

A história de um VELHO MARINHEIRO

Jaime Florencio de Assis Filho *

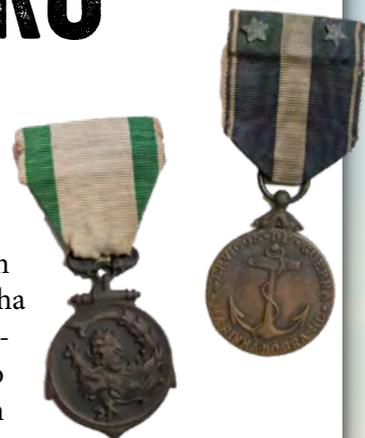
O ano era 1925, dez anos após a pior seca no Nordeste, retratada no livro “O quinze”, da escritora cearense Rachel de Queiroz. A situação no Ceará não diferia muito do quadro descrito pela famosa escritora. Árvores secas e gravetos espalhados pelo solo rachado e presença do carcará, ave nativa, à procura de uma vítima da falta de água e alimento.

A 7 de março daquele ano, na região de Riacho dos Porcos, nascia um menino que viria a se tornar marinheiro e que, nos anos 2010, nos contou sua trajetória de vida, desde a infância até 1965, ano em que entrou para os quadros de reservistas da Marinha do Brasil. Infância parecida com as das crianças de interior de nossos dias. Limitado à área ao redor do velho açude construído pelo avô, aprendeu desde cedo a trabalhar com a terra e com a criação de galinhas, porcos e bodes. A escola oficial ficava a muitas léguas de distância⁽¹⁾, assim, sua escolaridade se deu na casa do avô, que contratava professor para lecionar às crianças o básico da língua portuguesa e matemática. Diversão resumia-se a caçar passarinhos montando arapucas e andar de jumento. Nas horas de folga, repetidamente, o futuro nauta ajudava o velho pai na roça. Oportunamente, cansados daquela mesmice, os mais ambiciosos se arriscavam a deixar o local à procura de uma vida melhor em outras paragens.

Alheio a tudo que se passava no mundo, no interior cearense só se tinha conhecimento que

uma guerra estava em andamento em algum lugar do planeta. Tinha dezoito anos incompletos quando o governo brasileiro declarou, em agosto de 1942, estado de beligerância contra as potências do eixo. Nesse momento soube que um conhecido da família deixaria o interior para se alistar na Marinha. Mesmo sem ter completado o antigo grau Primário, mas, ávido para progredir na vida, externou a vontade de entrar para a Marinha. Bastava realizar um ditado e resolver alguns problemas matemáticos. Era o bastante. Seu pai estava pelo Maranhão quando partiu para Fortaleza a fim de alistar-se na Escola de Aprendizes-Marinheiros do Ceará (EAMCE). Retornou depois, para recolher a assinatura do pai, pois ainda não atingira a maioridade, e cumprir os preceitos legais de documentação etc. A um novo chamado, submeteu-se a exames de saúde e aguardou notícias para a convocação, ocorrida em dezembro de 1942. Em 15 de janeiro de 1943 foi matriculado.

A EAMCE recrutou 142 candidatos a grumete. Seu efetivo tinha pouco mais de trinta militares, contemplando um oficial, como Comandante, e uma quantidade limitada de subo-



Medalha da Força Naval do Nordeste e Medalha de Serviços de Guerra

Acervo do autor

ficiais e sargentos, a mão de obra que conduziria o curso. Não existia médico a bordo. Quem provia o atendimento na área da saúde eram os enfermeiros, os mesmos que conduziram o processo de avaliação médica dos recrutados.

O curso de aprendiz-marinheiro durava algumas semanas, sendo que as disciplinas, quase todas teóricas, versavam sobre telegrafia, sinalização, máquinas, caldeiras, canhões, metralhadoras, torpedos etc. As aulas práticas ficavam restritas às sessões de educação física e marinaria, esta, para a prática de nós e voltas.

O curso findou em julho de 1944, quando os grumetes juraram Bandeira e foram designados para as bases e navios da Armada localizados no Nordeste. Segunda Guerra Mundial (2ª GM) em andamento e o então grumete foi designado para servir na Base Naval de Natal ⁽²⁾, apresentando-se em 23 de julho. Lá se deu continuidade às instruções e treinamento dos grumetes recém-chegados. Foi mandado para o setor de eletricidade e aos poucos foi se familiarizando com o assunto, simplesmente com a técnica do “vendo e fazendo”. Em 26 de agosto foi incorporado no Corpo de Praças Subalternas da Armada, no Quadro Suplementar no Serviço Geral de Máquinas, pelo prazo de oito anos, contando antiguidade na data de final de curso, recebendo o número de corpo 43.5056.3.

Seu tempo de serviço em Natal durou pouco mais de um ano, pois o Comando Naval do Nordeste (CNN) precisava de eletricitistas em Recife e antes do término da 2ª GM foi designado para embarcar no Tender “Belmonte”, adaptado para a execução de reparos de navios da Força Naval do Nordeste (FNN). Deslocou-se para Recife em fevereiro de 1944, no Rebocador “Laurindo Pitta” ⁽³⁾, e apresentou-se ao Comando da FNN, que o encaminhou para o “Belmonte”, atracado “*ad aeternum*” no porto de Recife.

Designado para o setor de eletricidade, colaborava nos reparos de equipamentos dos navios escoltas partícipes dos comboios destinados a Trinidad e Fernando de Noronha. Grande parte



Tender “Belmonte” – durante a 2ª Guerra Mundial, o navio foi o capitânia da Esquadra, tender e oficina da Força Naval do Nordeste
Foto: Flickr MB

do material de reparo era provido pela 4ª Esquadra norte-americana, cujos estoques ficavam na área do Pina, em Recife, para atender ao esforço de guerra de seus navios. A bordo aperfeiçoou suas experiências com a eletricidade e seus desdobramentos. Aprendeu muito no curso de eletricidade ministrado nas salas da Escola de Aprendizes- Marinheiros de Pernambuco, bem como nas oficinas americanas, com a prática de conserto de motores, enrolamentos etc. A licença para terra era dia sim, dia não, com regresso até 23h. Nos dias de chegada dos escoltas não havia licença.

Em abril de 1945, apresentou um quadro de dores nas costas, diagnosticado como problema de coluna vertebral, ficou internado, por seis meses, no Hospital Centenário⁽⁴⁾, em Recife. Durante esse tempo, teve o seu nome publicado no *Diário de Pernambuco* como um dos naufragos do Cruzador “Bahia”, hospitalizados no mesmo local. De lá embarcou no “Jaceguai”⁽⁵⁾ em outubro, para ser baixado no Hospital Central da Marinha (HCM), no Rio de Janeiro, onde permaneceu até fevereiro do ano seguinte. Na travessia dormia nas macas, que ao amanhecer deviam ser dobradas e amarradas nas anteparas das cobertas, ensejando no futuro o nome de um prato da culinária naval chamado de maca ferrada – o bife a rolê.

Uma vez declarado “apto sem restrições”, foi convidado a passar uns tempos no Sanatório Naval de Nova Friburgo, para recuperação, uma prática da época. De volta para o Tender “Belmonte” tomou conhecimento de que já não mais pertencia à sua guarnição. Esteve a ponto de ser desligado da corporação. Após o fim da guerra,

o “Belmonte” retornou ao Rio de Janeiro, contudo, sem a caderneta-registro (CR) do militar, que, para todos os efeitos, ainda se encontrava baixado no hospital. Pelas normas vigentes à época, todo militar ausente da sua unidade por mais de seis meses tinha que ser desligado, fato ocorrido após a transferência para o HCM. Seus documentos foram entregues ao CNN e posteriormente para o Quartel de Marinheiros (QM), localizado na Ilha do Osso, no Rio de Janeiro. Isso não só atrapalhou a vida do marujo 2ª classe, como o fez ficar sem receber o pagamento nos meses finais de 1945, pois numerário que caísse em exercícios findos era considerado dinheiro perdido.

Localizada a sua CR, foi servir no QM⁽⁶⁾, onde ficou por três meses, até ser designado, em abril de 1946, para servir na Escola Naval (EN). Foram duros e longos esses meses no QM. Envergando as divisas de marinheiro 2ª classe e com todos os seus problemas de pagamento e fardamento resolvidos, o jovem militar se apresentou na Escola Naval, na Ilha de Villegagnon, sem ter a mínima noção do que ela, um dia, tivesse representado na história do Brasil. Segundo ele, a ilha, nas horas de expediente, era um lugar deserto, devido à pequena tripulação e poucos aspirantes⁽⁷⁾. O regresso para bordo para muitos era feito a pé, em grande parte cruzando a pista do aeroporto, por ônibus da Praça XV ou lancha da Praça Mauá.

Esse era o cenário da nova residência do jovem marujo, solteiro e sem família próxima, morando a bordo. Sendo eletricitista, foi para a divisão de máquinas da EN, que resolvia as pannes da lavanderia, em grande parte devido ao uso constante do ferro de engomar. Mas também dava serviço de rancho, onde descascou muita batata. Encarregava-se também, como eletricitista de serviço, de ligar e desligar as lâmpadas dos corredores dos aspirantes e vias da parte baixa da ilha.

Em 1948, vivenciou a crise gerada pela conduta de alguns oficiais responsáveis pela formação dos aspirantes, que redundou na baixa volun-

tária de quase todo o Corpo de Aspirantes, em caráter de solidariedade a uns poucos aspirantes que se sentiram injustiçados no julgamento do então Diretor da EN por faltas cometidas. Isso deixou a Escola ainda mais vazia, situação que perdurou por vários meses, a ponto de a piscina dos aspirantes ficar liberada para uso da guarnição. Foi então que cometeu a sua primeira falta disciplinar. Não percebeu que o “plano de dia” tinha publicado o término da concessão de uso da piscina pelos praças e foi flagrado por um aspirante. Com o seu nome no “livro de castigo”, recebeu uma repreensão em audiência com o Vice-Diretor, Capitão de Mar e Guerra Jorge do Paço Mattoso Maia⁽⁸⁾.

Enquanto morou na EN, após o expediente pegava siri na ponte dos barcos, usando como iscas pedaços de pelanca obtidos na cozinha. Duas vezes por semana, pelo menos, enchia a panela de siri e levava para cozinhá-los. Depois chamava os amigos e formavam uma roda em torno da panela. Nos finais de semana, já dispensado dos serviços nesses dias, com pouco dinheiro e muito tempo para pensar besteira, fazia incursões noturnas nos coqueiros da ilha, deveras cobiçados pela marujada, que, quando abarrotados, criavam um cenário que o transportava para sua terra natal.

Se tirar coco era proibido, nada havia escrito quanto a beber sua água no alto do coqueiro. E foi assim que ele ficou sócio dos coqueiros. Maceteado na arte de subir nas palmeiras, assim o fazia de posse de uma pequena faca, que lhe auxiliava na faina em si, ajeitando-se lá no olho do coqueiro. Abria com rara habilidade os cocos, bebia a sua água e os deixava lá por cima sem deixar vestígios. Um dia o coco vazio caía sem dar na pinta que tivera a sua água sugada. E assim prosseguia sua vidinha.

Com o tempo fez amizade com dois companheiros, que se cotizaram para alugar um quarto no centro do Rio de Janeiro, nas proximidades da Praça Mauá, na região conhecida como Morro da Conceição, localizado por detrás do

edifício “A Noite”. Era um compartimento da casa de uma família portuguesa, localizada na rua do Jogo da Bola 61 – bairro Saúde, local de moradia de gente humilde sem grandes posses.

O soldo era muito pequeno, no entanto, tinha que mandar alguns numerários para os pais, mas também logo despertou nele a febre das compras e a primeira delas foi um relógio Mido, que absorveu boa parte de seu parco salário. Embora o dinheiro lhe fosse bastante curto, haja vista suas obrigações, ainda lhe restavam uns trocados e tempo para namorar na Quinta da Boa Vista, lugar ideal para conquistar ou para levar as pequenas para um passeio. Trata-se dos anos 1940, portanto, era difícil conquistar meninas de família, logo, o jeito era se aproximar das moças humildes, egressas de outras regiões, que vinham para o Rio de Janeiro arrumar trabalho para viver e ajudar, também, os seus familiares distantes.

Amante da profissão de eletricista, procurou aumentar seus conhecimentos fora da Marinha. Para isso se inscreveu no curso de Técnico em Eletricidade do SENAI de Benfica, com duração de três anos. Diariamente utilizava as composições de trem da Central do Brasil, que faziam uma parada na estação de Triagem, bem próxima da escola.

A 1º de abril de 1948 foi promovido a cabo, iniciando a corrida para a promoção a terceiro-sargento, que, a seu ver, dependeria de ter em sua CR um período de embarque. De certa forma, lhe incomodava a ideia de chegar a terceiro-sargento sem vivência a bordo de um navio de guerra, não obtida no “Belmonte”, uma vez que o navio nunca desatracou e se fez ao mar enquanto nele serviu. Tratou, portanto, de encontrar uma maneira de embarcar. Como não tinha “cochá”⁽⁹⁾, o melhor que pôde fazer foi arranjar uma troca com um amigo, seu conhecido que mais tarde se tornaria seu compadre – o França, que servia no navio “Bocaina” e aceitou feliz da vida a permuta que lhe era proposta, realizada sem maiores problemas nem entraves adminis-

trativos. O França foi para a EN e o Cabo Jaime se apresentou para servir na Esquadra, em 8 de abril de 1949.

O “BOCAINA”⁽¹⁰⁾

No dia 11 de abril de 1949, o Cabo entregou no Portaló do “Bocaina” sua CR, iniciando uma nova fase de sua carreira marinha. A tranquilidade que tinha na EN logo se transformaria em pesadelo. O navio passava a maior parte do tempo em exercícios fora do Rio de Janeiro, provocando um arrependimento profundo. Todavia, mais tarde, essa decisão lhe permitiu uma indicação para uma comissão no exterior.

Em um mês, o navio despendia, praticamente, vinte dias em manobras e exercícios de tiro na área da Ilha Grande, RJ. Atracavam todos os dias em Angra dos Reis e repetidamente realizavam os mesmos exercícios, em sua maioria exercícios de tiro com alvo rebocado. De licença em Angra dos Reis, em 1949, pode-se imaginar o que fazer de entretenimento na cidade. Nada além de frequentar o cine Araribóia, a única opção de lazer da marujada. Na sua primeira licença, a sessão cinematográfica foi interrompida, as luzes foram acesas e um funcionário do cinema bradou em alto e bom som: “Guarnição do Bocaina comparecer a bordo, agora!”

O navio havia recebido a tarefa de demandar o arquipélago de Abrolhos, no litoral baiano, bastante conhecido nas lides marinheiras pelas constantes condições adversas de mar, para auxiliar no salvamento de uma chata que se encontrava à deriva. Daí, percebe-se, nitidamente, a dificuldade que a Marinha tinha àquela época na



Contratorpedeiro de Escolta “Bocaina” (Be-8 e, posteriormente, D22)
Foto: Arquivo da Marinha

condução desse tipo de tarefa, a ponto de ter que deslocar um navio distante a, pelo menos, dois dias de navegação. O “Bocaina”, um navio relativamente novo, com 1.309 toneladas de deslocamento, tinha apenas seis anos de operação ⁽¹¹⁾ e desenvolvia quatorze nós com facilidade.

Próximo da chegada ao local de socorro, o mar não estava calmo e esse dia se notabilizou por se transformar no verdadeiro batismo de fogo do Cabo Jaime, recém-apresentado, aos encantos do reino de Netuno. Mareado, mas com fome, resolveu encarar o rancho – sopa. Até aí tudo bem. Entretanto, com o jogo do navio, acabou sacrificando as cobertas de beliches utilizando o balde de plantão. Outros colegas, já acostumados, descansando ou dormindo, aguardavam nas cobertas o próximo quarto de serviço. Cambaleante, subiu as escadas com o balde na mão para levá-lo para o banheiro. Nesse momento difícil na vida de um mareado, a primeira coisa que lhe veio à mente foi a sensação de arrependimento pela permuta de comissão efetuada com o amigo, que, agora, certamente, se deleitava com as facilidades e o conforto proporcionados pela EN.

Nesse esquema de viagens não teve mais condições de continuar os estudos no SENAI e, portanto, trancou sua matrícula para nunca mais voltar.

A bordo, foi designado para trabalhar na Praça de Comunicações Interiores – PCI. O trabalho não era e nunca foi problema para ele. O que mais lhe incomodava mesmo, e isso durou praticamente todo o tempo em que serviu embarcado, foi o balanço do navio, pois em dias de mares revoltos ficava assustado com as pancadas que o mar dava no costado, na altura onde ficava a sua área de trabalho – a PCI, localizada bem próxima ao porão do navio. “Parecia que tudo ia rachar” dizia ele.

Do folclore naval, umas histórias verdadeiras e outras não, contava-se que durante um certo tempo, antes do seu embarque, o “Bocaina” ficou conhecido como o “pinto sujo”. Sua guarnição era desleixada e o navio vivia mal apre-

sentado, até que um dia a voga ⁽¹²⁾ mudou, com a chegada de um novo comandante, disposto a acabar com a malandragem e mudar o apelido do navio. A licença, por exemplo, passou a ser concedida somente após as 17h. Outros apertos se fizeram necessários para, enfim, colocar o navio “nos eixos”, resultando na indicação do navio para uma viagem ao Rio Grande do Sul, o que possibilitou um acréscimo no bilhete de pagamento referente a uma ajuda de custo.

A 1º de janeiro de 1950 chegou a esperada promoção a terceiro-sargento. A não ser pelo aumento no soldo, nada mudou a bordo. Continuou na mesma função, além das tarefas adicionais de arriar o odômetro quando o navio suspendia, consertar os telefones autoexcitados após as manobras de postos de combate etc. Entre os seus comandantes lembrados na época desta entrevista, um foi o então CC Áureo Dantas Torres.

A bordo do “Bocaina”, serviu quase três anos, tempo interrompido devido à indicação de seu nome para compor a primeira guarnição do Cruzador “Barroso”, que havia entrado na fase de recebimento, na cidade de Filadélfia, nos Estados Unidos da América. Entre prós e contras, entendeu que o embarque no “Bocaina” não foi tão ruim assim. Teria sido escolhido para compor a guarnição de um navio de guerra se estivesse servindo ainda na Escola Naval?

Dirigiu-se para Filadélfia embarcado no Navio-Escola “Duque de Caxias”, que cruzou a barra da Baía de Guanabara no início de abril de 1951, fazendo uma única escala em Trinidad e Tobago. Uma vez atracado em Filadélfia, desembarcou no mesmo dia para se apresentar ao Cruzador “Barroso”, em 23 de abril.

O CRUZADOR “BARROSO”

O tempo de embarque no “Barroso” foi de 1951 a 1959. Nele trabalhou na Divisão de Eletricidade, tendo sido promovido a 2º e 1º Sargento, respectivamente, em 1952 e 1954, e

nomeado a Suboficial em 1956, promoções teóricas. Foi um tempo bom, dizia ele, época que o navio estava em boas condições, tanto que era capaz de ir e voltar a Santos no mesmo dia. Os exercícios de tiro eram constantes e, quando empregava as torretas de 152 mm, aumentavam os seus afazeres, pois logo após tinha que rever inúmeras panes nos quadros elétricos danificados pelos troar e vibração do navio.

Como momentos marcantes a bordo, podemos resumir na participação do cruzador nas comemorações da coroação da Rainha Elizabeth II, quando aportou em Southampton. Na sequência, o comando recebeu ordem de aportar em Le Havre, para recolhimento dos restos mortais da Princesa Isabel e seu marido, o Conde D'Eu.

Em 1955, vivenciou o drama passado com o Cruzador “Tamandaré” na crise gerada após a doença do Presidente Café Filho – a Novembro.

Depois dos vários anos no “Barroso”, a sua próxima comissão foi o Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN), cujas instalações hoje em dia são ocupadas pela Casa do Marinheiro, na Avenida Brasil, no Rio de Janeiro. Com o início da transferência do CIAAN para São Pedro da Aldeia, RJ, passou a servir na embrionária Base Aeronaval de São Pedro da Aldeia, até 1965, quando solicitou a sua transferência para a Reserva.

Daquele ano, até 2021, quando faleceu, aos 96 anos, praticamente não exerceu funções na vida civil (apenas seis meses em Fortaleza – CE, como encarregado do setor de eletricidade dos recém-implantados ônibus elétricos – os famosos “chifrudos”). Dedicou-se a fazer pequenas viagens para algumas cidades do Brasil, a ler o seu jornal e ver crescer filhos, netos e bisnetas. Em seu casamento, teve três filhos, todos formados pela Escola Naval. Em resumo, esta foi a vida desse velho marinheiro, meu amado pai, Suboficial Jaime Florencio de Assis.⁽¹³⁾ ■

NOTAS

- (1) Uma légua corresponde a 4.828,03 metros.
- (2) Futura Base Almirante Ary Parreiras.
- (3) Participou da 1ª GM. Atualmente atracado no Espaço Cultural da Marinha do Brasil, no Rio de Janeiro.
- (4) Como a Marinha não tinha um hospital naval em Recife, foi firmado um contrato com esse estabelecimento.
- (5) Ex-Flexa, ex-mineiro inglês HMS *Fairfield*, da classe *Racecourse*. Incorporado à MB em 1937. Era um navio hidrográfico, transformado em corveta para atender às necessidades da guerra.
- (6) Organização militar vista como local dos “maus caracteres” e de todos os militares com pendências com a justiça e pendências médicas.
- (7) Na época a EN formava, anualmente, trinta Guardas-Marinha.
- (8) Mais tarde foi Ministro da Marinha. Em 1994, um Navio de Desembarque de Carros de Combate foi batizado com o seu nome.
- (9) Ato de proteger/favorecer.
- (10) Navio-escolta da classe Bertioiga (Be8), transferido por empréstimo ao Brasil pelos Estados Unidos da América (EUA), de acordo com “land lease act”, foi incorporado à MB em 20 de março de 1945.
- (11) O “Bocaina”, ex DE-174 Marts foi incorporado à USN em 3 de setembro de 1943.
- (12) velocidade da remada ditada pelo patrão aos remadores em uma embarcação a remos. No texto, tem o significado de cumprir com rigor as determinações do comandante do navio.
- (13) Em função da legislação da época, ao ser transferido para a Reserva da Marinha foi promovido a Primeiro-Tenente.

* Capitão de Mar e Guerra (Refº-FN)



Cruzador “Barroso”
Foto: Flickr MB