

A GUERRA DE UM CAPITÃO-TENENTE

O que vai se ler abaixo são as memórias da passagem de um capitão-tenente pela Segunda Guerra Mundial. Com certeza semelhantes às dos muitos outros capitães-tenentes (e primeiros-tenentes, segundos-tenentes e até guardas-marinha) que nela operaram.

HELIO LEONCIO MARTINS
Vice-Almirante (Ref²)

No dia 23 de agosto de 1942 (dia seguinte ao de nossa declaração de estado de guerra), estava eu, como hidrógrafo, pensando a agulha de um navio que seguia para o Norte, quando, por mensagem, fui chamado ao Estado-Maior da Armada. Lá, um capitão de fragata que eu não conhecia, Ernesto Araújo, disse-me que havia sido criado um Grupo Patrulha do Sul com três contratorpedeiros antigos, o qual comandaria, sendo eu seu assistente. Sairíamos para o mar às 23 horas.

A essa hora largamos, de baixo de muito mau tempo, para a primeira ação de guerra,

rumo a Santos, onde incorporaríamos as duas outras unidades. A nossa tarefa principal era dar cobertura a uma centena de pequenos

A nossa tarefa principal era dar cobertura a uma centena de pequenos carvoeiros que traziam de Imbituba carvão para fabricação de gás doméstico no Rio e em São Paulo

carvoeiros que traziam de Imbituba carvão para fabricação de gás doméstico no Rio e em São Paulo. Eles navegavam bem junto à costa, e os contratorpedeiros traçavam uma “linha grega” por fora. No fim de um mês, viu-se a dificuldade de utilizar aqueles anacrônicos navios, queimando carvão, construídos em

1908. O Grupo passou a ser formado por duas corvetas e um contratorpedeiro com caldeira a óleo.

Ao mesmo tempo, recebíamos informações, com fidelidade duvidosa, de “inimigos” avisados. Um pescador afirmava ter encontrado um submarino com duas chaminés! O alerta de possível desembarque inimigo em praia ao norte de Santos movimentou força do Exército, aviões da base de Santos e o Grupo Patrulha. Um destacamento de marinheiros desembarcado por este último verificou que tudo partira do fato de um sargento da vigilância ter dado uns tiros para afastar um ladrão de suas galinhas! De efetivo, além da proteção dos carvoeiros, trouxe-mos para o Rio quatro mercantes e o Navio-Escola *Almirante Sal-danha* com guardas-marinha, que estavam parados no Rio Grande esperando escolta. Com a promoção do Comandante Ernesto de Araújo e sua nomeação para o comando do Contra-torpedeiro *Greenhalg*, fiquei livre para o que mais desejava, que seria embarcar nos caça-submarinos, sendo recebidos em Miami, pelo que teria que ir via Natal, onde o Grupo de Caças estava sendo organizado. Mas antes o Grupo Pa-

trulha do Sul, com reforço de um cruzador e duas corvetas, recebeu a tarefa de escoltar dois comboios de Salvador para Rio e do Rio para Salvador. E o novo chefe, Comandante Braz Veloso, pediu-me que eu passasse as funções e a minha experiência (?) ao meu substituto nas travessias.

Voei para Natal a 3 de abril de 1943. Ao chegar, a surpresa inicial foi frustrante. O Almirante Ary Parreiras, que construía a

Base Naval, mas já a operava, disse-me que precisara efetuar o recrutamento dos reservistas navais de Natal e Mossoró, e prepará-los, pois não dispunha de gente suficiente. Por isso, utilizando os galpões de um cortume junto à Base, fez nele algumas melhoras e o transformou em um centro de treinamento. Iria prender-me três meses, a fim de organizá-lo e preparar a primeira turma, tendo como auxiliares três suboficiais, três sargentos e alguns

taifeiros cozinheiros. A minha frustração foi diminuindo ao ser envolvido pelo entusiasmo do almirante e por sua liderança e pela novidade da tarefa de transformar 600 desconfiados componentes de uma formatura, na qual bateram palmas para minha alocação. Essa experiência narrei em uma crônica, à qual dei o título de “Cossacos de Natal”, como assim eram chamados pelo almirante, porque, para melhor conforto e devido à carência de uniformes, eles usavam habitualmente calção e camiseta, o que não

era hábito na Marinha. E, o que não era muito de crer, utilizando suas habilidades na vida civil, muitos deles foram preparados como motoristas, maquinistas, foguistas, paioleiros, homens de manobra.

Os três meses viraram cinco, os quais passei ansioso para embarcar, mas juntando, em minhas memórias navais, recordações muito interessantes daquela tarefa diferente. A 3 de setembro voei para Miami.

Miami era, na guerra, uma grande base naval, com os hotéis servindo de quartéis e o porto transformado em um múltiplo centro de instrução, onde se fabricava, em série, os “ninety days wonders” (as maravilhas de 90 dias), recrutados em massa, que fizeram crescer a Marinha de 75 mil homens para uma de alguns milhões e que venceram duas guerras, no Pacífico e no Atlântico

Essa cidade era, na guerra, uma grande base naval, com os hotéis servindo de quartéis e o porto transformado em um múltiplo centro de instrução, onde se fabricava, em série, os “*ninety days wonders*” (as maravilhas de 90 dias), recrutados em massa, que fizeram crescer a Marinha de 75 mil homens para uma de alguns milhões e que venceram duas guerras, no Pacífico e no Atlântico.

Fizemos a viagem de dois dias para Miami em aviões DC3 de carga, usando uniforme branco. Chegamos imundos, cansados, esfomeados. Fomos acolhidos pela Comissão de Recebimento de Caças, chefiada pelo Capitão de Fragata Harold Cox. Dois excelentes sargentos, em horas, nos transformaram em oficiais norte-americanos, limpos, descansados e envergando o uniforme cáqui da US Navy, usando nossas platinas e nossos bonés. O mote da Comissão era “*keep them busy*” (mantenha-os ocupados). As principais atividades que nos aguardavam seriam fa-

zer o curso de tática antissubmarinos (AS) e receber um caça (naquele tempo eram os de 300 toneladas, ou caças-ferro). Mas qualquer espera era preenchida frequentando um das dezenas de cursos de toda a espécie ofertados, sendo selecionados aqueles que poderiam nos interessar – motores diesel, manutenção de sonares e radares etc. A escolha às vezes falhava, como aconteceu com um dos sargentos da Comissão, o Negrão, especializado em Educação Física. Na imensa lista de cursos, havia um que se chamava *Physical Fitness*, ou preparação física. Foi, devido ao título, considerado próprio para o Negrão, de físico robusto mas normal. Trata-

va-se entretanto de um treinamento para os *rangers*, homens excepcionalmente fortes selecionados para se adestrarem em luta pessoal. E diariamente havia uma seção de pancadaria geral, uns contra os outros, com luvas de boxe leves, a fim de “desenvolverem combatividade”. Na primeira seção em que tomou parte, o Negrão foi a nocaute e pediu que o tirassem dali antes que morresse.

Eu não tive muita espera. Chegando a Miami em 5 de setembro, a 13 iniciava o curso de tática antissubmarino na Base de Treinamento de Key West, bem na ponta da Flórida. Era um pequeno burgo, mais

cubano do que americano (hoje é um grande *resort* de turismo e pesca). Passavam por lá, a cada cinco semanas, centenas de oficiais e praças de muitas Marinhas além da norte-americana – inglesa, francesa, brasileira, peruana, holandesa, polonesa e russa. Eram cinco semanas exaustivas. Na primeira assistia-se a oito horas de aulas, com

Passavam por Key West a cada cinco semanas, centenas de oficiais e praças de muitas Marinhas além da norte-americana – inglesa, francesa, brasileira, peruana, holandesa, polonesa e russa

enorme quantidade de leitura a que se tinha de dedicar, sendo verificado seu aproveitamento por testes rápidos. As outras passava-se no mar. Antes das 7 da manhã largavam perto de 30 navios (a maioria iates de recreio providos de equipamento sonar) e uns dez submarinos antigos. Em cada navio embarcavam duas equipes de oficiais e marinheiros. E repetia-se, sem cessar, ataques ao submarino destacado para o exercício com aquele navio, até as 6 horas da tarde. A finalidade era tornar o ataque rotineiro, quase subconsciente. E conseguia-se, com a exaustão dos alunos, que tinham um refresco na piscina do

Officers Club antes do jantar (para o qual nós e o ingleses éramos convidados; os dos demais países tinham que pagar; os russos não apareciam; os cubanos não podiam frequentar o clube, do que Fidel Castro deve ter sabido muitos anos depois). À noite, mais leitura. Nos domingos era permitido respirar.

Aliás, esse é o método da US Navy: atingir o grau de eficiência que possui, mesmo em tempo de paz, trabalho contínuo, a transpiração dominando a inspiração. Isso verifiquei no pós-guerra, quando embarquei em cruzadores e navio-aeródromo norte-americanos.

Voltando a Miami, embarquei como imediato no Caça-Submarino (CS) *Goiana*, comandado por meu colega e amigo Goosen Marques, com três oficiais – Israel Lemos, Rubem Matos e José Guarita. Teríamos pouco mais de duas semanas para conhecer o navio, prepará-lo e sermos submetidos ao *shake down*, uma inspeção rigorosa, depois da qual, se aprovados, poderíamos nos considerar operativos.

Quem havia guarnecido o *Goiana* antes (durante muito pouco tempo, pois era um navio novo) ainda não devia ter atingido a categoria de *wonder* (maravilhoso), embora fosse cheio de boas intenções. O convés estava muito bem pintado, tendo sido, entretanto, esquecido um pequeno detalhe: embaixo da tinta não haviam retirado a ferrugem. Também parecia que o porão fora considerado lugar cômodo para jogar o lixo. E uma nova praga desafiava o imediato: até pouco antes desconhecida, a Coca-Cola fascinara os marinheiros. No cais, três maquinetas forneciam as garrafinhas quase de graça. E ainda recebíamos caixas com dúzias de cocas enviadas pela Comissão para melhorar o moral. E as faxinas e fainas eram interrompidas toda hora para se retirarem garrafas vazias escondidas nos mais incríveis lugares. Pelo que, autoritariamente, a Coca-Cola foi considerada bebida alcoólica – e, como tal, proibida de passar o portaló.

Foram alguns dias de intensa atividade, em que nos familiarizamos com cada item de bordo. Depois saíamos para o mar, onde tudo foi posto em movimento – máquinas, armamento, equipamento. Um fim de semana de descanso, repasse fino, e largamos para o *shake down*. Ao largo, quatro inspetores, em dois dias, hipoteticamente massacraram o navio. Criaram problemas simultâneos: com as máquinas, o sonar, o radar, os canhões, metralhadoras e foguetes, com avarias imaginárias que tinham de ser resolvidas corretas e rapidamente. Eram estas de tal ordem e de tal magnitude que um inimigo real não poderia



Primeira oficialidade (1943) do CS *Goiana* (esq/dir): CT Leoncio (Imediato); 1º T Rubens Matos (Of Som); 1º T Jose Guarita (Of Conves); CT Goosens Marques (Comte); CT Israel Lemos (ChMaq)



provocá-las em um mês de contínuos ataques. Mas foi animador termos sido capazes de enfrentar aquele dilúvio de problemas sem grandes erros. Verificamos que, se não éramos *wonders*, tínhamos de tempo de Marinha, como profissionais, mais de *ninety days* (noventa dias). Mesmo sem muito preparo nos últimos anos devido ao abandono do Governo, desconhecendo tática antissubmarino (a tarefa que teríamos, com certeza, na guerra que se aproximava), ainda éramos marinheiros com uma dezena de anos no mar, com o moral, o entusiasmo e o senso de responsabilidade impostos por mais de cem anos de tradição, permitindo que, em poucos meses, dispondo do material e do treinamento necessários, fôssemos capazes de guarnecer e operar meia centena de unidades A/S que ajudaram a garantir a segurança do tráfego marítimo nacional e internacional, vitais para o País na época.

Aprovados no *shake down*, e o navio pronto para operar, rumamos para Key West, onde integramos a escolta (único navio brasileiro) de um comboio que partiu



CS Goiana no mar

As avarias imaginárias eram de tal ordem e de tal magnitude que um inimigo real não poderia provocá-las em um mês de contínuos ataques

★ ★ ★

Aprovados no *shake down*, e o Goiana pronto para operar, rumamos para Key West, onde integramos a escolta (único navio brasileiro) de um comboio que partiu para

Guantánamo, em Cuba

para Guantánamo, em Cuba. A minha experiência até então fora nas operações e como assistente de uma força, não participando diretamente das atividades individuais antissubmarino, como iria acontecer no *Goiana*, fazendo oito horas de serviço no passadiço, com atenção ao pingue do sonar – e em possível eco –, no posicionamento correto do navio

na cobertura, o que estreei na curta travessia. A estadia em Guantánamo, grande base naval norte-americana, encravada em território cubano, foi rápida – por um dia foi aproveitada para exercícios de artilharia contra alvos aéreos. De uma encosta, na qual estavam instalados canhões e metralhadoras, atirava-se contra alvo rebocado por avião, com poucos acertos. Aliás, o tiro antiaéreo (AA) tinha baixa prioridade no adestramento dos navios. O que se exercitava bastante era o tiro direto, a curta distância, rápido, apontado quase somente com o canhão, isto é, o que se esperava contra os submarinos que viessem à superfície.

O mesmo comboio continuou para Trinidad, cruzando o Caribe, que, sendo foco

de muitas linhas marítimas, atraía os submarinos. A Base de Trinidad destinava-se especialmente a apoiar navios AS, caças, corvetas, contratorpedeiros de escolta, que patrulhavam o Caribe ou aguardavam sair escoltando comboios, entre eles os nossos TJ – Trinidad-Rio de Janeiro. Em termos norte-americanos, era uma base de pequeno porte, o que não queria dizer que não dispusesse de meios de reparos e suprimentos substanciais. Para estes últimos havia um depósito

imenso, que nós muito aproveitávamos, talvez de maneira não muito correta. Produtos excelentes eram abarrotados nos paióis de mantimentos. Esses produtos seriam pagos pela Lei de Empréstimo e Arrendamento no fim da guerra. Os pedidos eram atendidos sem nenhuma verificação de quantidade. Contava-se a história de um caça com 60 homens de guarnição que pe-

dira seis perus congelados, julgando ser a unidade um, quando era dúzia, do que resultou receber 72 perus! Tal abundância favorecia as Caixas de Economia dos nossos navios, uma quantia utilizada legalmente para despesas miúdas não orçamentárias, cujas receitas eram as sobras do municionamento diário de mantimentos, sobras estas que, a cada mês, eram transformadas em dinheiro, sobras que, naturalmente, cresciam com esse suprimento extra.

Uma particularidade da estadia em Trinidad era que, além das unidades que saíam patrulhando, algumas outras, inclusive as que esperavam para escoltar comboi-

os, ficavam de prontidão, largando imediatamente se um alerta especial o exigisse. Para dar certo alívio às guarnições, como nos navios norte-americanos não se podia consumir bebidas alcoólicas, havia na base dois bares, o Crows Nest e o Maqueripe, onde o pessoal de folga dos navios de prontidão podia permanecer tomando a sua cerveja, sendo chamado por alto-falante, citando-se o nome do navio, para regressar com urgência para bordo. Já encontravam seus caças

e contratorpedeiros de escolta de máquinas funcionando e sabendo o que deviam fazer.

Depois de dois ou três dias, o *Goiana* incorporou-se à escolta de um TJ, sendo ainda o único navio brasileiro presente. E começou a rotina de permanente atenção ao pingue do sonar, à posição do navio na cobertura, ao zigue-zague, fora garantir os postos de combate nas situações suspeitas, ao alvorecer e em exercícios. Uma

Uma preocupação existente em todos os comboios era o salvamento dos náufragos, não só por motivos humanitários e de melhora da moral dos tripulantes (que sempre esperavam ser salvos) como também por razões práticas: poupar marinheiros, mais difíceis de fazer do que os navios

preocupação existente em todos os comboios era o salvamento dos náufragos, não só por motivos humanitários e de melhora da moral dos tripulantes (que sempre esperavam ser salvos) como também por razões práticas: poupar marinheiros, mais difíceis de fazer do que os navios. Em comboios maiores, ou cruzando zonas perigosas, um escolta na retaguarda tinha como missão a pesca das vítimas dos afundamentos.

Havia duas exceções, nas quais a procura de náufragos era inútil: quando o navio atingido carregava gasolina de alta octanagem ou munições (pelo que eram colocados nas colunas centrais do comboio) e

nas passagens para Murmansk, no norte da Rússia, onde a água gelada não permitiria mais do que alguns minutos de vida a quem nela mergulhava. Com o comboio que escoltávamos, navegando ao largo da Ilha de Tobago, houve a oportunidade de tomarmos parte em um dos primeiros casos: à noite, um navio-tanque de combustível de aviação foi atingido. E tivemos um contato. Se seria positivo ou não, não era objeto de discussão, especialmente tendo o comboio sido atacado. Aproximamos para o contato, de acordo com as regras. Foi interessante notar, nesse nosso primeiro confronto com o inimigo, um fator criado pelas semanas de exaustivos e furiosos ataques de treinamento no curso de tática antissubmarino.

Havíamos repetido tanto o processo do ataque, que este passara a ser rotineiro. O contato que fazíamos no momento era igual ao que fizéramos centenas de vezes em Key West. O fator emoção, se existiu, pouco influiu. Quando tínhamos o contato na distância adequada, lançamos os *hedgehogs*, uns 12 ou 15 foguetes (não me lembro quantos), que formavam uma elipse no ar que, assim, caía no mar, na mesma distância onde deveria estar o submarino. Se não o alcançavam, as camadas térmicas do mar permaneciam tranquilas, permitindo passagem normal para as ondas sonoras do sonar. E o ataque continuava, embora o alvo se escondesse na “zona cega” do sonar. Havia certas maneiras de compensar a invisibilidade do alvo, inclusive o lançamento de um “padrão” de bombas de profundidade predeterminado, formado pelas

que deslizavam pela calha na popa e as ejetadas pelos morteiros laterais (*k guns*), as explosões formando um desenho, com vários afastamentos e profundidades, maior ou menor conforme a confiança que se tivesse no contato.

Foi isso o que fizemos, selecionando o “padrão” de sete bombas. Daí por diante, a agitação causada nas camadas térmicas pelas explosões impediria qualquer contato sonoro. A tática correta seria continuar na área, procurando novo contato quando o mar se acalmasse. Mas nisso residia a frustração na ação passiva da defesa dos

comboios. Aos escoltas cabia a defesa imediata ao se ter um contato. Mas, passado o comboio, tinham eles de regressar à cobertura a fim de evitar que a brecha deixada fosse aproveitada para outro ataque (no nosso caso em especial, pois o delineamento nítido dos mercantes contra o fundo iluminado pelo navio-tanque em fogo era bom

E a rotina no comboio, dos zigue-zagues, com o sonar emitindo seu pingue circularmente, de cinco em cinco segundos, continuou até Recife, quando a escolta brasileira substituiu a norte-americana. Era noite de Natal

alvo para torpedos). A ação ofensiva caberia aos independentes Grupos de Caça e Destruição (os *hunter killers*), quando os havia. Voltamos para nossa posição. O comboio continuava, ainda que com uma perda. Era uma vitória. O submarino, ou teria mergulhado mais fundo para se livrar das bombas, perdendo o posicionamento para o lançamento dos torpedos, ou teria sido avariado, vindo posteriormente à superfície e sendo destruído pela aviação.

E a rotina no TJ, dos zigue-zagues, com o sonar emitindo seu pingue circularmente, de cinco em cinco segundos, continuou até Recife, quando a escolta brasileira substi-

tuiu a norte-americana. Era noite de Natal. As fônias encheram-se de votos de “Feliz Natal” ou “Nice Christmas”, ambos sinceros, mas nem todos com acertada filologia.

O *Goiana* prosseguiu sua vida operativa, escoltando comboios JT e TJ no trecho Rio de Janeiro-Recife e no abastecimento da Ilha de Fernando de Noronha. Em fevereiro de 1944, de acordo com sistema de rotatividade adotado pela Força Naval do Nordeste, fui designado para o comando do CS *Juruena*, dos chamados “caças-pau”, de madeira, de 110 toneladas. Os “caças-ferro”, por suas proporções, seu raio de ação e seu armamento, ainda podiam ter a respei-

tabilidade de um navio de guerra e receber missões mais longas e importantes, como a proteção entre Recife e Trinidad. Os classe J, entretanto, eram barcos rústicos, sem água, sem radar, jogando enormemente (o que impunha resistência física de suas tripulações),

construídos para desempenhar tarefas rápidas em torno dos portos. Mas com as 30 bombas que portavam, o sonar, um pequeno canhão de 76mm de cano curto e duas metralhadoras de 20mm, tivemos que usá-los como escolta de comboios em pequenos trechos

(nos TJ e JT, entre Rio e Salvador), e, como ficavam mais tempo disponíveis, eram utilizados em muitas atividades paralelas, de responsabilidades maiores do que aquelas para as quais teriam sido feitos.

Com a diminuição da ofensiva dos submarinos em 1944, foram empregados, isolados, para proteger um único navio, o que não parece ter sido medida aconselhável,

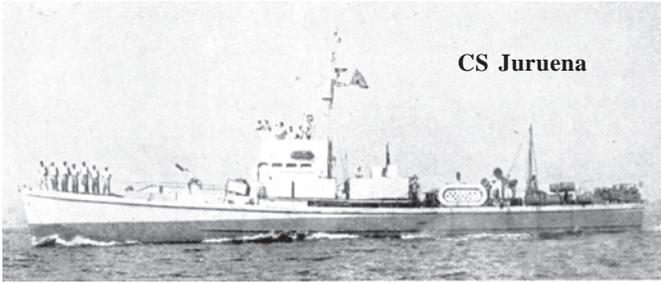
como provou o afundamento do Transporte *Vital de Oliveira*, que seguia com um único caça-pau varrendo em sua proa. Havia também um perigo por que passavam quando patrulhando isolados, em mar picado, que era a semelhança que apresenta-

Os classe J, eram barcos rústicos, sem água, sem radar, jogando enormemente (o que impunha resistência física de suas tripulações), construídos para desempenhar tarefas rápidas em torno dos portos



No passadiço do CS *Juruena* (esq/dir):
1º T Paulo Irineu Roxo de Freitas (Of Som);
CT José Cals de Oliveira (Imediato);
CT Helio Leoncio Martins (Comandante)





vam, para as aeronaves, com submarinos na superfície. O *Javari* e o *Jaguarão* sofreram tais ataques. O primeiro foi vítima de um avião Catalina que, por duas vezes, o metralhou, acertando as pernas do mesmo homem, que morreu de hemorragia. O operador da metralhadora do caça pediu autorização do comandante para derrubar o atacante, negada porque, como disse, não queria cometer o mesmo erro. Sobre o *Jaguarão*, um *blimp* (dirigíveis, dos quais um esquadrão era mantido pela US Navy no sul da Bahia) lançou à noite duas bombas de profundidade, que não o acertaram, mas fizeram o barquinho saltar, caindo os homens dos beliches.

Belicamente, o *Juruena* teve duas atuações, ou dois contatos que mereceram um ataque, um deles tendo êxito... uma baleia que resolvera nadar devagar, adquirindo, nos registros do sonar (*chemical recorder*), toda aparência de um submarino. A pobre

ficou em pedaços, o que foi lamentável, pois acreditava ser ela neutra.

Mas houve outras tarefas que merecem referência, pois dão uma mostra da diversidade com que eram empregados os “cacinhas”.

Dava-se muita importância à proteção dos navios de manutenção do cabo telegráfico submarino, por ser o cabo submarino o meio de comunicação

mais livre de interferências. Os navios empregados nesse mister colhiam o cabo que apresentava defeito, faziam-no passar por uma roldana (gorne) na proa, seguir pelo convés para exame, e mesmo reparo, saindo por outra roldana na popa. Navegavam milhas à procura do defeito, com o cabo no convés, ou ficavam parados durante o reparo. Em ambos os casos, o caça rodeava-os a 1.000 metros de distância, mudando o sentido da rotação em cada volta, isso por três ou quatro dias.

De outra feita, um avião em patrulha comunicou ao Comando Naval do Leste que avistara duas embarcações encalhadas e gen-

te, possivelmente naufragos, em uma praia ao norte de Salvador. O *Juruena*, tendo sido rendido na altura de Salvador na escolta do JT, e aguardando para integrar-se no TJ se-

Com a diminuição da ofensiva dos submarinos em 1944, foram empregados, isolados, para proteger um único navio, o que não parece ter sido medida aconselhável, como provou o afundamento do Transporte Vital de Oliveira, que seguia com um único caça-pau varrendo em sua proa. Havia também um perigo por que passavam quando patrulhando isolados, em mar picado, que era a semelhança que apresentavam, para as aeronaves, com submarinos na superfície

guinte, recebeu ordem de verificar a veracidade da mensagem aérea. Foram reconhecidos os escaleres e as pessoas em uma restinga que se alongara para o sul da foz do Rio São Francisco, detendo o fluxo da água, o qual seguia paralelamente à costa, detido pela restinga. Encontrando a resistência de um rochedo, abriu para o mar, na chamada (como informou um pescador) “barra nova”, pouco ou nunca utilizada. O problema apareceu: retirar os naufragos pelo lado do mar, fazendo-os romper as vagas remando as embarcações, seria impossível. Teriam que ser recolhidos por dentro da restinga e, assim, iríamos cruzar a desconhecida passagem, com vagas quebrando. Também era impensável abandonarmos os homens. Fiando-nos no pouco calado e na manobrabilidade do caça, resolvemos tentar o cruzamento, aproando para uma parte da abertura mais lisa, com um oficial acompanhando pelo ecobatímetro quanta água tínhamos embaixo da quilha, ao mesmo tempo que fixávamos um alinhamento

de árvores da margem com o do rumo que seguíamos, a fim de garantir a saída. Tivemos êxito. Ao varar a barra, sondamos três metros, logo aprofundando ao ficarmos protegidos pela restinga.

Uns 20 homens foram transportados por botes de borracha para bordo do *Juruena*. Eram naufragos do mercante da Royal Mail *Nebraska*, torpedeado no meio do Atlântico, e estavam havia dez dias no mar. Naquele momento tínhamos de sair da restinga. Procuramos manter pela popa o mesmo alinhamento da entrada, o que, tratando-se de árvores, era difícil. E real-

mente o ecobatímetro deu-nos um susto, sondando apenas um metro. Estávamos no caminho errado. Modificamos o rumo, contando mais com a sorte. Aliviados, chegamos a águas mais profundas. Mas não acabaríamos, entretanto, a missão sem vítimas, de diferente e inesperada espécie. Cedemos os beliches para os cansadíssimos ingleses e como, apesar de bem nutridos, estavam com os estômagos sensíveis, pois haviam comido apenas rações desidratadas, servimos-lhes só um chá com biscoitos para que se fossem acostumando. No meio da noite, entretanto, na viagem para Salvador, acordaram e foram para o convés, onde mantínhamos umas caixas com frutas, não sendo nos

caças o rancho muito seguro. Estavam cheias de laranjas da Bahia. Eles não resistiram, devoraram-nas. Os estômagos reagiram. Desembarcamos pela manhã com quatro deles afogados... em suco de laranja.

Duas outras tarefas levaram o *Juruena* ao Maranhão e a Belém, ambas com aconteci-

mentos não muito ortodoxos. Devíamos escoltar, de São Luís a Recife, um transporte com destacamento do Exército que iria integrar a projetada Segunda Divisão da FEB. Para sua segurança, a operação foi cercada de segredo. Recebemos ordem de chegar à noite, fundear ao largo, só o comandante ir a terra, a paisana, para encontro na Capitania do Porto com a autoridade do Exército. A tropa seria embarcada à meia-noite, naturalmente em silêncio. O sentimento patriótico e o entusiasmo foram mais fortes: à meia-noite, luzes, música, vivas aclamaram aqueles que iam para a guerra! Mas chegaram a Recife...

Uns 20 homens foram transportados por botes de borracha para bordo do *Juruena*. Eram naufragos do mercante da Royal Mail *Nebraska*, torpedeado no meio do Atlântico, e estavam havia dez dias no mar

Os Estados Unidos julgaram que a produção de borracha na Amazônia não estava sendo suficiente para as necessidades da guerra (a Malásia na mão dos japoneses). Eram poucos os peões que mergulhavam na floresta para “ordenhar” as seringueiras. Solicitaram então que recrutássemos no Nordeste um “Exército da Borracha” (foi o nome que deram), com uniforme, treinamento, e salário. O “Exército” seria levado para Belém e, daí, para o Amazonas. E o *Juruena* seguiu escoltando um navio transportando o primeiro lote dos borracheiros.

Tudo indicava, entretanto, que as promessas heroicas e tentadoras, feitas no recrutamento, não esta-

vam coincidindo com a realidade, especialmente a bordo: os passageiros mantidos no porão, comida detestável, enjoo etc. Revoltaram-se. O comandante do mercante, sentindo o movimento crescer, encontrou uma solução para coibi-lo. Pediu-me que lançasse umas bombas de profundidade à vista de seu navio, com o que poderia dizer aos rebeldes que se acalmassem porque havia perigo de submarinos. E assim foi feito, com três gêiseres se elevando na frente do navio. E o truque funcionou, porque não houve mais queixas. Foi a primeira rebelião conhecida, creio que única, dominada com bombas de profundidade.

Um ano terminou, com ele também meu

Havia dez anos estava no mar, sendo que nos três últimos quase não indo em casa

★ ★ ★

O sacrifício valera. Eu fizera parte dos muitos que cumpriram missão essencial para o Brasil: a proteção do tráfego marítimo

★ ★ ★

Adquirira uma mentalidade operativa, que se refletiu na recomposição da Marinha do pós-guerra, com resultados usufruídos até hoje



O Governo dos Estados Unidos concedeu, em 1948, ao CT Leoncio a Medalha do Mérito Militar, por conduta excepcional em trabalho conjunto com a Quarta Esquadra Norte-Americana no comando do CS *Juruena*, na Segunda Guerra Mundial

primeiro comando e a guerra. Em fevereiro de 1945 fui nomeado instrutor da Escola Naval. Havia dez anos estava no mar, sendo que nos três últimos quase não indo em casa. O mundo mudara, o Rio de Janeiro mudara, minha família mudara – e eu não percebera, enclausurado nas “torres de ferro” (e madeira...) dos navios. O sacrifício valera. Eu fizera parte dos muitos que cumpriram missão essencial para o Brasil: a proteção do tráfego marítimo. E adquirira, como todos que participaram, direta ou indireta-

mente, das operações, uma mentalidade operativa, que se refletiu na recomposição da Marinha do pós-guerra, com resultados usufruídos até hoje. Mas a continuada ausência fizera-me, na volta, desligado de minha vida particular de antes da guerra – convívio, amizades, hábitos. Os meus pais, muito doentes, faleceram em seguida. A família tomou outra feição. Era uma nova existência, profissional e pessoal, que começava. Tive que me adaptar. O primeiro passo: casei-me.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Marinha do Brasil; Segunda Guerra Mundial; Caça-submarino;