² FALCÃO, 1999, p. 272;276; BORBA, 2004, p. 144.

¹³³ PINTO, 1995, p. 144.

O comandante Francisco Eduardo Alves de Almeida assegura que “nada se conhece se houve indenizações norte-americanas em troca das facilidades concedidas à sua Marinha nos portos brasileiros, nem pelo uso do território nacional para instalação de suas bases”.¹³⁴ Porém, logo a seguir, o autor reconhece que o Brasil acabou tomando posse das benfeitorias realizadas e dos materiais que os estrangeiros aqui deixaram. De fato, várias das estruturas militares e de outras ordens aqui construídas pelos estadunidenses por ocasião da guerra serviram, em larga medida, como cerne para as atuais bases e aeroportos nacionais, estando até hoje, a despeito de algumas intervenções, em pleno funcionamento. Além disso, notória foi – e continua sendo – o legado técnico e profissional por eles transmitido às nossas forças armadas através da capacitação dos nossos homens tanto aqui quanto nos EUA. Esse foi um dos principais – senão o principal – divisores de águas, por exemplo, para a nossa Armada ao longo do último século. Com as diversas mudanças ocorridas por influência da *US Navy*, testemunhou-se o nascimento de uma nova organização espiritualmente denominada “Marinha de Luz”.¹³⁵

Quanto à cidade do Salvador propriamente dita, exceto pelas já mencionadas instalações militares, não muito mais foi acrescido à existente paisagem da capital além de algumas poucas estradas e acessos. As intervenções patrocinadas pela Casa Branca foram pontuais e limitadas. As transformações mais profundas em seu desenho somente teriam lugar no decurso das décadas seguintes, com a implementação, por exemplo, das suas avenidas de vale. Os efeitos mais visíveis e consistentes da passagem americana por aqui certamente são notados em esferas outras, como a econômica. Isso tanto sob o ponto de vista macro (com robustos investimentos em inúmeros setores nacionais) quanto local (pensando-se no significativo incremento dos serviços e do comércio soteropolitano).¹³⁶ Também permanentes foram as consequências das interações entre baianos e estrangeiros para os costumes e para a cultura nativa, algo até hoje constatável em nossa sociedade. Seja por conta do idioma, do figurino ou alimentação, dentre outros, nossa essência cultural jamais voltaria a ser a mesma.¹³⁷

¹³⁴ ALMEIDA, 2010, p. 307.

¹³⁵ PALMA NETTO, 1984, p. 243;335.

¹³⁶ MCCANN JR., 1995, p. 315.

¹³⁷ SOUZA, 2007, p. 79.

REFERÊNCIAS

- 14ª BATERIA DE ARTILHARIA ANTIAÉREA – SALVADOR. *A história da 14ª Bateria Antiaérea*. Salvador, 2013. *Facebook*: 14 Bateria Salvador. Disponível em: www.facebook.com/14bi-aaaae/. Acesso em 10/06/2020.
- ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial: considerações históricas e estratégicas. In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da; SCHURSTER, Karl; LAPSKY, Igor; CABRAL, Ricardo; FERRER, Jorge (Org.). *O Brasil e a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Multifoco, 2010, p. 295-320.
- BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.
- BOAS, Franz. *A formação da antropologia americana*: antologia. Org. George W. Stocking, Jr. Rio de Janeiro: Contraponto; Ed. UFRJ, 2004.
- BOAS, Franz; DALL, William H. Museums of Ethnology and their classification. *Science*, Washington DC, v. 9, n. 228, p. 587-9, 17 jun. 1887.
- BONALUME NETO, Ricardo. *A nossa Segunda Guerra*: os brasileiros em combate, 1942-1945. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1995.
- BORBA, Carlos. *Guardas-marinha na guerra*. Niterói: Ed. do autor, 2004.
- BRASIL. Decreto-lei nº 4.916, de 5 de novembro de 1942. *Diário Oficial da União*, Poder Executivo, Rio de Janeiro, DF, 7 nov. 1942. Seção 1, p. 16401.
- BRASIL. Ministério da Defesa – Comando da Aeronáutica. Histórico da Base Aérea de Salvador. [Brasília, 2020]. Força Aérea Brasileira – Segundo Comando Aéreo Regional (sítio eletrônico). Disponível em: www.fab.mil.br. Acesso em 30/05/2020.
- BRASIL. Ministério da Defesa – Comando da Marinha. Histórico da Base Naval de Aratu. [Brasília, 2020]. Base Naval de Aratu (sítio eletrônico). Disponível em: www.marinha.mil.br/om/base-naval-de-aratu. Acesso em 30/05/2020.
- BRASIL. Ministério da Infraestrutura. [Brasília, 2009]. Histórico do Aeroporto Internacional de Salvador – O início; Segunda Guerra. Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (sítio eletrônico). Disponível em: www.infraero.gov.br. Acesso em 08/02/2009.
- BRUHN, David D. *Ingram's Fourth Fleet*: U.S. and Royal Navy operations against german runners, raiders and submarines in the South Atlantic in World War II. Berwyn Heights, Heritage, 2017.
- CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *A bordo do contratorpedeiro Barbacena*. Rio de Janeiro: Catau, 1994.
- CAMPBELL, Douglas E. *VP Navy!:* USN, USMC, USCG and NATS patrol aircraft lost or damaged during World War II. Southern Pines: Syneca Research Group, 2018.

CAREY, Alan C. *Galloping ghosts of the brazilian coast*. Lincoln: iUniverse, 2004.

CONN, Stetson; FAIRCHILD, Byron. *A estrutura de defesa do hemisfério ocidental: o Exército dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 2000.

COSTA, Dídio Iratim Afonso da. *Subsídios para a história marítima do Brasil*. v. 5. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1945.

DANTAS, Olavo. *Nas voltas do mar: comboios e patrulhas oceânicas*. Rio de Janeiro: Pongetti, 1965.

DEPARTMENT OF THE NAVY. *Building the Navy's bases in WWII: history of the Bureau of Yards and Docks and the Civil Engineer Corps (1940-1946)*. v. 2. Washington D.C.: United States Government Printing Office, 1947.

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

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

FALCÃO, João. *O Brasil e a 2ª Guerra: testemunho e depoimento de um soldado convocado*. Brasília: EDUNB, 1999.

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

FERREIRA, Antônio Moreira. *Um marinheiro do Brasil na 2ª Guerra Mundial: verdades que a história ainda omite*. Feira de Santana: Ed. do autor, 2012.

FONSECA, César Augusto Machado da. *Subsídios para a história marítima do Brasil*. v. 12. Rio de Janeiro: Imprensa naval, 1953.

FONSECA, Manoel Felipe Batista da. *Base Fox: aspectos do estabelecimento e desenvolvimento da base naval da US Navy no Recife durante a campanha do Atlântico Sul (1941-1943)*. 2014. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leôncio. A Marinha na Segunda Guerra Mundial. In: MINISTÉRIO DA MARINHA. *História naval brasileira*. v. 5, t. 2. Rio de Janeiro: SDGM, 1985.

GASTALDONI, Ivo. *Memórias de um piloto de patrulha*. Rio de Janeiro: Papéis e Cópias; Markgraph, 1993.

GEERTZ, Clifford. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: LTC, 1989.

GUILLOBEL, Renato de Almeida. *Memórias*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1973.

HARRISON, John R. *Fairwing Brazil: tales of the South Atlantic in World War II*. Atglen: Schiffer Military History, 2014.

HISTÓRICO da Base Naval de Aratu. *Base Naval de Aratu* (revista). Edição comemorativa – 47 anos BNA. Salvador, 2017.

HORN, Joseph. Building an intercept station during World War II. In: MORAES, Ozires (Org.). *Radio Station Salinas Bahia. Sixtant – War II in the South Atlantic* (sítio eletrônico). Disponível em: www.sixtant.net/2011. Acesso em 10/06/2020.

JACOBINA, Ronaldo Ribeiro. O centenário do cirurgião firme e luminoso até no nome: Fernando Freire de Carvalho Luz (09/11/1916-2016). Disponível em: www.fameb.ufba.br/file-browser/download/78. Acesso em 15/06/2020.

JAMISON trocou lua de mel por Natal. *Diário de Natal*, Natal, 16 dez. 2007.

KING, Ernst J. *A Marinha dos Estados Unidos na guerra: segundo relatório oficial apresentado ao ministro da Marinha sobre as operações de combate de 1º de março de 1944 a 1º de março de 1945*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1946.

KING, Ernst J. *A Marinha dos Estados Unidos na guerra: terceiro e último relatório oficial apresentado ao ministro da Marinha sobre as operações de combate de 1º de março de 1945 a 1º de outubro de 1945*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1947.

KING, Ernst J. *Nossa Marinha na guerra: relatório ao Ministério da Marinha – ações até 1º de março de 1944*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1944.

LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 1975.

LOCHERY, Neill. *Brasil: os frutos da guerra*. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2015.

MARTINS, Ezequiel da Silva. *A Bahia: suas tradições e encantos*. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo/FUNCEB; EGBA, 2000.

MARTINS, Hélio Leôncio; CASTRO, Antônio Augusto Cardoso de. *Estórias navais brasileiras*. Rio de Janeiro: SDGM, 1985.

MARTINS, Hélio Leôncio; GUIMARÃES, Décio de Oliveira; CARVALHÊDO, Augusto César da Silveira. *A Marinha pitoresca*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1988.

MCCANN JR., Frank D. *A aliança Brasil-Estados Unidos – 1937-1945*. Rio de Janeiro: BIBLIX, 1995.

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

- MCCONAHAY, Mary Jo. *The tango war: the struggle for the hearts, minds and the riches of Latin America during World War II*. New York: St. Martin's Press, 2018.
- MEDEIROS, Rostand (Org.). 1945 – Filme do VP-211/VPB-211 no Rio de Janeiro. Tok de História (sítio eletrônico). Disponível em: tokdehistoria.com/tag/vp-211. Acesso em 11/06/2020.
- MELO, Protásio Pinheiro de. *Contribuição norte-americana à vida natalense*. Brasília: Gráfica do Senado, 1993.
- MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. *História geral da Aeronáutica Brasileira*. v. 3 – Da criação do Ministério da Aeronáutica até o final da Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Villa Rica, 1991.
- MORAES, Ozires (Org.). *USN NAF Aratu Bahia*. Sixtant – War II in the South Atlantic (sítio eletrônico). Disponível em: www.sixtant.net/2011. Acesso em 30/05/2020.
- MORAES, Ozires (Org.). *USN NAF Ipitanga*. Sixtant – War II in the South Atlantic (sítio eletrônico). Disponível em: www.sixtant.net/2011. Acesso em 10/06/2020.
- MORAES, Ozires (Org.). *YFD 27 Floating drydock*. Sixtant – War II in the South Atlantic (sítio eletrônico). Disponível em: www.sixtant.net/2011. Acesso em 06/06/2020.
- MOREIRA, Neiva. *Ação naval no Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1951.
- MORISON, Samuel Eliot. *History of United States naval operations in World War II*. v. 10 – *The Atlantic Battle won*. Urbana and Chicago: University of Illinois Press, 2002.
- MOURA, Gerson. *Relações exteriores do Brasil – 1939-1950: mudanças na natureza das relações Brasil-EUA durante a após a Segunda Guerra Mundial*. Brasília: FUNAG, 2012.
- MOURA, Gerson. *Tio Sam chega ao Brasil: a penetração cultural americana*. São Paulo: Brasiliense, 1993.
- 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.
- NICOLAU, Frederico. Memórias do Atlântico Sul – veterano Billie Goodell. *Asas*, São Paulo, p. 66-73, [19--].
- NOWELL, Charles. *United States naval administration in World War II – Commander South Atlantic Force – Commander-in-chief, Atlantic Fleet*. v. 11. CXLVI, Washington D.C.: Department of the Navy, [19--].
- OBBERG, Kalervo. Cultural shock: adjustment to new cultural environments. *Curare*, Siegen, n. 29, p. 142-6, 2006.
- OLIVEIRA, Jaime Evangelista de. 1ºTEN PM-BA (Ref.) Jaime Evangelista de Oliveira: memórias da Segunda Guerra Mundial. [Entrevista cedida a] Raul Coelho Barreto Neto. Arquivo de áudio digital (Acervo particular do autor). Salvador, 20 jan. 2011.

- PALMA NETTO, João. *CS-4 – Caça-submarinos Gurupá: memórias de um marinheiro*. Salvador: Jubiabá, 1984.
- PARAÍSO, Rostand. *O Recife e a 2ª Guerra*. Recife: Comunicarte, 1995.
- PINTO, Lenine. *Natal, USA: II Guerra Mundial – a participação do Brasil no teatro de operações do Atlântico Sul*. Natal: Art Print, 1995.
- PONTES, Adriano Arruda. *Caçando mosquitos na Bahia: a Rockefeller e o combate à febre amarela – inserção, ação e reação popular*. 2007. Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.
- RIBEIRO, José Profeta. EX-COMB José Profeta Ribeiro: memórias da Segunda Guerra Mundial. [Entrevista cedida a] Raul Coelho Barreto Neto. Arquivo de áudio digital (Acervo particular do autor). Salvador, 15 dez. 2010.
- RIBEIRO, Marcos A. P. *A Bahia e a Segunda Guerra Mundial: o front da retaguarda*. Salvador: Quarteto, 2018.
- ROBATTO, Sonia. *Pé de guerra: memórias de uma menina na guerra da Bahia*. São Paulo: Editora 34, 1996.
- ROBERTS, Michael D. *Dictionary of american naval aviation squadrons*. v. 2. *The history of VP, VPB, VP(HL) and VP(AM) squadrons*. Washington D.C.: Naval Historical Center – Department of the Navy, 2000.
- SAMPAIO, Consuelo Novais. A Bahia na Segunda Guerra Mundial. Academia de Letras da Bahia (sítio eletrônico), Salvador, 16 set. 2011. Disponível em: academiadeletrasdabahia.wordpress.com/category/artigos/consuelo-novais-sampaio/. Acesso em 30/04/2020.
- SILVA, Hélio. *1942: guerra no continente*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1972.
- SILVA, Maria Helena Chaves. *Vivendo com o outro: os alemães na Bahia no período da II Guerra Mundial*. 2007. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.
- SMITH JUNIOR, Clyde. *Trampolim para a vitória*. Natal: Editora da UFRN, 1993.
- SOUZA, Aécio Pereira de. *Memórias de um marinheiro*. Rio de Janeiro: Luzes, 2007.
- TOTA, Antonio Pedro. *O imperialismo sedutor: a americanização do Brasil na época da Segunda Guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- URBANIDADE (podcast). A Estrada Velha do Aeroporto. Entrevistadores: André Gomes, André Frutuoso e Carlos Eduardo Freitas. Entrevistado: Cid Teixeira. [S.l.], 2008. Disponível em: evatcc.wordpress.com/a-eva. Acesso em 04/06/2020.

UZÊDA, Jorge Almeida. *O aguaceiro da modernidade na cidade do Salvador (1935-1945)*. 2006. Tese (Doutorado em História Social do Brasil) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2006

VENDITTA, David. Navy veteran recalls WWII service in Brazil (interview with Bill Fritz). *The Morning Call*, Allentown, 10 nov. 2013.