

O RECEBIMENTO DO MINAS GERAIS¹

HELIO LEÔNCIO MARTINS²
Vice-Almirante (Ref³)

SUMÁRIO

A invasão brasileira na Holanda
A luta anti-navio-aeródromo no Brasil
As equipes paralelas
A conquista de um embaixador
 O pouso dos helicópteros na Holanda
Fomos para o mar...
 Correndo a raio da degaussing
 Correndo a milha medida
 Dois incidentes de navegação
... e depois para o ar
A crise do material
 O problema da catapulta
A crise de pessoal
 A falta de numerário para pessoal
O difícil regresso

1 N.R.: Este artigo é uma transcrição parcial do depoimento do autor no livro *A metamorfose do Vengeance em Minas Gerais*, uma compilação de depoimentos de responsabilidade do Almirante Jayme Leal Costa Filho, a quem a RMB muito agradece a cooperação.

2 N.R.: O Almirante Hélio Leôncio Martins, além de ter sido o presidente da Comissão Fiscal de Construção de Navios na Europa (CFCNE), foi o primeiro comandante do NAeL Minas Gerais.

A INVASÃO BRASILEIRA NA HOLANDA

Foi preciso esperarmos três séculos para ser invertido o fluxo invasor da Companhia das Índias Ocidentais.

E tudo começou por volta de 1957. Primeiro alguns dirigentes, técnicos e engenheiros desembarcaram nos Países Baixos. Depois, mais e mais brasileiros “invadiram” Rotterdam e Haia, ocupando apartamentos, restaurantes, bares, boates, lojas, comunicando-se em uma língua arrevesada: inglês, português e umas poucas frases tímidas em holandês.

Mas foram extremamente bem-vindos os “invasores”. Simpatia, carinho e ajuda receberam em profusão na “terra ocupada”. Mesmo em alguns casos repetiu-se o “raptado das sabinas”, só que desta vez com aprovação das leis e da religião, e ao gosto das “raptadas”. Elas vieram alguns anos depois, como esposas brasileiras, colorir de loiro a morenidade de nossas crianças.

Causa toda esta celeuma o primeiro navio-aeródromo incorporado à Marinha do Brasil – o *Minas Gerais* –, que se remodelava nos Estaleiros Verolme, fruto de um gesto de compreensão e habilidade política do

Presidente Juscelino Kubitschek. O casco, adquirido na Inglaterra, do ex-*Vengeance* havia pertencido alguns anos à Marinha australiana. Um grupo de engenheiros navais sob a direção do Almirante Olavo de Araújo (que serviu na Royal Air Force na Primeira Grande Guerra e que, tendo se acidentado gravemente, interrompeu sua carreira de aviador) e com ajuda norte-americana trabalhou nos planos de modernização do navio, incorporando-lhe os últimos desenvolvimentos, como convés em ângulo, catapulta a vapor, espelho de pouso, equipamento de eletrônica *up to date* etc.

A concorrência para a obra de remodelação foi vencida pelos Estaleiros Verolme, na Holanda, para onde todos se deslocaram. Seguiram-se anos de trabalho árduo e de grande responsabilidade, pois às dificuldades que eram de se esperar – tratando-se de um tipo de navio inteiramente novo para nós, a respeito do qual nenhuma experiência tínhamos – foram acrescidas pela preocupação de não haver falhas no processo, as quais, com certeza, seriam exploradas ao máximo pelos gratuitos e surpreendentes membros de um “Clube dos Inimigos do NAE” que se formou no Brasil.

Este “Clube dos Inimigos do NAE” foi composto, principalmente, por ativistas ou simpatizantes do Partido Comunista, que eram encontrados no próprio partido, nos sindicatos de aeronautas e aeroviários, na imprensa e, até mesmo, nas Forças Armadas. Sobressaíram-se o deputado federal pelo Rio Grande do Sul Paulo Mincarone e o famoso repórter David Nasser, dos Diários Associados. Além da oposição pela oposição, o Partido Comunista tinha dois objetivos principais: jogar a Marinha contra a FAB (e vice-versa) para criar clima de desmoralização das Forças Armadas e sustentar a campanha da URSS, que, por não dispor de NAEs, procurava a todo transe desmoralizá-los como inúteis navios militares. Evidentemente que os defensores do COMANDO UNIFICADO de tudo o que voa e de tudo o que apóia o voo também pesavam muitíssimo na campanha anti-NAE. (Nota do Coordenador)

Coube-me a tarefa de dirigir a invasão em seu clímax, ultimando a obra de modernização e tendo que transformar aquele conjunto de aço e equipamentos em um "navio de guerra", acrescentando-lhe a centelha de vida, que seria a tripulação motivada, de moral alto e capaz de bem operar uma unidade com peculiaridades para nós originais.

A "história" como se desenrolou nossa ação na Holanda já foi escrita minuciosamente nos relatórios, partes, livros do navio e demais documentos oficiais.

Mas ao lado dela houve muitas "estórias" hoje só contadas em "festivals de reminiscência e de saudade", celebrados entre veteranos e reformados.

São fatos, detalhes, que não podem permanecer perdidos no passado e na memória dos que os viveram. Precisam ser revividos, pois fixam aspectos que normalmente são ignorados pelas novas gerações, e, quando contados à distância no tempo, permitem uma análise imparcial e realista, mais sob o ponto de vista do espectador do que do participante, independente de preconceitos e sem receios de interpretação pessoais.

Não se pretende que o que se vai contar siga uma sequência cronológica, nem que cubra, num relato espesso, tudo o que se passou. Serão apenas episódios esparsos que virão à tona, como num papo de praça-d'armas, ao correr da memória, e julgados de interesse para quem os olhe como algo de "séculos atrás", mas que podem explicar muita coisa que hoje se passa.

A LUTA ANTI-NAVIO-AERÓDROMO NO BRASIL

Antes de ser nomeado presidente da Comissão de Construção de Navios na Europa e futuro comandante do *Minas Gerais*, já havia sentido bastante o clamor despertado antes da decisão da sua compra, provocado em grande parte por rivalidade entre Forças Armadas, difícil hoje de se justificar e compreender. E que, no primeiro contato que tive com o problema, surpreendeu-me, porque não coincidia com minhas observações anteriores.

Em 1950, dirigindo o então CITAS (Centro de Instrução de Tática Anti-Submarino) –

depois Centro de Ades-
tramento Almirante
Marques de Leão
(CAMLeão) – o, relacionamento com a Força Aérea Brasileira era excelente. Punham à disposição de cada Curso de Tática Anti-Submarino uma esquadrilha de quatro aviões *Catalina* sob nosso comando direto. Para treinamento dos controladores aéreos dos Cruzadores *Barroso* e *Tamanda-ré*, construímos na Base

de Cumbica réplica de um Centro de Informações de Combate em torno do radar SP que lá havia (semelhante aos que iriam ser instalados nos cruzadores) e praticávamos com Bombardeiros Douglas A-20 e Caças P-47 *Thunderbolt* (os melhores da FAB) operando a nosso serviço.

Mas, em 1957, regressando de uma comissão de dois anos e meio de levantamento hidrográfico do Rio Paraná, encontrei tudo mudado, com um radicalismo de lado a lado que impedia qualquer diálogo. A

Um deputado salientou-se especialmente, procurando demonstrar o preço fabuloso que pelo NAEI se estava pagando, mais de 100 milhões de dólares, em vez dos 30 que realmente foram despendidos

FAB não aceitava pessoal de Marinha nem como ascensorista, como se ironizava na época, e a Marinha se recusava a permitir qualquer interferência de aviadores em seus problemas técnicos e administrativos relacionados com aviação.

E essa hostilidade transcendeu para o meio civil, com jornalistas e políticos ou antiarmamentistas aproveitando-se para fazerem campanhas acerbadadas contra a decisão governamental.

Um deputado salientou-se especialmente, procurando entre outras coisas demonstrar a inutilidade estratégica e tática daquele tipo de navio de guerra (!) e o preço fabuloso que por ele se estava pagando. Para provar esta última afirmativa, alinhava parcelas extravagantes, como o preço de um navio-aeródromo (NAe), mais o do casco que adquirimos, mais o da reforma, o dos aviões que ele era capaz de operar (caças e de ataque), mais o do que ele iria efetivamente embarcar (anti-submarino *S2F*) e o novo equipamento – que resultava num gato de mais de 100 milhões de dólares, em vez dos 30 que realmente foram despendidos.

Um jornalista – o repórter de mais nome da época –, escrevendo em revista de grande circulação uma série de artigos hostis ao NAe, alinhou um “decálogo” das medidas a serem tomadas em relação ao navio, cujo último “mandamento” rezava: finalmente, pô-lo a pique aos brados de “Viva o Brasil”.

Um compositor popular, que ainda existe, fez um sambinha sobre o *Minas* que, no breque final, para atender ao ritmo desejado ou à rima necessária, mas desprezando qualquer prova e idéia de justiça ou verdade, cantava: “Mas que ladrões”.

E era esta a atmosfera que tínhamos de enfrentar.

AS EQUIPES PARALELAS

Em plena campanha “do contra”, fomos nomeados – o comandante, o imediato (Ca-

pitão-de-Fragata Álvaro de Rezende Rocha), o oficial de Operações (Capitão-de-Fragata Roberto Mário Monnerat) e dois oficiais do Departamento de Aviação (Capitão-de-Corveta Léo Waddington Rosa e Capitão-Tenente Cleumo Carvalho Cruz) e enviados para treinamento nos Estados Unidos. Imediatamente a FAB obteve a indicação de um Tenente-Coronel (Edívio Sanctos) e de quatro maiores (Perez, Dalahana, Comes e Cruz) também como oficiais do navio-aeródromo, para serem treinados conosco.

No dia do nosso embarque, num avião do *Military Air Transport* americano, a papelada dos aviadores ainda não tinha sido sacramentada. Então, “surpreendentemente”, o avião de transporte “pifou” e sua saída foi atrasada por 24 horas... Quando, no dia seguinte, chegamos ao aeroporto, estava ele tomado por aviadores – inclusive o brigadeiro comandante da chamada Força Aerostática Naval, – meu contemporâneo da Escola Naval.

Logo que o avião suspendeu vôo – escoltado por caças da FAB –, os cinco aviadores vieram se apresentar a mim, numa demonstração das excelentes figuras que eram, o que permitiu que nossa passagem pelos Estados Unidos fosse feita sem vexames para o Brasil. O Edívio tinha sido assíduo freqüentador da casa de minha família e nossa amizade era fraternal, como até agora. Todos eles eram profissionais de primeira, além de pessoas de grandes caráter e educação.

O nosso relacionamento pessoal foi sempre o melhor possível.

Quando, nas apresentações nas escolas ou em navios norte-americanos, os comandantes da Marinha americana dirigiam-se a mim, como o mais graduado, e referiam-se ao “meu pessoal”, eu retrucava que o meu grupo era apenas o da Marinha.

Seguimos para cursos em Norfolk, Newport e Filadélfia, e embarcamos no NAe

Wasp, em operações com um Grupo de Caça e Destruição.

Em um curso de Tática Anti-Submarino em Norfolk, deu-se um fato que merece registro pelo seu lado cômico e original.

Além dos brasileiros, atendiam ao curso oficiais aliados embarcados em contratorpedeiros que recebiam do Estados Unidos. Todas as aulas eram baseadas na experiência da Segunda Guerra Mundial e, assim, quando os instrutores falavam dos “movimentos e táticas do inimigo”, referiam-se aos aliados de agora, alguns dos quais estavam presentes, pois os comandantes mais antigos tinham sido submarinistas durante a guerra. E o “inimigo” às vezes discordava das afirmativas dos instrutores, dizendo que “nunca tinham feito aquilo, nem achavam que deversem tê-lo feito...”

Quando, findo nosso estágio, seguimos para a Holanda, os aviadores também receberam ordem de nos acompanhar.

Houve uma “apresentação” deles ao Escritório da Comissão Brasileira na Europa, ensaiada previamente, na qual disseram-me que estavam ali para servir no navio-aeródromo. Pedi-lhes as credenciais e apresentaram-me um Aviso do Ministro da Aeronáutica, sem referendo do Ministério da Marinha, pelo que, naturalmente, não os recebi.

Cumprida a “representação” oficial, minha e deles, relaxamos, tomamos um cafezinho e continuamos muito amigos durante o ano inteiro que permaneceram em Rotterdam. Só regressaram quando o *Minas* suspendeu para vir para o Brasil.

Estes detalhes mostram, passados tantos anos, o ridículo, a imaturidade que as lutas entre Forças Armadas representam.

A existência de “espírito de corpo” é extremamente útil e um grande estímulo moral, mas que não deve se ampliar a ponto de ser esquecido que acima dele há um “espírito nacional” a se levar em conta.

Note-se que estas rivalidades, mesmo em países adiantados, são comuns, mas desaparecem quando responsabilidades vitais exigem.

Nos Estados Unidos, no início da Guerra, uma história bem frisava este ponto.

Quando do embarque dos *B-25* do Exército no *NAe Hornet* para bombardear Tóquio – a primeira ação ofensiva americana depois de Pearl Harbour –, contavam que, nas instruções dadas ao pessoal de bordo para receber os pilotos, foram os marinheiros aconselhados a serem bem gentis, porque “afinal de contas eles são nossos aliados...”

E, numa peça de teatro de grande sucesso na mesma época, *Command Decision*, um general aviador nomeado para o Pacífico convida um coronel para seu chefe do estado-maior dizendo-lhe: “Faremos um grande time: você combate os japs e eu combato a Navy...”

Entretanto, com o correr da guerra, acabaram essas disputas sem nexos e sem razão, embora cada Força mantivesse personalidade e responsabilidade próprias.

A CONQUISTA DE UM EMBAIXADOR

O embaixador do Brasil na Holanda chamava-se Joaquim de Souza Leão e era um diplomata do velho estilo. Culto (como *hobby* intelectual, estudava profundamente as repercussões na Holanda da ocupação do Brasil no século XVII), extremamente bem-educado e orgulhoso das funções que exercia como representante de seu país, que não aceitava serem diminuídas. E, como decano do Corpo Diplomático em Haia, era amigo da Casa Reinante e gozava de muito prestígio.

Quando assumi a Presidência da Comissão de Construção de Navios na Europa e a ele me apresentei, recebeu-me fria e formalmente, cumprindo rigorosamente suas

obrigações funcionais e nada mais. As razões desta atitude nunca descobri.

Achei que seria importante se conquistássemos, além da cooperação oficial, sua amizade e interesse. Fiz-lhe algumas visitas, mas não conseguia romper aquela muralha.

Quando o reparo do navio estava bem adiantado, decidi fazer outra tentativa de aproximação, indo além dos contatos sociais.

Convidei-o por escrito para proceder a uma inspeção, como a maior autoridade brasileira na Holanda. Já nessa época tínhamos o rancho a bordo, mas concentrado na cobertura da guarnição, com um cardápio único. Propuseram-me ajeitar rapidamente a câmara do comandante e encomendarmos um bom almoço em um restaurante da cidade. Recusei, preferindo que ele comesse conosco, na mesa de fórmica, sem toalha, só o dispensando de entrar na fila de servir.

Na sua chegada formaram todos os oficiais – uns 60 – e, embora legalmente ainda não fossemos um navio de guerra, prestamo-lhes todas as honras de estilo: apitos, toques, continências etc.

Visivelmente o cerimonial agradou ao velho diplomata. Depois, mostrei-lhe minuciosamente os serviços de modernização do navio, entrando em detalhes, expondo nossas dificuldades e planos de trabalho, como faria a um almirante. E, no rancho, que consistia numa tremenda feijoada (com feijão africano), iniciei a refeição com uma fala – no estilo holandês – dizendo-lhe que o recebíamos ali com prazer como um dos nossos, e o mais graduado, e não como uma visita de cerimônia.

Já aí se havia ele rendido completamente, para o que cooperou o substancioso feijão, do qual, com certeza cansado da cozinha sofisticada dos jantares internacionais, almoçou duas vezes.

Deste dia em diante passou o Embaixador a ser o membro mais entusiasta da Co-

missão de Construção. O que lhe pedíssemos tinha acolhimento imediato, usando, se necessário, todo o peso do seu prestígio.

O pouso dos helicópteros na Holanda

Logo em seguida, numa situação crítica que atravessamos, vimos quão valiosos eram os dividendos desse “investimento”. Usando verba de equipamento, adquirimos na Inglaterra três helicópteros novos, *Westland*, que serviriam como “anjos” nas provas de voo (helicópteros de socorro que acompanham o navio a pouca altura, prontos a recolher as vítimas de eventual acidente), manteriam o adestramento dos pilotos e fariam funcionar as instalações e a organização do convés de voo.

Como nos era impossível registrá-los internacionalmente como aeronaves, pois eram classificados como “objetos voadores não identificados”, pretendíamos fazê-los voar diretamente da fábrica, em Lee-on Solent, para o convés do *Minas*. Mas, no dia da travessia, o tempo fechou, com ventos fortes que poderiam lançá-los, na hora do pouso, de encontro a altos guindastes localizados no cais onde o NAeL estava atracado. A prudência aconselhava que estacionassem antes no Heliporto de Rotterdam até que, com melhoria das condições meteorológicas, pudessem ser transladados em voo para o navio. Telefonei para o diretor do Heliporto e ele me perguntou pelos números de registro das unidades. Quando lhe informei que não tinham, respondeu-me que, neste caso, seria impossível me atender, pois os regulamentos a que devia obedecer vedavam-lhe receber helicópteros que não existiam.

Neste momento já eles vinham se aproximando de Rotterdam e o problema tornou-se crítico. Lembrei-me então do Embaixador, achando que só ele poderia nos socorrer.

Chamei-o ao telefone e expus-lhe o que acontecia. Imediatamente ligou para o Príncipe Bernard, inspetor-geral da Aviação na Holanda. Mais uns minutos e o inflexível diretor do Heliporto telefonava-me, afirmando que teria muito prazer em receber nossas aeronaves, que ali ficariam como hóspedes do Governo holandês o tempo que quiséssemos. Não sei como se traduz para holandês a palavra "pistolão", mas tenho a certeza que a palavra existe ou, se não existe, faz muita falta ao léxico local.

No dia da incorporação do *Minas*, tive o prazer de, em nome da Marinha brasileira, condecorar o Embaixador Souza Leão com a Ordem do Mérito Naval, em seu grau máximo, de Grande Oficial. O que coroou uma grande, agradável e útil amizade.

(Veja no anexo a relação nominal da oficialidade e dos suboficiais no dia da Mostra de Armamento.)

FOMOS PARA O MAR...

Tudo o que se referia ao navio propriamente dito – casco, máquinas, equipamentos – havia sido recebido e testado à satisfação. A parte vinculada à aviação – convés de voo, catapultas, cabos de parada, elevadores etc. – estava ainda atrasada. Com apoio do Departamento Técnico da Comissão, chefiado pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Arnaldo de Negreiros Januzzi, e de seus engenheiros, Capitães-de-Fragata Paulo Domingos Ribas Ferreira, Décio Sinch de Campos e Paulo Vaz de Mello, e do Imediato Rezende, que se encarregava de adaptar a guarnição ao navio, julguei que devíamos desde logo fazer as provas de mar, pois teríamos assim tempo de corrigir os defeitos que aparecessem antes das provas de voo, quando tudo que se referia à "base" deveria estar perfeito.

Lamentavelmente, houve alguma reação da parte dos oficiais do Departamento de Máquinas, que se apegaram a uma cláusula do Contrato da Obra que dizia deverem ser as provas de mar realizadas com o navio "pronto sob todos os aspectos". Mas resolveu endurecer, pois estava consciente – e comigo os engenheiros da Técnica e o imediato – que seria extremamente útil a nossa ida para o mar naquele momento e que o navio em si mesmo estava "pronto sob todos os aspectos". A saída foi mantida, apesar dos "avisos de temporal" (*storm warnings*) da Meteorologia. E realmente a *storm* nos pegou, obrigando-nos a capear uma noite inteira – nós e muitos petroleiros –, principalmente porque não confiávamos nas "peias" provisórias que tinham sido co-

locadas para fixar ao convés um guindaste sob rodas de 35 toneladas, pois havia balanços de 25°.

Enquanto seguíamos pelo canal de Rotterdam com prático e seis rebocadores

com cabos passados ao navio (embora não dissessem, as autoridades portuárias não brincavam com a hipótese, por mais longínqua que fosse, de terem um encalhe obstruído a "veia jugular" do comércio holandês), quando se quis utilizar as máquinas para auxiliar o seu giro, numa volta mais apertada, o *Minas* se portou de maneira muito esquisita.

Correndo a raia do De Gaussing

Fomos adiante; o prático nos largou na barra, enfrentamos a entrada do navio em um "curso" de enormes barcos navegando com intervalos de 500 metros nas duas direções, e rumamos para Antuérpia, onde deveríamos correr na raia de ajustagem dos circuitos de

neutralização magnética do casco (*de gaussing*), pois o Mar do Norte ainda era considerado infestado de minas magnéticas.

No fim de cada corrida, precisávamos girar com as máquinas e o leme, pois o espaço disponível era pequeno. Mas a manobra simplesmente não funcionou. Havia um completo desencontro entre a ação do leme e a das hélices. Atribuí em parte esse fato à nossa inexperiência em operar um navio daquele porte. Usamos rebocadores para nos ajudar e voltamos para o mar.

Dois dias depois, a mudança de uma lâmpada queimada do telégrafo das máquinas permitiu que se descobrisse que as suas ligações estavam trocadas. Quando dávamos ordem para a máquinas de boreste, a de bombordo recebia-a e, o que era pior, acusava o recebimento da ordem como se fosse a de boreste. Daí a confusão que, felizmente, não ocorreu numa situação marginal e perigosa.

Isto e mais todas as válvulas de garganta (de ligação das caldeiras com as turbinas) avariadas – o navio entrou no porto a reboque – e o despalhetamento dos ventiladores dos exaustores das praças de caldeiras, devido ao desenho defeituoso da câmara de exaustão ter criado uma sensível contra-pressão, e outras avarias não tão importantes, mostraram o acerto da realização imediata das provas de mar.

E também acima de tudo, os oficiais, sargentos e praças que isoladamente haviam sido enviados para Rotterdam transformavam-se numa tripulação.

Quarenta e cinco dias depois, novamente cruzamos a barra para uma segunda pro-

va de mar, a fim de testar a correção dos defeitos encontrados na primeira.

Desta vez não houve tropeços, e aproveitamos para determinar os chamados dados táticos do navio, isto é: raios, avanços e caimentos das curvas de giro em vários ângulos de leme; aceleração, desaceleração e as curvas de rotação x velocidade.

Correndo a milha medida

Para traçar estas últimas, precisávamos de uma milha medida e, estudando as cartas marítimas e roteiros, concluímos que a mais convenientemente localizada era uma existente dentro da ria (um tipo de baía de

barra ampla, que se alonga e vai fechando para o fundo) de Ferrol del Caudillo, no norte da Espanha.

Entramos na ria e fundeamos em frente à cidade, aguardando o práctico. Como este demorasse e, de acordo com a carta, o local da milha parecesse em ordem, resolvemos suspender e fazer as corridas sem ajuda. Já o

ferro estava para arrancar quando interrompemos a manobra para aguardar uma lan-cha que se aproximava e sinalizava. Vinham nela um oficial da Marinha espanhola que seria o “ligação” e o esperado práctico.

Quando lhes disse o que pretendia fazer, bradaram imediatamente: “Mas o senhor vai encalhar! O fundo da ria está assoreado e, por isso, mudamos a milha medida para fora da barra. A carta e o roteiro ainda não foram corrigidos”. O hidrógrafo que existia em mim torceu o nariz ante este fracasso dos Avisos aos Navegantes, mas o comandante respirou

**“Mas o senhor vai
encalhar! O fundo da ria
está assoreado e, por isso,
mudamos a milha medida
para fora da barra. A carta
e o roteiro ainda não foram
corrigidos”**

Oficial da Marinha espanhola

aliviado por ter escapado por um fio de um acidente naquela altura dos acontecimentos, e de suas repercussões no Brasil, junto aos nossos invisíveis "inimigos".

Corremos a milha e tudo deu certo, obtendo-se maiores velocidades que as previstas. E divertimo-nos com o prático.

Era um espanhol falador, de grandes gestos, e, via-se pelo amarelo dos dentes e do bigode, um fumante inveterado.

Exatamente durante as corridas estava-se testando as canalizações de combustíveis de aviação e, à vista da possibilidade de se constatar escapamentos, proibiu-se o fumo em todo o navio. E a ordem era repetida a cada 15 minutos pelos alto-falantes, para não haver esquecimentos.

O fato de não poder fumar transformou o espanhol extrovertido e bem-humorado em um ser desesperado e mudo, andando nervosamente pelo passadiço. E sua aflição explodiu pelo passadiço em altos brados quando era lembrado da proibição pelos avisos dos alto-falantes. Aí não se continha e berrava: "*Y todavia hablan, y todavia hablan...*"

No regresso para o porto, já agora calmo, com um cigarro ininterruptamente na boca, voltou à sua exuberância anterior.

A barra estava praticamente obstruída por barcos de pesca em seus afazeres. A solução drástica que encontrou foi meter a proa no conglomerado e espalhar pescadores em todas as direções.

O que ele ouviu – revidando à altura – foi a maior coleção de palavras que já feriu nossos ouvidos, naquele tempo já acostumados à discrição holandesa, ou talvez porque não compreendêssemos o que falavam.

Mas agora entendíamos, e os impropérios espanhóis não seguem a regra inglesa definida pela classificação de *four letters words*. São frases inteiras que empregam, sofisticadas, imaginosas, envolvendo, numa mesma decompostura, a pessoa insultada,

seus parentes (quanto mais próximos melhor), amigos, hábitos, implicações genéticas, práticas infames. E aquilo safa em catadupa, subindo e descendo, dos barcos para o passadiço e do passadiço para os barcos. Espetáculo e vocabulário de causarem inveja às *jeunes filles* da atualidade, que são proficientes neste capítulo.

Dois incidentes de navegação

Dois incidentes de navegação nessa segunda prova de mar, merecem um registro especial.

Navegávamos certa manhã nas proximidades das costas da Escócia.

Tinha eu conseguido folga para um dos raríssimos cochilos que o tráfego intenso do Mar do Norte me permitia, quando o telefone ligado ao passadiço acordou-me, pedindo meu comparecimento urgente. Encontrei o navio imerso na escuridão de um nevoeiro de visibilidade zero – e o mostrador do radar coalhado de alvos nos rodeando, os quais, em marcha reduzida, driblávamos como podíamos. Com a vinda do sol, a névoa começou a elevar-se, e verificamos que tínhamos em torno perto de 30 "pesqueiros"... russos. Mas "pesqueiros" sofisticadíssimos, pois eram equipados de antenas complicadas e os "pescadores" no convés nos apontavam máquinas fotográficas dotadas de tremendas teleobjetivas, com certeza destinadas a detectar e fotografar os peixes... Tratamos de nos safar cuidadosamente, porque um abaloamento poderia significar o início da Terceira Guerra Mundial...

No regresso para Rotterdam, ao atravessarmos o Canal da Mancha, começamos a interceptar uma série de mensagens telegráficas e por elas ficamos sabendo que cruzávamos pelo meio de uma manobra da NATO, e os dois partidos se surpreendiam com o aparecimento inesperado de um na-

vio-aeródromo desconhecido na área. E especulavam se seria um russo espionando e perturbando o exercício.

Durante o dia, fomos frequentemente reconhecidos por aviões de patrulha *Atlantique* da Marinha francesa e, à noite, nos entretivemos tentando iluminar o que, provavelmente, era uma formação de seis contratorpedeiros que apareciam no radar como se estivessem nos escoltando. Aproximávamos repentinamente na sua direção, mas eles também estavam plotando nossos movimentos e logo, em manobra perfeita, afastavam-se sempre se mantendo fora do alcance dos holofotes.

...E DEPOIS PARA O AR

A nossa maior preocupação, contudo, prendia-se às provas de voo, pois nelas não só iríamos testar equipamentos, até então desconhecidos, como também experimentaríamos o pessoal em funções no convés de voo, que constituíam absoluta novidade para a Marinha.

Já de há muito vínhamos preparando os homens responsáveis pelas atividades aéreas. A guarnição da catapulta – o mais delicado e responsável dos equipamentos – começou o adestramento nos Estados Unidos e continuou na Inglaterra, há mais de um ano.

A turma de manobra das aeronaves seguiu um curso intenso na Marinha inglesa e depois prosseguiu o treinamento a bordo, orientando e abastecendo os helicópteros e três aviões de ataque que a Marinha americana nos cedera sob estrita condição de que só fossem utilizados para as diversas manobras nos convés de voo e do hangar.

E a superestrutura do *Minas* coloriu-se de camisas amarelas, vermelhas, verdes, marrons, com aqueles que as vestiam bracejando, num balé exótico, e seus braços

abertos, com gestos convidativos aos aviões, tanto que receberam logo o apelido de “Jesus está chamando”...

Um esquadrão inglês especializado em testes, incluindo aviões *Gannet* e jatos *Hawks*, o *Trial Group*, foi contratado. As provas seriam em fins de outubro, mas em agosto tivemos que nos deslocar para Londres – eu, os chefes dos Departamentos de Operações e de Aviões e oficiais das divisões do convés de voo, para os entendimentos preliminares.

Na minha geração, o Almirantado inglês representava o máximo em Marinha, infundindo-nos grandes respeito, haurido em leituras que iam dos volumes de História Naval e de Estratégia e Tática aos romances de Forester, descrevendo a carreira aventureira do Almirante Hornblower nas guerras napoleônicas.

Iríamos no dia seguinte ter uma reunião com este respeitável Almirantado, e matutávamos no quarto do hotel como nos sairíamos nas provas.

A alguém ocorreu a idéia de se preparar um panfleto mimeografado no qual registrássemos, em inglês, as informações que possivelmente nos seriam pedidas e as perguntas que desejávamos fazer, havendo espaço em branco para as anotações. Demos uma virada, os escreventes do Adido Naval nos auxiliaram e, pela madrugada, o folheto estava pronto.

Os corredores que percorremos no Almirantado e a sala de reuniões, devo confessar, não foram de molde a nos infundir muito respeito. Eram porões, com tubulações de aquecimento e fiação elétrica à mostra. Rodeamos uma mesa, nós e os ingleses liderados pelo capitão-de-fragata comandante do *Trial Group* e ficamos calados, cada um esperando que o outro desse o “pontapé inicial da peleja”. Como a coisa não se decidia, timidamente apresentamos o nosso folheto, que foi recebido

com entusiasmo, porque eles também não sabiam como começar.

Em seguida, sem falsa modéstia, nós todos falando inglês, conhecendo muito bem as nossas funções e os equipamentos que nos cabia operar, suas possibilidades e limitações, impusemo-nos e obtivemos com isso um clima de confiança que se manteve até o fim das provas.

Terminamos por marcar para as 7 horas da manhã de determinado dia, três meses depois, a nossa chegada a Portsmouth. Nesta hora, exatamente, largamos ferro em Spithead,³ fundeadouro que nos evocava as aventuras marítimas nelsonianas, que todas ali começavam ou acabavam.

Um capitão-de-coveta da *Royal Navy* apresentou-se à nossa disposição e comunicou-me que naquele dia, às 11 horas em ponto, o *Comander-in-Chief-Portsmouth*, a quem ficaríamos subordinados, me receberia. E fixou o uniforme, disse que bebidas me seriam oferecidas e informou-me que, findos 15 minutos, esperavam que eu me despedisse.

Às 10h55, estávamos no *hall* do edifício do Comando, mas ficamos passeando diante da porta do gabinete do Almirante até a hora exata da apresentação.

Eu imaginava o meu visitado de pé, atrás da porta, da mesma forma escravo da lendária pontualidade inglesa – o que se confirmou quando, na última badalada das 11, os batentes se abriram e um homenzarrão de 2 metros de altura e meio metro de largura, com enormes barbas brancas – assemelhava-se ao Almirante Barroso sobre a caixa de rodas da *Amazonas* –, apareceu, ereto, aguardando por mim e pela hora.

Depois de cumprimentos formais, perguntou-me se eu era aviador. Ante a minha

resposta negativa, abriram-se as comportas do que deveria ser reação de muitos anos de debates e discussões, nem sempre vitoriosos. Afirmou enfaticamente: "...no que vocês fazem muito bem. Os aviadores não entendem nada do emprego tático de uma unidade que é um todo – o navio-base e os aviões. Só pensam nos aviões, os quais, sem o navio, não terão a continuidade de ação necessária para serem úteis taticamente. Sou de comunicações e comandi navios-aeródromos, comandi divisões de NAes, e acho que o fiz muito melhor do que qualquer aviador." E foi assim por diante.

Findos os 15 minutos, fiz menção de me retirar, mas ele pulou por cima das próprias determinações e só depois de 50 minutos de diatribes contra os pilotos pude sair, chegando atrasadíssimo, furando completamente a celebrada pontualidade, a um almoço no NAE *Victorious*, que iria operar conosco durante as provas.

Passamos dois dias recebendo material e pessoal, transportados por um navio de rodas, cuja caixa entrava por baixo da extremidade do convés em ângulo, permitindo boa atracação.

A saída para receber no mar os aviões do *Trial Group* estava marcada para às 7 horas da manhã (parecia que tudo na Inglaterra devia ter início nesta hora). Mas amanhecemos imersos num nevoeiro leitoso, impedindo até de se avistar a proa. Entretanto, o postos de suspender foram tocados e o ferro começou a ser içado. O oficial de Ligação veio afobado ao passadiço e perguntou-me se iríamos suspender com aquela cerração. Tive o prazer de esnobar a *Royal Navy*, confiando na eficiência do Centro de Informações de Combate, dirigindo

³ N.R.: Nessas águas protegidas, entre a Ilha de Wight e a da Grã-Bretanha, fundearam os navios para a parada naval em homenagem à coroação da Rainha Elizabeth, em 1953, e entre eles, representando o Brasil, o Cruzador *Barroso*.

do pelo Capitão-de-Corveta Arthur Ricart da Costa, atual Comandante-em-Chefe da Esquadra. Respondi com ar de surpresa: "E por que não? Não vejo nenhuma dificuldade num nevoeirozinho à-toa. O inglês olhou desconfiado para o *south american* (embora já tivesse confessado sua admiração pela ordem do navio e a eficiência com que se tinha processado o embarque do Grupo Aéreo) e informou: "Mas os aviões com este tempo não conseguem decolar de sua base terrestre." "Bem, se é por causa dos aviões, aguardamos. Avise-me quando forem capazes de levantar voo."

Quando por fim suspendemos, ainda navegamos todo o canal de acesso a Portsmouth às cegas, orientados pelo CIC. Aí foi o comandante do Grupo que veio elogiar o excelente trabalho de marinharia.

Recolhemos os aviões com o convés de voo guarnecido pelos ingleses e passamos a tarde dirigindo-nos para Lime Bay, onde iríamos nos encontrar com o *Victorious* e iniciarmos as operações aéreas.

À noite houve uma reunião dos ingleses com os oficiais de Operações e de Aviação, para fixar detalhes das provas. As recomendações, principalmente sobre a eterna pontualidade, frisando que às 7 horas em ponto (sempre as horas) deveria estar o primeiro avião no convés, foram enfáticos e formais demais para nosso gosto e o Capitão-de-Fragata Jayme Leal Costa Filho, chefe do Departamento de Aviação, resolveu fazer uma brincadeira para quebrar aquele gelo e aquela pose. Às 7 horas exatamente, com toques, apitos e a

buzina do elevador berrando estridentemente, apareceu no convés uma miniatura de avião. O *sense of humour* inglês prevaleceu, houve uma risada e o ambiente de cordialidade que foi criado continuou durante todas as provas.

No primeiro dia, os ingleses permaneceram no convés e na torre de controle. No segundo, ainda de marcação, foram espectadores. No terceiro, nem mudaram o uniforme, deixando tudo nas nossas mãos.

Os pilotos eram excelentes, sendo capazes de pegar o cabo de "parada" que indicávamos para ser testado, decolando

indiferentemente pela catapulta ou em corrida livre, com habilidade surpreendente. Mas o que realmente emocionou-me, quase às lágrimas, foi ver os nossos Antônio Maria da Conceição ou Jesus das Dores, nordestinos de 35°C à sombra, dirigirem e abasteceram os aviões, ou deitados, segurando as escoras em baixo dos jatos rugin-

No primeiro dia os ingleses permaneceram no convés e na torre de controle. No segundo, ainda de marcação, foram espectadores. No terceiro nem mudaram o uniforme, deixando tudo nas nossas mãos

do, num convés varrido por ventos de 40 nós e com quase zero de temperatura, como se nunca tivessem feito outra coisa na vida, agindo com simplicidade, a frieza e a certeza de veteranos.

Como resultado disso tudo, tivemos o prazer, em jantar de despedida dos ingleses, de ouvir o *Trial Group Commander*, um ás de muitos anos de aviação, que tinha pertencido ao Grupo Aéreo do *Vengeance*, afirmar que tinha vindo para bordo meio receoso, afinal de contas iriam operar com pessoal que nunca tinha visto um navio-aeródromo antes. Mas agora podia afirmar que o *Minas* ombreava-se aos melhores

navios-aeródromos da Royal Navy, e as operações realizadas só haviam apresentado um defeito: não se ter verificado um incidente (e não diria acidente), o que não pensássemos ser o normal.

Quando regressamos a Rotterdam, o *Minas* seria outro navio. Irreconhecível. Tinha recebido definitivamente a "centelha de vida".

Tornava-se definitivamente um NAVIO DE GUERRA.

A CRISE DE MATERIAL

Tive um chefe que não acreditava em sorte ou azar. Achava que se podia encontrar sempre a causa direta ou indireta de qualquer coisa boa ou má que nos acontecesse, com certeza fruto de acertos ou erros anteriores.

Para obter o êxito que indiscutivelmente verificou-se no preparo do *Minas*, foi preciso que vencêssemos centenas de pequenas crises e, em especial, duas de grande proporções, que, se não tivessem sido superadas, teriam transformado em um desastre o recebimento e a organização do navio, uma referente ao material e outra ao pessoal.

O problema de catapulta

A primeira atingiu a catapulta a vapor.

Consiste esta em dois cilindros de 50 metros de comprimento, montados numa calha colada sob o convés de vôo. Os êmbolos, quando acionados pelo vapor, movimentam, no convés, através uma fenda-trilho, a lançadeira, uma peça que leva o avião, acelerando-o de zero a até 200 quilô-

metros por hora e até encontrar um esbarro na proa. Daí por diante, o avião, a todo o motor, é lançado no espaço, já com velocidade de sustentação.

A instalação dessa parafernália exigiu três meses de serviço especializado, havendo necessidade de se proteger os trabalhos com um pavilhão, de maneira que os alinhamentos, que deveriam ser perfeitíssimos, fossem feitos com temperatura e grau de umidade constantes.

Para os testes preparatórios da catapulta, antes de ser utilizada com aviões, empregava-se um tipo de veículo pesando tanto quanto o avião *S-2F* (12 toneladas), mas bojudado suficientemente para provocar empuxo da água e boiar.

Era ele lançado e, do mar, trazido novamente à catapulta por uma cámbrea e, em seguida relançado – isso umas 400 vezes, pelo que foi logo chamado de "amélia" (a mulher de verdade, humildemente pronta a servir, por pior que seja tratada).

No segundo dia das experiências, aconteceu algo espantoso na Holanda – um dia de sol forte, e a temperatura no convés atingiu 38° (!). E, com a dilatação por ela provocada, a fenda-trilho fechou e prendeu a lançadeira. Foi-se verificar a causa e descobriu-se que as paredes laterais da calha faziam quase um ângulo reto com o convés, pelo que a sua dilatação afetava grandemente a fenda-trilho. O correto seria as referidas paredes terminarem um ângulo em agudo, diminuindo o efeito da dilatação, de forma que a fenda-trilho permanecesse aberta com qualquer temperatura.

O estaleiro prontificou-se a refazer o serviço, mas isso significaria desmontar toda

Mas agora podia afirmar que o *Minas* ombreava-se aos melhores navios-aeródromos da Royal Navy

Trial Group Commander (RN)

a proa e, principalmente, exigir novo alinhamento com todos os cuidados do primeiro, ou, em outras palavras, a obra seria prolongada por seis ou mais meses, com aumento considerável de despesas e tremenda repercussão no Brasil, para grande alegria do "Clube dos Inimigos do NAe".

Foi convocada uma reunião que durou oito horas, participando nosso Departamento Técnico, os ingleses da catapulta e os holandeses do estaleiro, falando-se em três línguas diferentes, das quais só entendíamos duas. Uma hipótese aventada para se evitar o desastre seria soldar lateralmente à calha uma série de barras de aço, que lhe dariam o perfil desejado. Mas corria-se o perigo das altas temperaturas da solda afetarem o alinhamento — e voltar-se-ia à calamitosa situação inicial.

Sabia-se de uma universidade alemã que dispunha de equipe especializada em controle de alinhamentos, e que foi contratada imediatamente

pelo telefone. E resolveu-se tentar a solda, a ser suspensa tão logo afastasse o alinhamento, avisado os soldadores telefonicamente pelos controladores.

Este resumo, em poucas palavras, não traduz com realidade os infindáveis debates, propostas, contrapropostas e opinião: era uma decisão difícilíssima de se tomar. Felizmente tudo funcionou a contento, e as barras de aço deram outra forma ao berço. Mas então apareceu outro problema: como se conseguiria na Holanda novamente aquela temperatura no convés para testar a solução dada. Tivemos que nos deslocar até a costa de Marrocos, na segunda prova de mar. E, com o sol aquecendo as chapas a 50°, a "amélia" correu suavemente, como têm corrido os aviões até hoje.

A CRISE DE PESSOAL

Esta foi pior, não só porque sua solução não dependia de nós, como poderia afetar algo que é mais importante que qualquer equipamento — o moral da guarnição.

Recebíamos mensalmente, da Delegacia do Tesouro em Nova Iorque, o quantitativo necessário para o pagamento do pessoal, que, nos últimos meses da estadia, atingia perto de 200.000 dólares.

A falta de numerário para pessoal

Num determinado mês, este dinheiro não veio. Informaram-me que se tratava de uma falha momentânea. Como dispúnhamos de sobra na verba de material, pois estava ha-

vendo um atraso da parte do estaleiro na prontificação de um item (o elevador de foguetes) e, de acordo com o contrato, o pagamento das prestações haviam sido suspensos, decidi,

mesmo consciente da irregularidade que estava cometendo, es-tornar a verba e pagar o pessoal. Esperava que logo pudesse corrigir a situação, mas no outro mês a dose repetiu-se. Ainda recorri ao estorno da verba.

No terceiro mês, contudo, não me atrevi a continuar nesta prática, pois o estaleiro poderia completar o item faltoso e, sem meios para saldar as prestações atrasadas, teríamos que pagar substancial multa, despesa difícil de explicar, pois tínhamos recebido dinheiro suficiente para os pagamentos.

Assim a crise explodiu, com dois aspectos mais sérios: uma parte da guarnição chegara na Europa há pouco tempo e não tinha tido oportunidade de economizar como os mais antigos, e as famílias no Brasil precisariam receber os seus vencimen-

O pagamento do pessoal, nos últimos meses da estadia, atingia perto de 200.000 dólares

tos para subsistência; e quase todos os homens já haviam adquirido presentes – os chamados *goods* –, como pequenos rádios, vitrolas etc., numa série de fornecedores. As dívidas, embora pequenas em relação a cada comprador, no conjunto atingiam 400 ou 500 mil dólares. E como ainda éramos uma obra, e não um navio de guerra, havia possibilidade de uma ação jurídica ser movida pelos credores contra a Comissão de Construção, com as impensáveis repercussões que isso poderia ter.

Resolvemos atacar o problema seguindo três caminhos: obter a compreensão do pessoal afetado, evitando pânico; conter os credores; e conseguir de imediato, através da interferência do Ministério da Marinha junto ao Ministério da Fazenda, que houvesse um estorno oficial da verba de material para a de pessoal.

Começamos pela **guarnição**. Reunimo-la em formatura sem grande rigidez militar – esperando que assim os homens tivessem maior receptividade individual ao que se queria dizer – e lhe foi exposta claramente, em detalhes, a situação, pedindo que cooperasse, pois tudo

faríamos para resolver rapidamente o impasse. Esta reunião foi seguida por outras, cada 15 dias, nas quais os interessados eram postos a par da evolução dos acontecimentos.

Para resolver os problemas financeiros dos recém-vindos, utilizamos os juros que recebíamos, referentes ao depósito bancário das prestações não pagas ao estaleiro. Estas quantias eram graficamente recolhidas ao Fundo Naval e imediatamente liberadas para a Comissão de Construção. Com elas pagávamos aluguel de salas em Rotterdam, custeio de veículos etc., mas no momento havia uma disponibilidade de uns 100 mil dólares, que decidimos distribuir em vales pelos mais carentes.

Mas como não tínhamos um meio de avaliar tais carências, dissemos-lhes que escrevessem num bilhete, entregue aos encarregados de divisões respectivas, o numerário que necessitavam. Se tivessem economias, que nada pedissem. Se precisassem de 153 dólares, não solicitassem 154, porque al-

guém que dependesse de 162 iria receber só 161. Sabíamos do risco que esta decisão representava, mas a reação foi excepcional.

Mas como não tínhamos um meio de avaliar tais carências, dissemos-lhes que escrevessem num bilhete o numerário que necessitavam. Se tivessem economias, que nada pedissem. Se precisassem de 153 dólares, não solicitassem 154, porque alguém que dependesse de 162 iria receber só 161.

Sabíamos do risco que esta decisão representava, mas a reação foi excepcional. Muitos nada pediram

*

Durante este período de vacas magras, foram realizadas as provas de vôo, época de trabalho duríssimo, e não se percebeu um movimento de revolta ou de indisciplina

Muitos nada pediram. Outros escreviam 143 dólares e voltavam para dizer que, pensando melhor, lhes bastariam 141.

Durante este período de vacas magras, foram realizadas as provas de vôo, época de trabalho duríssimo, e não se percebeu um movimento de revolta ou de indisciplina.

O oficial inglês às nossas ordens, sabendo do caso, ficou surpreso com a ausência de reação negativa da parte do pessoal, dizendo que não gostaria de ter tido aquela experiência na Royal Navy, mesmo durante a Guerra.

Quanto aos vendedores de goods, juntei-os numa sala, expliquei também, mas de maneira mais comedida, o que estava acontecendo e encareci a necessidade de terem paciência, dando o meu aval quanto ao pagamento futuro (como iria honrá-lo, caso falhasse o recebimento, até hoje não sei). Aguardaram confiantemente e, quando os vencimentos começaram a fluir, a cobrança foi organizada sob a direção de um oficial escalado especialmente para isso, que colocou cada credor em um compartimento do navio, para ser procurado pelos devedores. A veia humorística local denominou esta organização de divisão GG (Goods e Gringos) e nos acostumamos a ouvir os alto-falantes berrarem: "O Sr. Moisés, dos rádios, aguarda o pessoal no compartimento B-75-L". Todas as dívidas foram salda-das antes de sairmos da Holanda e, em reconhecimento possivelmente ao meu arriscadíssimo aval, presentearam-me com um horrível relógio de mesa, que me deu enorme trabalho para passá-lo adiante.

Um fator de complicação colateral adveio do fato de algum jornalista ser informado do que se passava e, em consequência, uma agência distribuiu a notícia, deformada, por todos os jornais da Holanda. Davam a entender que não havia dinheiro para nada, o que não era verdade, pois as dificuldades só atingiram o paga-

mento do pessoal. Para o resto não tínhamos problemas.

Mas, com a publicação, os fornecedores ficaram inquietos e precisou que o estaleiro lhes assegurasse que não teriam problemas em receber o que lhes era devido.

Assim mesmo, a Remington Rand da Holanda, com quem gastávamos cerca de 10 mil florins mensais – pagos religiosamente – com microfilmagens e reproduções das plantas e desenhos, enviou-nos uma cobrança áspera e ameaçadora de 6 florins e meio (hoje seriam em torno de Cr\$ 500,00), que deveriam ter passado despercebidos em um acerto de contas. Antes de reagir com uma carta malcriada, mandei pagar-lhe a dívida com 650 moedinhas de 1 centavo, que receberam com muito prazer.

Também bares e restaurantes recusavam-se, às vezes, a servir os marinheiros, alegando que eles não teriam dinheiro para pagar, o que causava justas e violentas reações que me abstinha de castigar. Até um vexame maior passamos no hotel no qual normalmente colocávamos os nossos hóspedes ou elementos que vinham a Rotterdam a serviço, saldando os débitos acumulados mensalmente. O Adido Naval em Londres, que viera à Holanda devido às relações comerciais que mantínhamos, por seu intermédio, com o Almirantado britânico, teve sua bagagem bloqueada quando quis assinar a conta, de acordo com nossas instruções.

Os esforços no Brasil para o estorno de verbas ou para solucionar, de alguma outra maneira, a situação, não deram resultado. A solução foi mesmo obtida através de contatos nossos com o delegado do Tesouro em Nova Iorque, que, inicialmente, modificou a classificação das verbas de material e pessoal e, depois, com a melhora da posição financeira internacional do Brasil, completou-as. O pesadelo durara três meses.

Em resumo, tratou-se de uma dificuldade administrativa fora de nosso controle, que quase pôs a perder todos os esforços, de treinamento, de organização. Mas, como qualquer dificuldade tem sempre seu lado positivo, serviu para demonstrar como se pode contar com os nossos homens em situações críticas, mesmo quando interesses pessoais e essenciais estão em jogo.

O DIFÍCIL REGRESSO

A 6 de dezembro de 1960, numa tarde fria e cinzenta do começo do inverno holandês, ante os olhos comovidos e entusiasmados dos elementos do Departamento Técnico e da tripulação – e contando com uma assistência seleta, convocada pelo prestígio de nosso amigo, o Embaixador Souza Leão –, a **bandeira brasileira** subiu lentamente no mastro de popa, transformando a obra do *Minas Gerais*, oficialmente,

em um navio de guerra, o primeiro navio-aeródromo da Marinha do Brasil.

Mas a emoção desse dia foi substituída, nos dias a seguir, por nova preocupação: não recebíamos ordens de regresso, a fim de evitar complicações FAB X Marinha nos últimos momentos do Governo Juscelino, como soubemos depois.

O tempo passava e o *Minas*, agora não mais uma obra, não saía da Holanda, nem davam explicações ao Governo holandês. Este, discretamente a princípio, e depois, abertamente, pediu-as ao Embaixador. Ele e eu telegrafávamos com frequência aos nossos respectivos Ministérios, sem obter resposta. Chegamos mesmo, em desespero, a cogitar com o estaleiro numa comunicação oficial de que o navio precisava de uma última revisão nas máquinas, o que seria uma mentira desagradável para

eles e para nós – além das repercussões que teria no sempre alerta “Clube dos Nossos Inimigos”.

Por fim, ante a nossa insistência, chegou-nos a **ordem de regresso, a 13 de janeiro**, mas de forma bastante original: poderíamos sair da Holanda, mas, para chegar ao Brasil, dependeríamos de autorização específica. Mais tarde também esta chegou. Um rádio nos impunha como data de chegada ao Brasil o primeiro dia do novo Governo!... Possivelmente, o Presidente Juscelino não queria envenenar seus últimos dias de mandato com a absurda guerra FAB x Marinha.

Por coerência com a recomendação de mantermo-nos no mar, logo após deixarmos a Holanda, cruzamos o Canal da Mancha – local pouco propício para turismo marítimo, principalmente no inverno – e deixamos nos ficar gazeteando ao longo da costa ocidental africana. Contornamos o Arquipélago

O pesadelo durara três meses

da Madeira de tão perto que se viu Funchal; mais ao sul, não nos afastamos do Arquipélago de Cabo Verde, onde havíamos planejado o abastecimento do navio na cidade de Mindelo, na Ilha de São Vicente, na parte do arquipélago batizada de Barlavento.

Para mantermo-nos próximos, de noite rumávamos para o norte e de dia para o sul. Enquanto isso, revíamos o funcionamento de equipamentos e maquinaria, que deveriam chegar ao Rio cem por cento. Fazíamos voar os helicópteros; taxiar pelo convés de voo e espotar nele e no hangar os velhos aviões cedidos pela Marinha americana, dois procedentes da Marinha holandesa e um da francesa. Com tais exercícios treinávamos o pessoal nas fainas internas de bordo e nas de operações aéreas e do seu controle.

Havíamos instituído um sistema de comunicação para informarmos a tripulação sobre assuntos de interesse. Foi assim que, em cada ocasião, o sistema de fonoclamas de bordo informou à guarnição de nossa intenção de contornar Madeira e reabastecer em Cabo Verde. Descrevíamos as delícias daquela ao mesmo tempo em que comentávamos o passado tenebroso e a visão desoladora que oferecia a Ilha de São Vicente. Com o combustível baixo, tivemos, mesmo, que **fundear na Ilha de São Vicente**, onde contaríamos com uma barca de óleo.

A ilha, realmente, tinha aparência de paisagem lunar, uma rocha esburacada, sem vegetação, pois aí nunca chove, o que não acontece a poucas milhas de distância, na verdejante Ilha de Santo Antão. Meteorologicamente, Cabo Verde é muito peculiar. Houve quem achasse que a escolha foi muito mal feita.

Contrastando com o panorama sombrio, a cidadezinha de Mindelo era toda branca e limpiíssima, com habitantes bastante simpáticos, o que, com a forte cachaça de vinho português, a bagaceira, resultou em total e ruidosa confraternização com nosso pessoal. Houve algumas baixas entre os bebedores, mas nada de vexaminoso a lamentar.

A travessia do Atlântico foi feita a 18 nós, sem acidentes, ou mesmo incidentes. Tão calma que os jornalistas que trazíamos a bordo (eram cinco) vieram procurar-me queixando-se de que nada havia de sensacional na viagem que eles pudessem reportar. Respondi-lhes que esperava, e desejava mesmo, que continuasse *não havendo*, pois isso poderia representar uma caldeira explodindo, um helicóptero acidentado, ou coisa pior. Mas perguntei-lhes se não achavam "sensacional" o fato de o navio estar cruzando o Atlântico a mais de 30 quilômetros por hora continuamente, 24 horas por dia, sem descanso, produzindo

energia e água doce bastantes para alimentar uma cidade de 5.000 habitantes, ao mesmo tempo em que nele funcionavam um aeródromo, um hospital, uma igreja, um hotel hospedando quase mil homens, um parque industrial (incluindo fábrica de oxigênio e 18 oficinas), cinco restaurantes, três cozinhas, padaria, açougue, leiteria, cinema, sala de diversões, tudo sem haver nenhuma sensação. Soube que um deles aproveitou a "dica" para uma reportagem.

Estes jornalistas, também homens de rádio, montaram uma *estação transmissora* no hangar, que funcionava todas as noites, tendo audiência cativa do pessoal de folga e irradiando para o resto do navio. Eram eles os produtores e apresentadores, e entre a guarnição surgiram cantores, comediantes, autores de diálogos humoristas que declamavam seus versos etc. As *revelações da casa* acabaram por substituí-los até como produtores e apresentadores.

A 31 de janeiro estávamos em Búzios.

Naquele dia dava-se a passagem da Presidência de Juscelino para Jânio.

Fundeados, aproveitamos para uma limpeza geral, preparando o navio para entrada "triumfal" na Guanabara, o que aconteceu no dia seguinte, içada a longa flâmula de FIM DE COMISSÃO, em meio de apitos, lanchas com autoridades, parentes e curiosos.

O Ministro e o Chefe do Estado-Maior da Armada embarcaram ao chegar o navio à Guanabara, trazidos desde a Escola Naval a bordo de um helicóptero Bell-J, pilotado pelo Capitão-de-Fragata Sylvio Caielli de Siqueira. Este foi o primeiro pouso a bordo, em águas brasileiras, efetuado por aeronave não pertencente ao elemento aéreo do *Minas Gerais*.

A seguir, foi entregue ao Ministro o Nael *Minas Gerais*, indicativo visual A-11, com tudo funcionando, segundo apurado em verificação levada a efeito no momento. Fez-

se notar a velocidade de 25 nós (a mesma máxima de projeto e de experiência de aceitação) à chegada à Baía de Guanabara.

Um *round* – e duro – tinha sido vencido, mas a estrela que brilhava na extremi-

dade da flâmula, agitada pela brisa vespertina, parecia anunciar que novas etapas de luta – e bem pesadas – nos aguardavam, a nós e aos que nos seguiram, o que realmente aconteceu.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Navios-Aeródromos /; NAeL *Minas Gerais*; Recebimento do NAeL *Minas Gerais*;

APÊNDICE

TERMO DE VIAGEM Nº 5

Janeiro/fevereiro de 1961 – Viagem para o Brasil – Em cumprimento aos rádios 081800, 202358, 212001 e 261653 de janeiro, do Estado-Maior da Armada, o navio se aprestou para deixar definitivamente a Holanda, com destino ao Brasil; partiu pois do Porto de Rotterdam às 09:45h do dia 13 de janeiro, com destino ao arquipélago de Cabo Verde, tendo chegado a Porto Grande, em frente à cidade de Mindelo, na Ilha de São Vicente, às 07:31h do dia 23 e passado na travessia ao largo da Ilha da Madeira e arquipélago das Canárias. Foram navegadas 3.020,5 milhas e feitos 10,0 (dez) dias de mar. Prosseguindo a viagem suspendeu de Porto Grande às 17:05h do dia 24 e fundeou às 07:09 do dia 31 na Enseada de Búzios, em Cabo Frio. Passou nessa singradura ao largo da Ilha de Fernando de Noronha, primeiro território nacional avis-

tado, às 16:00h do dia 27. Foram percorridas 2.580 milhas e feitos 7,0 (sete) dias de mar. No dia 2 de fevereiro foi incorporado à Força-Tarefa 11, constituída pelos Contratorpedeiros *Marcílio Dias*, *Amazonas*, *Araguaia*, *Acre*, *Ajuricaba* e *Araguari*, sendo arvorado a bordo o pavilhão de Contra-Almirante Comandante de Força. Suspendeu então, juntamente com os demais navios, às 07:03h do dia 2, com destino ao porto do Rio de Janeiro, onde chegou às 14:48 do mesmo dia, tendo percorrido 95,5 milhas e feito 0,5 (meio) dia de mar. Durante as movimentações havidas no presente termo, navegou 5.796 (cinco mil, setecentos e noventa e seis) milhas e fez 17,5 (dezessete e meio) dias de mar. Bordo do NAeL *Minas Gerais*, no porto do Rio de Janeiro, em 2 de fevereiro de 1961.

Helio Leôncio Martins
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Comandante