

BANDEIRA BRANCA

A bordo do N.O. *Belmonte*

Parte III (Final)

(Flagrantes a bordo do Navio-Oficina *Belmonte*, sob o comando do
CF / CMG Américo Lobato Maia nos idos de 1970/71)

AMÉRICO ANNIBAL DE ABREU
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

SUMÁRIO

Parte I (publicada na RMB 4^a trim./03, pág. 185)

Introdução

O navio *Belmonte*

O Comandante Lobato

O pitoresco da vida a bordo

Dando a voga

As audiências disciplinares

O "Chefe"

O sangue operativo do "Chefe"

Parte II (publicada na RMB 1^a trim./04, pág. 159)

A "Viagem do Salvamento"

O caso da bôia à deriva

O socorro aos astronautas

O encontro com Fernando de Noronha

O ferro de popa

A atracação indesejada

A transferência de água potável

Abastecendo o Exército

A visita de "cortesia"

O fim da comissão

Dois pequenos parênteses

O regresso ao Rio de Janeiro e os grandes reparos

Parte III**Operação Dragão***O Rebocador Laurindo Pitta**O salvamento de EDVP**A pernada de regresso***A Springboard***A salva de artilharia**Rumo a Porto Rico – A avaria de máquinas**A travessia do Equador**As competições**Estranho fenómeno no mar**O quarto do comandante***Em Porto Rico***A extraordinária liquidação**O bloco de carnaval***O regresso ao Rio***O carnaval a bordo**O "doc" filho da terra**O Rio e a miragem***PARTE III****OPERAÇÃO DRAGÃO**

Dezembro chegou finalmente, com o navio pronto para a Operação Dragão, a ser conduzida em uma praia próxima de Ilha Bela, no litoral de São Paulo.

Desta vez não iríamos sozinhos, mas compondo um grupo-tarefa com outra unidade.

A surpresa ficava agora por conta dessa outra unidade, nada mais nada menos que o vetusto Rebocador *Laurindo Pitta*.

Nesse grupo de apoio, o rebocador teria a função de auxiliar no desenganche de alguma embarcação de desembarque que eventualmente não conseguisse se safar sozinha.

O Rebocador Laurindo Pitta

O velho rebocador estava materialmente apto a desempenhar seu papel, bem como sua guarnição de marinheiros civis do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, no que dissesse respeito ao reboque propriamente dito.

Não possuía, porém, pessoal habilitado a navegar fora da barra da Guanabara, nem instrumentos para navegação, além da velha e meio desorientada agulha magnética.

A solução foi nomear provisoriamente um capitão-tenente do Corpo da Armada como seu comandante, cabendo o inusitado cargo ao Capitão-Tenente Ervê Nogueira, que servia naquele Arsenal.

Quanto aos instrumentos, consideraram mais adequado deixar mesmo o *Laurindo Pitta* sem eles, cumprindo ao Ervê apenas seguir as águas do *Belmonte*.

Felizmente o tempo ajudou e não permitiu que o *Laurindo* viesse a perder de vista a nossa luz de alcançado durante toda aquela noite a caminho de Ilha Bela, bem como na viagem de volta.

Lobato, durante a travessia, resolveu gozar da situação de comandante de Grupo-Tarefa, aproveitando também a oportunidade para dar trote no Ervê, obrigando-o a executar manobras táticas. A tentativa foi infrutífera, porque o rebocador eviden-

temente não havia sido dotado com o código de sinais tácticos. A tentativa de brincar com o Ervê obrigando-o a manter uma posição perfeita na "formatura" também não deu certo, porque o rebocador não possuía qualquer recurso para medir a distância do seu posto. Quando muito, conseguiria manter a marcação.

O salvamento de EDVP

Aguardamos no fundeadouro, como previsto, que nossos serviços pudessem ser solicitados, o que acabou acontecendo ao final do dia, com o término da operação de desembarque.

Uma das embarcações (EDVP) havia permanecido encalhada na praia, e o *Laurindo Pitta*, sozinho, não pudera safá-la.

Após demoradas tentativas para conseguirmos transporte, obtivemos um caminhão emprestado da Petrobrás.

Segui por terra com uma equipe de uns 15 homens, munidos de bombas de esgoto portáteis, pás, enxadas, lampiões de que-rosene e tudo o mais que julgado necessário ou conveniente para uma boa faina do gênero.

Chegamos finalmente à tal praia lá pelo cair da noite. O tempo, já meio incerto, havia mudado para pior, mostrando um vento fresco e uma chuvinha intermitente.

A EDVP estava atravessada na praia, junto à arrebenção, completamente cheia d'água e com areia até quase a metade.

Iniciamos a faina esgotando a água o quanto possível, para uma posterior remoção da areia.

Se o mar se mostrasse de acordo, lá pelo início da madrugada, com a maré alta, conseguiríamos fazer a embarcação reflutuar.

No início, conseguimos baixar o nível da água, que a arrebenção repunha em parte. Tentamos então uma primeira e infrutífera puxada para girar a EDVP, inclusi-

ve com o auxílio do caminhão, formando um conjugado de forças.

Com o passar do tempo, as vagas aumentaram de intensidade e as bombas não davam mais vazão.

A quantidade de areia também aumentava a cada instante. Permanecemos no local durante algumas horas, ao abrigo da chuva, sob o caminhão, aquecidos por duas garrafas da boa cachaça local (faziam parte daquele "todo mais necessário") e na vã expectativa de uma situação de mar mais favorável. Já clareava o dia quando **Palhaço em pessoa** deu volta à faina.

As comunicações entre os navios e a equipe de terra eram feitas com auxílio de transceptores portáteis cedidos pelos Fuzileiros Navais.

O Chefe Lobato estabelecera, bem a seu modo, os seguintes indicativos-fonia: coletivo, **circo**; **Belmonte**, **palhaço**; **Laurindo Pitta**, **engole-espada** e equipe de terra, **cospe-fogo**.

Com indicativos de tal ordem, é óbvio que toda comunicação acabasse entrecortada pelo riso.

Além disso, como não foi de antemão estabelecido um canal para nosso uso, escolhemos um aleatoriamente, que andou causando interferência em algum lugar.

De volta ao Rio, na crítica dos exercícios, o fato foi comentado, mas não fomos identificados, em função de providenciais problemas de propagação...

A pernada de regresso

A nossa pernada de regresso foi tranquila, com o *Laurindo* colado à nossa popa até clarear o dia.

Nas imediações das Ilhas Tijucas, Ervê solicitou então liberdade de ação para mandar o porto.

O velho rebocador nos ultrapassou com facilidade por bombordo. Ervê, a postos com o apito, cumpriu o cerimonial.

Lobato jurava que a ultrapassagem e o cerimonial continham uma velada intenção de gozação, o que não deveria estar muito longe da verdade.

A SPRINGBOARD

Finalmente, em janeiro, chegamos à tão esperada data de suspender para San Juan de Porto Rico.

A maioria da guarnição já estivera lá no ano anterior e a empolgação mostrada agora fazia imaginar que esta tinha tudo para ser uma excelente viagem.

Lobato estava preocupado apenas com o longo tempo de duração das travessias, na ida e na volta, entre o Brasil e aquela ilha.

Seriam cerca de duas semanas em cada pernada, cujas monótonas horas a bordo o Chefe queria preencher de algum modo.

Para ele, não bastava o trivial dos filmes, livros e revistas; queria manter a guarnição ocupada, descontraída e satisfeita.

Planejou então três atividades especiais para serem conduzidas em viagem: com-

petições de pipas, de balões e de escolas de samba. Esta última, um verdadeiro desfile momesco, realizado na pernada de volta, muito propriamente durante o carnaval.

Dentro do velho princípio marinheiro “quem vai ao mar se avia em terra”, os preparativos para esses eventos tiveram início alguns dias antes da partida, com a obtenção do material necessário para a confecção dos balões e das pipas. Assim, adquirimos diversas resmas de papel fino de variadas cores, cola, material para as buchas, varas de bambu etc. As fantasias para o desfile carnavalesco, por outro lado, seriam improvisadas a partir de peças de uniforme e qualquer outro material existente a bordo.

O Navio-Oficina *Belmonte* suspendeu mais uma vez escoteiro e em ritmo de festa, agora com destino a San Juan e escala em Natal.

A salva de artilharia

Nossa entrada no porto de Natal teve seu lado pitoresco exacerbado. Lobato servira naquela área e lá deixara inúmeros amigos.



A “salva de artilharia”

entre eles o Coronel Uzeda, então comandante de uma unidade de artilharia de costa do Exército, que se situava junto ao canal de acesso ao porto, a bombordo de quem entra.

O coronel comungava com o espírito brinçalhão do Chefe Lobato e dissera a ele que saudaria o *Belmonte* com uma salva de artilharia, quando de sua próxima visita a Natal.

Lobato ficou então pensando em como retribuir o cumprimento, já que o nosso navio não possuía canhão de salva.

Não sei se o Chefe chegou a pensar na utilização do nosso canhão antiaéreo de 40 milímetros para tal fim. Acredito até que possa ter pensado e desistido logo em seguida, até pela inexistência de munição adequada.

Resolveu, então, já em viagem, mandar fazer uma gigantesca bandeira branca com quatro lençóis emendados. Próximo à tralha, pintaram, a cores, o símbolo da artilharia do Exército, seguido de letras tão grandes quanto possível, formando a mensagem: **BUMMM!**

E foi com esta bandeira desfraldada ao vento, no alto do mastro, que respondemos à salva e atracamos ao porto.

Rumo a Porto Rico — A avaria de máquinas

Suspendemos de Natal dois dias depois, para a longa perna até Porto Rico.

Nossa derrota acompanhava o litoral norte, passando entre os arrecifes de Manoel Luiz e a costa do Maranhão. Foi exatamente ali que tivemos uma avaria que nos deixou por quase três dias com um só eixo na propulsão.

Enquanto o pessoal das máquinas se esforçava lá em baixo para solução do problema, no tijuá havia uma certa e justa tensão. Céu encoberto, chuva, mar agitado, vento, navio com governo difícil, velocidade estimada entre dois e três nós, noites escuras, posição incerta (chegamos a ficar seis dias sem posição astronômica),

Manoel Luiz à espreita, tudo isso trazia o desconforto da insegurança.

Lobato, apreensivo, decidiu solicitar que o navio fosse marcado pelas estações radiogoniométricas da Marinha, na expectativa de obter uma posição, por mais imprecisa que fosse.

Informou na mensagem que faríamos transmissões em determinada frequência, a tais e quais horas, e ficamos aguardando a resposta. A resposta não chegou, os reparos foram concluídos e o tempo abriu, permitindo a obtenção de uma posição confiável. Para surpresa geral, estávamos praticamente sobre a nossa estima, apenas um tanto atrasados.

Brilhara mais uma vez a estrela do Chefe, o que não o livrou, porém, de mais uma gozação da Esquadra, dessa vez bem injusta a meu ver, por haveremos “passado o recibo” de perdidos.

A travessia do Equador

Transposta a linha do Equador com as tradicionais cerimônias, seguimos rumo ao Caribe. Grande parte do dia era destinada às atividades recreativas, com o bom tempo ajudando o banho de sol, de mangueira e o de “piscina”. Isso mesmo, entre aspas, considerando que ela consistia na “compoteira” de uma metralhadora antiaérea Oerlinkon aposentada em épocas anteriores. Retirado o pedestal e soldada a porta de acesso, foi obtido um tanque redondo de mais ou menos dois metros de diâmetro por um e meio de altura, que, com boa vontade, dava para uma meia dúzia de banhistas de cada vez.

As competições

Iniciaram-se então as competições.

A de pipa transcorria sem maiores preparativos, ao longo do dia. Na verdade, não recordo se já haviam começado em águas nacionais.

A de balões, porém, requeria uma série de cuidados que eram considerados como adestramento: guarneciam-se as estações de reparos e as mangueiras de incêndio eram dispostas no convés sob pressão.

O oficial de quarto calculava então o rumo adequado, deixando o vento relativo com direção favorável e baixa intensidade. Com vento acima de uns poucos nós, o evento era cancelado, por motivo de segurança. Lançados porém os balões, estes podiam se tornar alvos para os artilheiros do canhão de 40. Houve ocasiões em que soltamos nossos balões com outros navios nas proximidades, em pleno Mar do Caribe. Eu gostaria de saber agora o que entenderam daquilo, se é que entenderam alguma coisa.

Estranho fenômeno no mar

Enquanto isso, fomos chegando ao nosso destino.

Era a última noite antes de San Juan.

Tinha tudo, em princípio, para ser uma daquelas noites suaves, das que nos inspiram o ensejo de agradecer a Deus pela oportunidade de vivenciar tanta paz e beleza.

Subi ao tijupá alguns minutos antes das 4 horas, para render o Tenente Veríssimo, sentindo a brisa morna entrar pela bochecha de boreste.

Deslizávamos mansamente no mar quase chão, sob um céu estrelado, contra o qual se viam perfeitamente silhuetadas, a boreste

e a bombordo, todas aquelas ilhas com suas luzes chamativas e inspiradoras de aventuras, embaladas ao som dos boleros e merengues que o nosso gônio* reproduzia.

Recebi o serviço com tranqüilidade, identificando as terras avistadas e os diversos faróis presentes, que transmitiam, insones na noite, sua mensagem de boa viagem no linguajar hermético dos lampejos e das ocultações.

Os momentos de paz tiveram, porém, pouca duração.

Cerca das 4h30 da madrugada, a brisa ame-

na transformou-se, como por encanto, em um vento fresco que assobiava ao passar entre as adriças esticadas. Pouco além da proa, uma espécie de fronteira entre duas águas, tal qual as do Amazonas ao receber o Negro, separava as águas escuras e mansas onde estávamos de outras de cristas brancas, encarneadas pelo vento que rondara da bochecha para o través de boreste.

Precavido quanto

às manhas do *Belmonte* em tais circunstâncias, fui para o *pelorus* e tomei três marcações bem cruzadas, cujo ponto na carta mostrou ligeiro caimento para bombordo. Antes mesmo de qualquer confirmação, alterei o rumo em cinco graus para boreste e voltei ao *pelorus*. O novo ponto obtido confirmou a tendência de caimento, comportamento nada de estranho para aquele nosso navio. Aguardei alguns minutos para tomada de nova posi-



Oficina de eletricidade

* N.R.: Gônio — Jargão naval para radiogoniômetro.

ção, esperando já haver compensado o rumo suficientemente.

Com surpresa, constatei que continuávamos caindo para bombordo, o que me fez acrescentar mais cinco graus ao rumo.

Aguardei então cerca de dez minutos para tomar nova posição, mas dessa vez a surpresa se transformou em apreensão: o caimento aumentara muito, fazendo-me logo desconfiar da agulha giroscópica.

Feita a comparação com a magnética e constatada a inocência da giro, abri aleatoriamente mais dez graus para boreste, enquanto avaliava a situação.

O vento aumentara mais um pouco, mas o mar encarneirado agora nos cercava.

A noite clara permitia ver a espuma das pequenas ondas correndo como se fossem um rio que nos atingisse com seu caudal pela bochecha de boreste.

Sem dúvida, estávamos sentindo os efeitos de uma forte corrente que, correndo entre as ilhas de St. Croix e St. Thomas, se esforçava em nos levar para cima da Ilha de Vieques, cujas luzes já haviam crescido mais do que o necessário por bombordo. Desistindo de qualquer cálculo na carta, aprovei ao vento e à corrente, depositando nos modestos motores do *Belmonte* toda a esperança de sair daquela situação.

As plotagens sucessivas de posição passaram então a mostrar que progredíamos lentamente contra a natureza, com modestos 2 nós de velocidade no fundo.

Aquela situação perdurou por mais de uma hora, até que, tão de surpresa como veio, resolveu desaparecer.

A única prova do que se passara estava agora na carta náutica, sob a forma de uma infinidade de riscos e rabiscos capazes de revoltar o estômago de qualquer encarregado de navegação.

A análise posterior daquela rabisqueira mostrou que havíamos navegado durante mais ou menos uma hora com uma diferen-

ça de 35 graus entre o rumo da giro e o rumo no fundo! Lobato chegou ao tijupá às 8 horas para assumir o serviço e me encontrou tentando inutilmente melhorar o aspecto da carta. Narrei o ocorrido, e ele perguntou por que eu não o chamara.

Respondi com a verdade: simplesmente não tinha dado tempo.

O quarto do comandante

Quanto ao fato do comandante render o quarto, isso é uma outra história.

Éramos apenas quatro oficiais do Corpo da Armada naquela comissão, aí incluindo o próprio comandante.

Para que o serviço não ficasse muito apertado para os tenentes, o Chefe fazia o quarto fixo de 8 às 12 horas, com direito a ouvir reclamações, se rendesse com atraso...

EM PORTO RICO

A extraordinária liquidação

Não seria o caso de falar aqui dos nossos dias de porto em San Juan, não fosse por um pequeno evento pitoresco que vivemos, o Chefe e eu.

Saíamos normalmente juntos para andar pela cidade, com um mapa no bolso, à procura de pontos turísticos.

Início da tarde na parte antiga da cidade, chamou-nos a atenção um grande aglomerado de mulheres numa esquina, em frente a uma loja de roupas que anunciava a venda de salvados de incêndio.

As portas ainda estavam fechadas e abriram-se por acaso quando ali passávamos, pelo que fomos tragados para o interior da loja, aos empurrões, em meio ao alarido das mulheres.

Lá dentro, a confusão era imensa. A massa humana exclusivamente feminina cercava os tabuleiros de roupas empilhadas, no

afã de examinar o material. Os preços eram extremamente convidativos e, como acabamos chegando ao lado de um dos tabuleiros com roupas infantis, começamos também a recolher algumas peças de forma aleatória, disputando-as literalmente aos punhos com aquelas dezenas de mãos ávidas.

Ao final, por uns poucos dólares trouxemos uma grande quantidade de roupas para crianças, que, lá em casa, acabaram fazendo imenso sucesso.

Não sei o que o Chefe fez com as dele, mas as minhas, se não serviram de imediato para os meus filhos por serem de tamanho maior, vieram a servir tempos depois.

Naquelas nossas compras, não tinha havido a menor preocupação com tamanho, cor ou modelo.

O bloco de carnaval

Mas já que falamos de eventos em terra, não custa mencionar também o verdadeiro carnaval carioca que a tripulação do *Belmonte* proporcionou a um grupo de privilegiados moradores de um pequeno bairro chamado Golden Gate, evidentemente sob o comando do Chefe.

Nesse local, uma espécie de pequeno condomínio, vivia um casal amigo do Chefe Lobato, morando então em San Juan. O marido, um americano que falava o português sem qualquer sotaque; a mulher, uma brasileira de Minas Gerais. Receberam-nos certo dia para jantar, e o assunto principal foi o carnaval que se aproximava. Falamos do pessoal da nossa guarnição, alguns dos quais componentes de escolas de samba, e que haviam trazido seus instrumentos, com vistas ao "desfile" que seria promovido a bordo, na viagem de volta ao Brasil.

Propuseram então que levássemos o nosso pessoal no fim de semana seguinte para uma festa que seria organizada no bairro, com direito a sanduíches e bebidas.

Acontece que nessas bebidas estavam incluídos uísque e cerveja à vontade, o que animou a batucada até o raiar do dia, com a participação efetiva de mais de cem moradores. Segundo informações posteriores, o evento entrou para a história local.

O REGRESSO AO RIO

Nosso regresso ao Brasil demorou mais um dia do que o tempo inicialmente previsto.

Dessa vez a boa estrela do Chefe não brilhou como de costume.

Logo após suspendermos, ele resolveu duvidar da Carta Piloto, cujas informações nos diziam para não retornarmos pelo mesmo caminho da ida, embora este fosse o mais curto.

Assim, enquanto os demais navios, saindo de San Juan, seguiram por fora das Ilhas Virgens, nós viemos por dentro, pelo Mar do Caribe, contra a corrente. O atraso nos valeu nova gozação pelo pessoal da Esquadra, dessa vez bem justa.

O carnaval a bordo

Os dias de carnaval estavam bem no meio da nossa travessia para Fortaleza, e foi na tarde de um deles que transcorreu o nosso desfile.

Convés, Reparo e Intendência, com certeza, fizeram-se representar, pois possuíam maiores recursos de pessoal e material.

Não lembro agora se os restantes, Saúde, Comunicações e Máquinas, organizaram um quarto grupo ou se entraram como componentes dos outros três. Como a memória foi se apagando nesses 30 anos, não recordo também quantas eram as baterias, ou se havia apenas uma para todos os participantes, o que é o mais provável.

A comissão julgadora, composta pelos oficiais e, logicamente, chefiada pelo Chefe Lobato, recebeu modelos impressos para

as notas a serem atribuídas aos diversos aspectos que deveriam ser observados, uma versão simplificada daqueles do carnaval carioca, mas onde não faltavam os quesitos samba-enredo, mestre-sala, porta-bandeira, fantasias e, principalmente, o referente à animação.

Este último recebeu um cuidado especial para que não faltasse mesmo, sendo para isso autorizado, em caráter excepcional, o fornecimento de uma dose limitada de bom *scotch* aos participantes.

Pena que não tenham ficado registros fotográficos do evento e que as letras dos sambas tenham se perdido.

Não faltou criatividade na confecção das fantasias, sendo aproveitadas peças de roupas em geral, complementadas com tudo mais que podia ser

obtido a bordo, tal como sacos de aniagem, cabos de sisal e náilon desfiados para formar cabeleiras, aparas metálicas nas mais diversas formas compondo adereços etc.

Quanto aos sambas, não seria exagero afirmar que safram, em letra e música, melhores do que muitos dos que temos ouvido por aí nos dias de hoje.

Encerrado o desfile, veio a expectativa da premiação.

Não que houvesse algum prêmio a ser distribuído, mas por aquele simples prazer que existe em ser vencedor de uma competição, dentro do espírito saudável de rivalidade que costuma haver entre as divisões e os departamentos a bordo.

Lobato, porém, não queria fazer distinções.

Falsificou os resultados e considerou todos como empatados.

O "doc" filho da terra

Após alguns poucos dias em Fortaleza, seguimos para Recife. Uma simples escala de viagem, interposta para que os filhos da terra matassem as saudades, mas que ficou marcada por mais um fato pitoresco.

Dessa feita, a diversão ficou por conta do Dr. Jardim, nosso médico.

Não sei dizer se ele era um dos filhos da terra, mas o fato é que sua família o aguardava naquele porto.

O "doc" estava eufórico: era sua primeira comissão na Marinha e tivera também sua primeira experiência no estrangeiro.

Previamente autorizado, preparou-se então para baixar a terra na primeira oportunidade.

Concluída a faina da atracação, passada a prancha, comandante e oficiais formaram no portaló para receber as autoridades locais visitantes que se aproximavam.



Nossas saudades do Bandeira Branca

* N.R.: Doc — Jargão naval para o médico de bordo.

Com surpresa e evidentemente muito riso, vimos o Jardim rapidamente percorrer a formatura, todo satisfeito, despedindo-se de nós todos, um por um, inclusive do Chefe Lobato, para em seguida deslizar prancha abaixo.

O “doc”, simplesmente, havia achado que todos estavam ali para se despedir dele...

Poucos dias depois, suspendemos finalmente de volta ao Rio de Janeiro.

Aqueles seriam os últimos dias de mar do Chefe Lobato como comandante do *NO Belmonte*, mas ninguém havia dado conta disso, creio que nem mesmo ele.

Naquela última noite, já bem dentro do alcance do Farol da Rasa, não poderia nos faltar a derradeira surpresa.

O Rio e a miragem

Acordei sobressaltado com o silêncio a bordo, quebrado exclusivamente pelo suave ruído das ventilações.

Os motores de propulsão haviam parado. Ato reflexo, saltei da cama, vesti-me rapidamente e corri para o tijupá, onde o Chefe já estava, convocado pelo oficial de quarto. Outros oficiais vinham chegando e, no convés, a guarnição começava a se juntar, despertada pelo mesmo silêncio.

Perguntei o que havia, e Lobato, com seu costumeiro sorriso, respondeu-me para olhar em direção à proa.

Havia uma confusão de luzes, centenas, talvez milhares, que se espalhavam pela bochecha de boreste e para cima, até uma elevação aproximada de uns 30 graus.

O mar à nossa volta, espelhado, sob total calmaria, ajudava a dar à cena uma estranha sensação de irrealidade e extrema beleza.

Durante algum tempo foi difícil identificar a Rasa, que fantásticamente parecia flutuar no espaço, repetindo-se em imagem invertida um pouco mais acima. A cidade, da mesma forma erguida e duplicada, ia aos poucos deixando que identificássemos alguns pontos da sua geografia ora distorcida, a partir do Cristo Redentor, no Corcovado, mostrado em duas imagens azuladas que pareciam voar, uma ao encontro da outra no céu estrelado, como em busca de um abraço fantástico.

Havíamos parado as máquinas ante a impossibilidade de obter uma posição melhor definida e segura, a menos que pretendêssemos também alçar voo.

Ali ficamos, embevecidos, quase mudos, até que as primeiras luzes do dia foram dissolvendo as miragens e permitiram que retomássemos nosso caminho.

Acho que aquilo foi a despedida, a despedida despedida que o mar e o céu resolveram fazer para o nosso bom Comandante Lobato, talvez como um pedido de desculpas pelos apertos que já nos tinha feito passar.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / *NO Belmonte* I; Aires, Américo Lobato (CMG);