

CRUZADOR BAHIA: POR QUE TANTAS PERDAS?

SÉRGIO MEROLS JUNGER
Capitão-de-Fragata (FN-RM1)

SUMÁRIO

- O naufrágio
- O abandono do navio
- As balsas salva-vidas da época
- A falta de água doce
- O que agravou as perdas
- O naufrágio do *Indianópolis*, 26 dias depois
- Um legado, para que outros possam viver

Num manual de sobrevivência no mar usado na Marinha do Brasil, encontra-se uma questão recorrente sobre o afundamento do Cruzador *Bahia*:

"Por que alguns náufragos sucumbiram ao cabo de poucos dias, como aconteceu no afundamento do Cruzador Bahia, onde dos 280 homens que iniciaram a sobrevivência (...) só 32 resistiram às adversidades, (...) quando, em outras situações, homens, mulheres e crianças ficaram meses à deriva, sendo resgatados vivos?"

Para buscar responder a essa pergunta, devem-se analisar os fundamentos de sobrevivência no mar e os resultados de pesquisas sobre o tema.

O NAUFRÁGIO

O *Bahia* suspendeu de Recife em 30 de junho de 1945, a fim de passar menos de uma semana guarnecendo a chamada "Estação nº 13", cerca de 100 milhas ao sul do Arquipélago de São Pedro e São Paulo,

provenido apoio ao traslado aéreo de tropas entre a África e os Estados Unidos. O moral dos 372 homens a bordo era elevado, pois recentemente havia terminado a Segunda Guerra Mundial. Porém, na manhã de 4 de julho de 1945, quando o navio estava sobre a linha do equador, na longitude de 30° W, com parte da tripulação realizando exercício de tiro com metralhadora, ocorreu uma violenta explosão na popa e o *Bahia* afundou. Estima-se que as perdas devido à explosão foram de aproximadamente cem homens. Restaram 272, que conseguiram abandonar o navio.



Figura 1 – O *Bahia*, vendo-se oito balsas a boreste, próximas das chaminés, mais duas na popa e as baleeiras prontas nos turcos. Fotografia: SDM

O ABANDONO DO NAVIO

Levou apenas cinco minutos até que o *Bahia* afundasse e não houve tempo se-

quer de enviar um pedido de socorro por rádio. Era dia, o céu estava claro e o mar calmo, o que favoreceu o abandono do navio. Havia 20 balsas salva-vidas no *Bahia*, três das quais foram perdidas com a explosão ou afundaram com o navio. O mesmo aconteceu com outras quatro embarcações miúdas. Restaram 17 balsas, que foram lançadas ao mar. Não havia, na época, dispositivo de escape do tipo hidrostático, o que fazia necessário romper, uma a uma, as peias que as mantinham fixas.

AS BALSAS SALVA-VIDAS DA ÉPOCA

Entre os equipamentos de salvamento¹, as balsas salva-vidas são os itens mais importantes para os naufragos. Cada balsa do *Bahia* estava equipada com dois remos de madeira, uma quartola (pequeno barril de madeira) com 12 litros de água doce (ver figura 2), uma lata estanque com dez caixas de ração desidratada, seis latas de leite em pó “Molico”, seis bisnagas de “Amertã” (pomada para tratamento de queimaduras de sol) e material de primeiros socorros. A balsa não possuía toldo para proteção contra o sol ou material de sinalização. A lotação de cada balsa era de 12 homens, mas, depois de ocupadas pelos naufragos, chegaram a ter 17 em cada uma delas. Este excesso fazia com que os naufragos ficassem imersos, com a água pela cintura.

As balsas salva-vidas do *Bahia* eram de cortiça, similares às balsas *Carley float* (ver figura 3), modelo mais adotado pelos navios de guerra da época. Este consistia num flutuador de forma elíptica, feito de madeira leve, cortiça ou metal, forrado de lona pintada na cor cinza devido à ne-

1 O termo equivalente, consagrado nos manuais e regulamentos, é o galicismo “salvatagem”. Porém, no meu entender, a palavra “salvamento” é de melhor aceção.

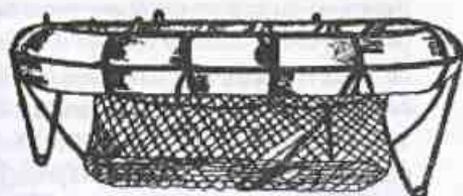
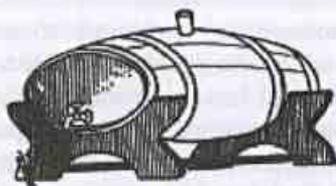
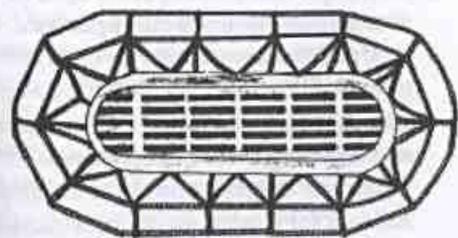


Figura 2 – Balsa salva-vidas e quartola. (Ilustrações: *Arte Naval*, de Maurílio M. Fonseca)



cessidade de camuflagem dos navios. Um estrado de madeira ocupava o espaço central da balsa e servia de piso para o pessoal nela embarcado. Os ocupantes dessas balsas poderiam permanecer na água, segurando-se nas linhas salva-vidas, ou dentro delas, sobre o estrado. Este, sob o peso dos ocupantes, poderia ficar submerso. Com lotação reduzida e estado do mar favorável, os naufragos também podiam sentar-se no flutuador, com as pernas pendentes na água. Havia dois remos, para servir como meio de propulsão. A balsa não dispunha de toldo, deixando os naufragos expostos ao tempo. A finalidade das balsas *Carley float*, devido às suas limitações e rusticidade, era prover uma proteção sumária, até que outro navio ou embarcação socorresse logo os naufragos, já que, durante a guerra, os navios de guerra e mercantes raramente navegavam escoteiros. Infelizmente, o socorro rápido nem sempre ocorria, e milhares de sobreviventes acabaram perecendo nestas balsas, de frio ou desidratação. No Atlântico Norte, muitos sobreviventes sofreram graves lesões nos pés, causadas pela água fria. Já nas regiões tropicais, a maior ameaça era representada pela exposição ao sol e desidratação.

Existe no Museu Naval, no Rio de Janeiro, um exemplar de balsa salva-vidas recuperada do *Bahia*.



Figura 3 – Naufragos sendo recolhidos de uma balsa *Carley float* (1943). Fotografia: Imperial War Museum- Londres

A FALTA DE ÁGUA DOCE

Para os naufragos, a falta de água doce continua sendo a principal causa do abatimento físico e moral em situações de sobrevivência no mar, principalmente na região tropical. A tabela 1, elaborada por pesquisadores ingleses logo após a Segunda Guerra Mundial, é decorrente da análise de 121 situações de sobrevivência prolongada no mar, em balsas salva-vidas, envolvendo 3.616 homens. Mais tarde se verificou que os percentuais nas viagens de sobrevivência mais curtas (acima de três dias) eram similares a estes. Os dados obtidos permitem relacionar a disponibilidade de água doce e a taxa de mortalidade. Neles, se constata que o volume crítico de água doce para a sobrevivência está entre 110 e 220 mililitros por dia. Só por comparação, atualmente, na Marinha do Brasil, a ração líquida estipulada para naufragos é de 700 ml por dia por homem.

No *Bahia*, ao abrirem-se as quartolas de água doce, verificou-se que estavam contaminadas por água do mar. Esta, provavelmente, passou pelos bujões de madeira, precariamente presos sob pressão. Outros desses bujões se soltaram quando do lançamento

das balsas ao mar ou em decorrência da explosão. Assim, desde o começo do período de sobrevivência, não havia água que não estivesse com gosto de sal. Porém, com o agravamento da sede, está água acabou sendo consumida assim mesmo. Na época, já era sabido que não se devia beber água do mar, nem mesmo misturada com água doce.

Um dos efeitos mais graves da desidratação é a ocorrência de delírios e alucinações, que leva as vítimas a se lançarem ao mar e se afogarem. Depois de dois dias de sede, isto ocorreu com os naufragos do *Bahia* e foi a causa de diversas mortes.

Terminadas as buscas na região do incidente, haviam morrido 236 homens dentre os 272 que haviam conseguido abandonar o navio. O percentual de mortos no período de sobrevivência foi de 86%. Este percentual supera amplamente os 40% da situação equivalente (total falta de água doce) do estudo apresentado. Se o navio mercante que prestou o primeiro socorro aos marinheiros brasileiros tivesse a sorte de localizar todas as 17 balsas dispersas no mesmo dia, ou de já as encontrar reunidas, este percentual poderia ser bem mais reduzido. Nas dez balsas não observadas,

Ração líquida por dia por homem (ml)	Nº de naufragos por situação	Nº de mortos	% de mortos
"Nenhuma"	143	57	40
"Alguma"	896	135	15
até 110	684	165	24
de 110 a 220	1.314	96	7
de 220 a 330	523	7	1
Abundante	56	1	2

Tabela 1 – Relação entre disponibilidade de água doce e taxa de mortalidade

foi estimado que havia cerca de 50 homens. Assim, o número inicial de sobreviventes chegaria a 86, limitando as perdas em 68%.

Mas por que as balsas estavam dispersas? Logo após o abandono do *Bahia*, reuniram-se as balsas e foram feitos remanejamentos, já que havia embarcações com mais de 20 homens. Quando surgiram os primeiros casos de descontrole emocional entre os naufragos, para evitar sua influência sobre o moral dos demais, alguns mais antigos de balsa pediram que suas balsas fossem soltas do agrupamento, o que foi feito. Isto, porém, acabaria prejudicando o apoio mútuo entre os ocupantes das balsas, além de sua posterior localização e socorro. Hoje, enfatiza-se nos treinamentos que as balsas devem ser mantidas agrupadas, amarradas entre si para evitar que venham a se dispersar. Isso permitirá o apoio mútuo e, principalmente, facilitará a localização pelas unidades de busca.

O QUE AGRAVOU AS PERDAS

Outros aspectos relevantes contribuíram para as perdas no *Bahia*. O aspecto psicológico foi um deles. O Almirante Lúcio Torres Dias, tenente na época, único oficial sobrevivente do *Bahia*, relacionou alguns fatores que mantinham elevado o ânimo dos naufragos, logo após o acidente:

- o mar calmo com temperatura amena, que proporcionava relativo conforto aos naufragos;
- a expectativa de que um dos 20 aviões, em média, que sobrevoavam diariamente a "Estação nº 13" notificaria a falta do navio;
- a repentina interrupção das comunicações do navio com o comando da Força em Recife, mantidas a cada duas horas, que indicaria a ocorrência de algum problema grave com o navio; e
- a previsão de chegada do Cruzador *Rio Grande do Sul*, três dias depois, que renderia o *Bahia* na "Estação nº 13".

Entretanto, nada disso ocorreu, o que acabaria afetando negativamente o moral dos naufragos. Ernest Schakleton, que protagonizou uma das mais impressionantes histórias de coragem, determinação e liderança ao resgatar seus homens no mar gelado após tentar, sem sucesso, atravessar o continente antártico, sabia a importância disso. Dentre os inimigos que teve de enfrentar, como o frio, o gelo e o mar, o que mais temia era a perda do moral.

Outro sério agravante foi a demora no socorro. Embora o *Bahia* não tivesse transmitido uma mensagem com pedido de socorro, os naufragos acreditavam que seriam socorridos logo. Realmente, sua posição era sobrevoada por aviões (numa média diária entre 20 e 30 deles). Isto, porém, era feito a muito grandes altitudes, o que praticamente impossibilitava a observação. Além disso, os naufragos não dispunham de artefatos pirotécnicos para chamar a atenção dos aviões. A cor cinza das balsas e seu perfil baixo também dificultavam muito sua localização no mar.

Depois de passarem quatro dias no mar, os naufragos foram avistados pelo mercante inglês *SS Balfe*. Durante seis horas, o navio recolheu 33 naufragos das sete balsas que avistou. Destes, cinco morreriam após o socorro. Devido à falta de recursos médicos a bordo, o comandante do mercante decidiu arribar para Recife. A busca seria reiniciada na manhã do dia seguinte, feita por navios da Marinha, se prolongando por mais cinco dias. Foram, então, encontradas as dez balsas restantes, nas quais havia apenas oito sobreviventes. O último sobrevivente foi encontrado nove dias após o acidente, sozinho na última balsa. Este devia sua vida às chuvas que, finalmente, caíram quase que diariamente na região. Ele relatou que, após a saída do *Balfe* da cena de ação, sua balsa teve o maior número de baixas num só dia. Em desespero, vários naufragos lançaram-se ao mar.

O NAUFRÁGIO DO *INDIANÁPOLIS*, 26 DIAS DEPOIS

Podemos buscar alguns parâmetros de comparação no afundamento do cruzador USS *Indianápolis*, da Marinha dos Estados Unidos, no Oceano Pacífico, torpedeado por um submarino japonês em 30 de julho de 1945, apenas 26 dias depois do *Bahia*. Neste episódio, são encontrados diversos aspectos similares aos do naufrágio do *Bahia*, como o tempo de duração da sobrevivência no mar, as balsas salva-vidas utilizadas e a total falta de água doce para os naufragos. O fato é que estas tragédias, com suas semelhanças e peculiaridades, são as maiores nas histórias de cada Marinha, brasileira e norte-americana.

O *Indianápolis* encontrava-se operando no Oceano Pacífico, onde o conflito ainda levaria três semanas para terminar, em deslocamento entre as Ilhas de Guam e Leyte, quando foi torpedeado por um submarino japonês, logo após a zero hora de 30 de julho de 1945. Havia 1.199 homens a bordo, tendo 800 deles conseguido abandonar o navio. Este levou 12 minutos para emborcar e afundar, tendo sua tripulação transmitido duas mensagens com pedido de socorro que, porém, não foram recebidas por qualquer navio, aeronave ou estação costeira. Era noite, mas o estado do mar era moderado e não dificultou o abandono do navio. Enquanto algumas balsas salva-vidas *Carley float* e redes com flutuadores eram



Photo # 19-N-86916 USS *Indianapolis* at Mare Island, 12 July 1945

Figura 4 – O *Indianápolis*, 18 dias antes de seu afundamento. Observa-se, à frente da torre de canhões, quatro balsas *Carley float* e mais uma presa na lateral da torre. Fotografia: US Navy

lançadas no mar, a grande maioria dos naufragos contava apenas com seus coletes salva-vidas ou apoiava-se em destroços.

No *Indianápolis*, a maioria dos naufragos em nenhum momento dispôs de água doce para beber. Os que aguardaram por socorro nas balsas ou nas redes com flutuadores sofreram com a exposição ao sol e a desidratação e perderam, em média, 14% de seu peso corporal. Dos 800 que conseguiram abandonar o navio, 484 morreram antes de serem resgatados. Portanto, o percentual de mortes entre os que conseguiram abandonar o *Indianápolis* foi de 60%, acima da média de 40% para a situação correspondente no estudo apresentado, mas bem abaixo dos 86% do Bahia. Dois fatores contribuíram decisivamente para reduzir o número de perdas: a espera do socorro pelos naufragos do *Indianápolis*, 20 horas mais curta que a dos brasileiros, além da muito maior quantidade de meios empregados pelos americanos nas buscas e salvamento.

No caso do *Indianápolis*, sabe-se que os ataques de tubarões foram causadores de muitas baixas nos naufragos. O acidente também foi descoberto quase por acaso. Se para o *Bahia*, pela passagem de um mercante, no do *Indianápolis* foi por meio do sobrevoo de um avião anti-submarino. O piloto do avião observou uma mancha de óleo no mar e decidiu sobrevoar o local a baixa altura, tendo localizado cerca de 30 naufragos na água. Lançou uma balsa inflável na água, com um rádio transmissor, e alertou os navios na área. Cerca de quatro horas depois, um hidroavião de patrulha *Catalina* foi o primeiro a chegar à cena de ação, tendo pousado no mar e resgatado 56 homens que não estavam em balsas salva-vidas. Ainda naquela tarde, dez aviões sobrevoaram o local realizando buscas e lançando balsas infláveis aos naufragos avistados. Os primeiros navios e embarcações chegaram ao local somente à noite, tendo as ações de resgate prosseguido empregando-se potentes faróis de busca. As

atividades SAR (Search and Rescue – Busca e Salvamento) duraram mais seis dias.

UM LEGADO, PARA QUE OUTROS POSSAM VIVER

Um excelente estudo, apresentado em 1956 por pesquisadores ingleses, liderados pelo professor R. A. McCance, que entrevistou sobreviventes de 448 naufrágios no período entre 1940 e 1944, a maioria de navios mercantes britânicos, relaciona algumas importantes conclusões:

- As maiores taxas de mortalidade ocorreram nas viagens de sobrevivência mais demoradas. Somente 2% dos que embarcaram numa balsa salva-vidas morreram se o resgate ocorreu em até dois dias. Mas 26% morreram quando ficaram à deriva por mais de 15 dias. Esta tendência foi mais marcante em regiões de águas frias.

- A realização de treinamentos frequentes, mais práticos e com elevado grau de realismo, a adoção de meios mais eficientes de lançar as balsas ao mar e embarcar nelas, além da existência de proteção contra o sol, o vento e o frio poderiam ter salvado milhares de vidas.

- Nas viagens de sobrevivência de mais de três dias de duração, o consumo de água do mar fez com que a taxa de mortalidade subisse de menos de 4% para cerca de 40%. A conveniente provisão de água doce poderia ter prevenido tais perdas.

- Uma melhor visibilidade das balsas salva-vidas, além da inclusão de dispositivos de sinalização, teria encurtado um grande número de viagens de sobrevivência, reduzindo também as perdas de vidas.

Desde aquela época, a partir das lições aprendidas, especialistas em fisiologia e técnicos navais desenvolveram pesquisas visando a reduzir as ameaças aos naufragos. Os resultados foram coletes salva-vidas, roupas de imersão e balsas salva-vidas aperfeiçoadas. Hoje, as balsas salva-vidas são

fabricadas de acordo com normas da Organização Marítima Internacional (IMO) e testadas para suportarem as condições de mar aberto por tempo indefinido, proporcionando condições de sobrevivência para o número de pessoas de sua lotação.

De volta à questão apresentada no início deste trabalho, não resta dúvida de que a evolução dos equipamentos contribuiu para que homens, mulheres e crianças pudessem sobreviver, mesmo depois de ficarem meses à deriva. O casal Maurice e Maralyn Bailey sobreviveu 117 dias numa balsa inflável, após seu veleiro afundar no Oceano Pacífico, em 1973. Outro relato impressionante é o da família Robertson, cujos cinco componentes e um amigo resistiram 37 dias, após ter sua escuna afundada, no mesmo Pacífico, em 1972. O velejador solitário Steve Callahan naufragou no Atlântico em 1982 e suportou 76 dias de privações numa balsa inflável.

Com certeza, a sobrevivência dessas pessoas deve alguma coisa ao que se

aprendeu, foi desenvolvido e disseminado a partir das perdas nas tripulações de navios como o *Bahia* e o *Indianápolis*. Há quem atribua a sobrevivência no mar a fatores como experiência, preparo, equipamentos e sorte. Com exceção do último, há muito o que se fazer nos demais aspectos. Para começar, pode-se adquirir experiência por meio da leitura dos envolventes relatos dos Robertson, dos Bailey e dos Callahan.

Com relação aos equipamentos, o desenvolvimento de recursos como o Sistema Marítimo Global de Socorro e Segurança (GMDSS) tem papel fundamental para a sobrevivência no mar. O conceito básico do GMDSS é alertar rapidamente os órgãos de busca e salvamento em terra, assim como navios nas proximidades de uma embarcação ou aeronave sinistrada, a fim de reduzir a um mínimo o tempo de atraso das operações SAR. Estima-se que, no período entre 1982 e 1996, tal sistema contribuiu para que 7 mil vidas fossem salvas no mar.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Cruzador *Bahia*; Cruzador *Indianápolis*, Naufrágio; Salvamento; Sobrevivência;

BIBLIOGRAFIA

1. The Sinking of *USS Indianápolis*. Disponível em: www.history.navy.mil/faqs/faq30-1.htm. Acesso em 11 ago 2007.
2. BAILEY, Maurice e Maralyn. *117 Days Adrift*. Adlard Coles Nautical, London, 1974.
3. BRASIL. Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão. Manual CAAML-1212. *Sobrevivência no mar*. 1ª Ed. 2001.
4. _____. Serviço de Documentação da Marinha. *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. O Soçobro do Cruzador *Bahia*, vol. VI, Rio de Janeiro, 1948.
5. CALLAHAN, Steven. *À deriva. Setenta e seis dias perdido no mar*. Rio de Janeiro. Edições Marítimas, 1987.
6. DIAS, Lúcio Torres. "O trágico fim do *Bahia*: alguns aspectos pouco divulgados". *Revista Marítima Brasileira*. 2º trim. 1998.
7. FONSECA, Maurílio Magalhães. *Arte Naval*. Serviço de Documentação da Marinha. 6ª Ed. 2002.
8. GOLDEN, Frank; TIPTON, Michael. *Essentials of Sea Survival*. Human Kinetics, 2002.
9. REZENDE, Celso. *Manual de sobrevivência no mar*. Rio de Janeiro: Ed Catau, 2ª Ed 1992.
10. ROBERTSON, Dougal. *Survive the Savage Sea*. Sheridan House. New York. 1994.