

EX-COMBATENTES DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL*

JOÃO BAPTISTA TORRENTS GOMES PEREIRA**
Capitão de Mar e Guerra (Ref³)

Para os ex-combatentes da Marinha do Brasil e da Marinha Mercante brasileira, esta homenagem que a Escola Naval (EN) presta anualmente, já incorporada ao calendário do Corpo de Aspirantes, merece o mais auspicioso reconhecimento, pela demonstração explícita de que os feitos e sacrifícios daqueles não foram esquecidos pelas gerações que os sucederam. Em nome de todos eles, o nosso profundo agradecimento.

Infelizmente, levados a uma guerra que nunca desejamos e para a qual não estávamos preparados, contabilizamos ao

seu final, em 2 de setembro de 1945, com a rendição incondicional do Japão, a lamentável perda de 1.457 mortos no mar, dos quais 502 de militares do Exército e civis, 469 da Marinha Mercante e 486 da Marinha de Guerra, além de 34 navios mercantes e três navios de guerra: a Corveta *Camaquã*, o Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira* e o Cruzador *Bahia*.

Nos tristes eventos ocorridos, foram incontáveis os episódios de bravura, desprendimento e heroísmo praticados pelos nossos homens do mar da Marinha Mercante, que, muitas vezes, excedendo os limites

* Alocução proferida pelo autor em 12 de novembro de 2015, na Escola Naval, ao Corpo de Aspirantes, durante almoço em homenagem aos ex-combatentes da Marinha do Brasil e da Marinha Mercante brasileira na Segunda Guerra Mundial. Estiveram presentes o comandante da EN, Contra-Almirante Marcelo Francisco Campos; os ex-ministros da Marinha Almirantes de Esquadra Alfredo Karam, Roberto de Guimarães Carvalho e Mauro César Rodrigues Pereira e o presidente do Clube Naval, Vice-Almirante (Ref³-FN) Paulo Frederico Soriano Dobbin.

** Ex-combatente da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Integrante da Turma Beauclair (EN-1943).

de suas obrigações, arriscaram e até mesmo perderam a própria vida, como preconiza a lei do mar, no salvamento de passageiros, especialmente de mulheres e de crianças. A meu ver, deve a Pátria, a esses heróis anônimos, o perene reconhecimento pela sua heroica atuação.

Vou me permitir exemplificá-la: nosso Navio Mercante *Baependi* transportava, do Paraná para o Nordeste, um Grupo de Artilharia do Exército, sob o comando do Tenente-Coronel Landelico de Albuquerque Lima. Nas costas de Alagoas, o navio foi traiçoeiramente atacado por um *u-boat* alemão, que o afundou com um torpedo. Já órfãs do pai, que faleceu no ataque, se encontravam no navio as três filhas do comandante do grupo, salvas com dificuldade extrema por seus tripulantes, sendo que um dos quais veio a falecer durante o salvamento. Coincidentemente, após a guerra, elas casaram-se com companheiros nossos,

o Almirante Júlio Bierrenbach e os Capitães de Mar e Guerra Eliseu Pallet e Edmar Aché, velhos amigos meus, todos eles já falecidos.

Para a nossa Marinha, a Segunda Guerra Mundial apresentou aspectos singulares que merecem, mesmo após tanto tempo, especial atenção: para a Marinha Mercante, ela começou antes mesmo do rompimento das relações diplomáticas do Brasil com a Alemanha e a Itália, em 28 de janeiro de 1942, ocasionado principalmente pelo ataque a navios mercantes brasileiros no Mediterrâneo sem qualquer justificativa plausível e terminou em meados de 1945, quando, vencida a ameaça de submarinos no nosso teatro de operações do Atlântico, foi suspensa a formação de comboios e libe-

rada a navegação em zig-zag, mas mantido o silêncio rádio, a navegação às escuras e as guarnições das peças de artilharia a bordo dos navios. Para a Marinha de Guerra, as operações navais de vigilância e patrulhamento de guerra no mar se podem dar como efetivamente iniciadas no princípio de 1942 e prosseguiram até 24 de setembro de 1945, quando foi desativada a operação de apoio e resgate dos aviões da Força Aérea americana, na ponte aérea Dakar-Natal, onde a Marinha era responsável pelas Estações 13, 14 e 15, das 16 existentes.

Foi nesse andar que, em 31 de agosto de 1942, o governo brasileiro, reconhecendo a existência do estado de guerra com a Alemanha e Itália, decorrente do torpe-

Em 1940 e 1941, diversas violações de nossa soberana neutralidade foram cometidas no mar pela Alemanha e pela Inglaterra

deamento de dezenas de navios mercantes nacionais, inclusive em águas territoriais brasileiras, e atendendo também a justificado e veemente clamor popular, não vislumbrou outra alternativa: abdicou de sua neutralidade e

incorporou-se ao conjunto de nações aliadas que combatiam aqueles países.

Verdade seja dita, a meu ver, o Brasil, premido por pressões políticas internas, não foi muito feliz na sua acertada decisão de manter neutralidade no conflito: em 1940 e 1941, diversas violações de nossa soberana neutralidade foram cometidas no mar pela Alemanha e pela Inglaterra, supridores que éramos dos carentes de matérias-primas e produtos no continente europeu, ao mesmo tempo que dependíamos deles na importação de produtos industriais e manufaturados de toda espécie, em mais da metade de nossas importações. Quase tudo era importado, desde vasos sanitários e talheres a dobradiças de portas e fiação elétrica; em troca, exportávamos o conhecido ABC –

açúcar, borracha e café. Bebiam o primeiro e o terceiro, e com segundo faziam pneus, que usavam em suas impecáveis estradas, e nos exportavam o excedente do terceiro, que ainda não produzíamos.

Foram criados, então, na Marinha de Guerra a Força Naval do Nordeste, sob o comando do Vice-Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra, ex-combatente da Primeira Guerra Mundial, e o Grupo de Patrulha Sul, posteriormente transformado na Força Naval do Sul, sob o comando do Contra-Almirante Octávio Figueiredo de Medeiros, com limite de atuação geográfica em áreas contíguas, no paralelo do Rio de Janeiro, e ambos estruturados para operações conjuntas com a Quarta Esquadra americana, à qual se incorporaram, com especial ênfase às ações antissubmarinas e de proteção ao tráfego marítimo no Atlântico Sul.

Esta última missão, como acima narrado, já estava em desenvolvimento em nossas costas desde o princípio de 1942, apreensivas que estavam nossas autoridades navais com o torpedeamento de navios brasileiros em águas internacionais e com o traiçoeiro ataque aéreo de surpresa da Marinha nipônica à Base Naval americana de Pearl Harbour, no Havaí, em 7 de dezembro de 1941, declarado e instalando então o estado de guerra entre os Estados Unidos e o Japão.

A declaração de guerra da Alemanha aos Estados Unidos, em 11 de dezembro de 1941, sem dúvidas precipitou a decisão da Alemanha de atacar os navios mercantes nacionais, sob o pretexto de que eram eles

supridores de materiais para seu novo inimigo, o que realmente acontecia. O Brasil não declarou guerra aos seus agressores; foi forçado a reconhecer a sua existência pelas sucessivas agressões de que era vítima. Ao fazê-lo, pela sua importância geopolítica no novo cenário bélico, em que ambos os lados contendores ampliaram suas preocupações e interesses no novo teatro de operações, já não era importante se o País queria ou não a guerra. O que importava era que ele já estava em guerra.

A declaração de guerra da Alemanha aos Estados Unidos, em 11 de dezembro de 1941, sem dúvidas precipitou a decisão da Alemanha de atacar os navios mercantes brasileiros, sob o pretexto de que eram eles supridores de materiais para seu novo inimigo

Entre as medidas tomadas realçam as de envio dos Encouraçados *São Paulo* e *Minas Gerais* do Rio para Recife e Salvador, respectivamente, onde, devidamente posicionados, passaram a integrar a defesa costeira das cidades, precária até então, cada um com sua potente bateria principal de 12 canhões de 305 mm, além da bateria secundária de 120 mm, muito apropriados para a missão que lhes

fora atribuída. Lá eles permaneceram até fins de maio de 1945, quando regressaram ao Rio. Missão cumprida.

De imediato, ficou acertada com os Estados Unidos, mediante protocolo oficial entre os governos envolvidos, sob a eficiente coordenação do Chanceler Osvaldo Aranha, a efetiva participação da Marinha no combate aos submarinos do Eixo no novo teatro de operações, em íntima colaboração com a Quarta Esquadra americana, participando de comboios e de outras medidas de proteção ao tráfego marítimo na área ao sul de Trinidad, com a finalidade precípua de

assegurar aos Aliados a continuidade do fluxo de materiais estratégicos. Os três contratorpedeiros classe M, por sua alta velocidade mantida, seu grande raio de ação e seu moderno e potente armamento, foram liberados das missões de escolta de comboios e utilizados, com grande eficácia, em outras missões prioritárias, entre as quais a escolta dos escalões da Força Expedicionária Brasileira (FEB) até Gibraltar, na entrada do Mediterrâneo. Acertada também ficou a facilitação mútua do uso de bases e instalações portuárias disponíveis.

Para atendimento das novas responsabilidades assumidas, os americanos se comprometeram a transferir para a Marinha brasileira oito contratorpedeiros de escolta de propulsão diesel-elétrica, oito caça-submarinos de casco de ferro e oito caça-submarinos de casco de madeira, todos de propulsão diesel, proporcionando também o treinamento de suas guarnições a bordo de seus navios e bases,

fornecendo, ainda, os canhões necessários a armar os navios mercantes brasileiros, empenhados nas operações, ficando sob a responsabilidade brasileira guarnecer, com pessoal militar treinado, as peças de artilharia embarcadas.

Essa pequena esquadra, para nós de grande valia, começou a chegar no princípio de 1944 e constituiu importante e primordial reforço para o cumprimento das ampliadas e novas missões atribuídas à nossa Marinha.

Ainda como parte das negociações, ficou acertado o financiamento da construção da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em Volta Redonda (RJ), em condições especiais altamente favoráveis ao Brasil, inclusive amortização da dívida até 1947 e pagamento do seu principal reduzido para cerca de 40 por cento do seu montante previsto. Foi um dos passos mais importantes para o início de nossa industrialização no setor mineral, com a crescente substituição de importação de derivados ferrosos industrializados por materiais de nossa própria produção.

Em 1938, encomendados à Itália, recebemos três modernos e excelentes submarinos da classe *Perla*; era o que havia de melhor na época, vindo a constituir a classe T: *Tupi*, *Timbira* e *Tamoio*. O conflito europeu, a partir de 1939, envolvendo a Itália motivou o cancelamento da entrega da outra metade da encomenda.

Inadequado seu emprego no tipo de guerra naval em que estávamos envolvidos,

passaram, sempre dois deles, um no Recife e outro no Rio de Janeiro, a servir como alvo em treinamento real antissubmarino para contratorpedeiros e caças brasileiros e americanos. A Marinha também, embora super atarefada, nunca descuidou do reabastecimento logístico, em material e pessoal, das ilhas de Fernando de Noronha, Abrolhos e Trindade.

A declaração do reconhecimento do estado de guerra do governo do Brasil pegou de surpresa a turma da Escola Naval de

Ficou acertada com os Estados Unidos a efetiva participação da Marinha no combate aos submarinos do Eixo, em íntima colaboração com a Quarta Esquadra americana, participando de comboios e de outras medidas de proteção ao tráfego marítimo na área ao sul de Trinidad

1939, que, já com seus integrantes como guardas-marinha, se achava embarcada em Viagem de Instrução no Navio-Escola (NE) *Almirante Saldanha*. Ao chegar ao porto de Montevidéu, recebeu ordens de aguardar três semanas, até que se pudesse, com relativa segurança, regressar ao Brasil, no porto do Rio Grande (RS).

Na Escola Naval, de imediato e especificamente, além das medidas de segurança acauteladoras de ordem geral implantadas no Rio de Janeiro, foram instaladas, no Pátio dos Canhões, duas peças de artilharia, permanentemente guarnecidas, contêiráveis para a entrada da baía. Ao mesmo tempo, com uma das suas extremidades ancorada na Escola e a outra no outro lado da baía, na Ilha de Gragoatá, foi colocada uma rede submersa metálica que bloqueava o acesso ao seu canal; permanecendo sempre fechada, a rede só era aberta para a passagem de embarcações autorizadas, com o auxílio de um rebocador. Sua segurança era feita por lanchas dotadas de metralhadora e de bombas de profundidade, para pronto uso.

O ingresso de aspirantes da Turma Escola Naval 1942 se processou normalmente, com cerca de 70 novos aspirantes admitidos no Curso Prévio. Diferentemente dela, profundas alterações se fizeram necessárias nas demais turmas do Curso Superior, do 1º ao 4º ano, para acelerar a formação de novos oficiais, com a duração do curso de formação de cinco para quatro anos, com implantação imediata, extinguindo-se o 4º ano escolar e suprimindo-se a Viagem de Instrução para os guardas-marinha.

Foi assim que a Turma Escola Naval 1939 (Langsch Dutra) teve sua formatura antecipada de dezembro para julho de 1943. Para abrir espaço para o ingresso da primeira “Turma da Guerra”, com 164 novos aspirantes, admitidos a partir de abril de 1943, os aspirantes do 4º ano, da

turma de 1939, foram desalojados da EN e embarcados e municados no NE *Almirante Saldanha*, atracado no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), deslocando-se eles diariamente, de lancha, para a EN, apenas para atendimento de suas atividades acadêmicas de aulas e provas. Para os aspirantes da turma de 1943, adaptaram-se alojamentos coletivos na EN para aqueles que não puderam ser acomodados em camarotes.

A rotina do aspirante era singela: alvorada às 5h30, café, estudo obrigatório, faxina, pequeno-almoço às 7h30, bandeira, parada, desfile, aulas ou provas, almoço às 12 horas, mais aulas e, após, prática de exercícios físicos e esporte. Em seguida, jantar, recreação, estudo obrigatório e silêncio às 21h30. Às quartas-feiras não havia aulas, reservadas que eram para embarque em navios de patrulha e instrução e em outros da Esquadra.

Sábado pela manhã, rotinas diversas, inclusive Ordem Unida com marcha prolongada e almoço às 12 horas. O licenciamento era às 13 horas, depois do almoço. O regresso até domingo, das 21:30 às 23 horas. Ah, ia me esquecendo do uniforme: jaquetão ou branco fechado, espadim e luvas. O corte de cabelo era rente, no regulamento.

Para comunicação com terra só havia disponível para os 400 aspirantes um único telefone, que podia ser usado por até cinco minutos, das 17 horas às 21h30, conforme lista de “piruação” diariamente organizada na alvorada. Para se ter uma ideia de como as coisas funcionavam, as provas tinham três questões, cada uma valendo três pontos. Mesmo que o aspirante acertasse tudo, tiraria nota 9; o 10 era a critério único do professor, sem direito de apelação. O grau de aprovação era 4. Eram quatro provas: as três primeiras escritas e a última oral, com peso 1, 2, 3 e 4, sucessivamente. Para

aprovação sem depender da prova oral, era preciso somar 40 pontos nas três primeiras, o que não era fácil. Diferentemente do atual sistema, no ingresso para o Curso Prévio o aspirante já estava direcionado para o Corpo da Armada, de Fuzileiros Navais ou de Intendentes Navais. Não estava prevista a opção de separação no Corpo da Armada, que só iria acontecer como primeiro-tenente, com o Curso de Especialização para Oficiais.

O rádio era proibido nos camarotes, mesmo nas horas de recreação. Não havia computador, TV, rádio de pilha, rádio FM, ar-condicionado, celular, telefone sem fio e nem xerox. O biquíni era visto com reservas e o “fio dental”, nem pensar. Sábado à noite, havia bailes nos diversos clubes sociais da cidade, como Botafogo, Fluminense, Flamengo, América, Tijuca e outros, nos quais eram imprescindíveis o paletó e a gravata e onde os aspirantes tinham as portas sempre abertas. Em paralelo, as namoradas e as candidatas a esse cobiçado posto organizavam festinhas mais reservadas em suas casas, restritas às suas amigas mais próximas, com a animação garantida pelo som da vitrola RCA rodando discos de vinil de *long play*, de 78 RPM. Com os aspirantes em alto conceito na bolsa da sociedade e os convites muito disputados, os bailes, sempre animados, eram discretamente vigiados pelos olhares cuidadosos das mães, sempre alertas. Sábado e domingo à tarde era pecado social imperdoável não ir a um cinema, matiné como se chamava, sendo *points* as sessões dos cines Metro Copacabana, Tijuca e Passeio, onde os pares de namorados mais saudosos e apaixonados discretamente se apressavam na disputa das poltronas da última fila do balcão. Depois da sessão, um gentil convite para um sorvete na Confeitaria Americana, na Brasileira ou em outra de mesmo elevado padrão, raramente era recusado.

Na época, só se falava em um filme da Metro que fez sucesso marcante: *E o vento levou*, com Clark Gable e Vivian Leigh. Tinha quatro horas de duração e um intervalo de 15 minutos para comentários, balas e pipocas. Finalmente (quase me esqueci) havia as imperdíveis idas às praias nas manhãs de domingo, verdadeiro colírio para os olhos da rapaziada, com a participação sempre bem-vinda das atletas femininas das praianas, que se esmeravam no levantamento de bolas para os rapazes, nas redes de vôlei. Não era *fair* as meninas “cortarem” nem os marmanjos fazerem o mesmo em cima delas. À noite, por motivos óbvios de segurança, as praias eram áreas *off limit*, abrangidas pelo *black out*, como toda a orla marítima, incluindo o Corcovado e o Pão de Açúcar. Automóvel, nem pensar; era condução de luxo escasso, além do que havia severo racionamento de gasolina. Só restavam o bonde e o ônibus, este último carregando, no máximo, oito em pé. O linho inglês HJ, recomendado para nossos uniformes brancos, desapareceu do mercado e surgiu o caroaá, uma inovação do Nordeste para confecção de ternos masculinos. Como o *whisky* britânico evaporou, sucedeu-lhe o rum cubano, que, num feliz casamento com a Coca-Cola americana, conquistou nas baladas a moçada alegre e progressista, que, com cumplicidade, comparecia com o gelo e a imprescindível rodela de limão brasileiro, este sim, se dizia, responsável pelos pileques que a nova refrescante e “inofensiva” bebida às vezes ocasionava. As meninas não tomavam bebidas alcoólicas, não era bem visto, mas, discretamente, davam uma bicada no copo do seu par ou namorado. E, pasmem, as praças não tinham cerca, os edifícios não tinham grades, não havia assaltos e arrastão era o nome que se dava à pesca junto às praias, onde os banhistas ajudavam os pescadores, com alegria, a puxar a rede até

a areia, para recolher os peixes. Cada um vivia o seu momento e o desfrutava a seu modo. Tempo bom.

Na Escola Naval, atropelado por uma rotina acadêmica rigorosa, o aspirante vivia o dilema de estudar ou estudar, num mutirão de esforço contínuo em que os colegas mais bem classificados se esforçavam com aulas extras para os mais necessitados, na tentativa de livrá-los dos exames de segunda época, da repetição de ano ou até mesmo do desligamento da Escola.

À medida que as turmas iam se formando e partindo para o embarque imediato a bordo dos navios empenhados em operações, era difícil de ocultar, nos que ficavam, a frustração de não poder segui-los para participar mais eficazmente do esforço de guerra.

A justa ansiedade já se projetava, na mente de cada um, na dúvida se o que se pretendia, de fato, era que a guerra se prolongasse mais ou que o curso acabasse antes de seu término.

Foi seguindo uma rotina que soou na Escola Naval a estridente e odiada sirene, anunciando a alvorada, precisamente às 5h30 de um dia escuro e frio, prestes a nascer. O corneteiro, irado, repetiu no clarim impicante a ordem que todos já estavam fartos de ouvir. Para o Aspirante Acyr (EN/1943) foi fácil ir ao banheiro, colocar o calção, camisa de frio e tênis, tomar um cafezinho preto e descer para a garagem de barcos para iniciar o treino de remo no yole a 8, onde era sota-voga, após um exercício de alongamento rotineiro. Barco n'água, rumo à Enseada de Botafogo, Sol despontando, aproveitando o mar calmo pela ausência de vento.

O patrão, Aspirante Luiz Ferreira (EN/1943), dava a voga e reclamava por mais força nas remadas e atenção na palamenta, cronômetro na mão e olho nas marcas de terra.

Naquela mesma hora, tocou o alarme geral a bordo do Caça-Submarino *Guaporé*, acionado pelo oficial de serviço no convés, Tenente Weaver (EN/1940), que, olho no cronômetro, anotava o tempo que cada Divisão demorava, até que o navio pudesse dar o “pronto para combate”. Novato a bordo, o guarda-marinha recebeu, aliviado, a informação de que era rotina dos navios em viagem, além de navegarem em zig-zag, em silêncio rádio e à noite às escuras, se prepararem para reprimir ataques de submarinos, durante os crepúsculos matutino e vespertino, quando eles, usando com mais destreza e rapidez o periscópio, se aproveitavam da silhueta dos navios projetadas no horizonte para “dar o bote” fatal.

Às 9 horas, o Aspirante Bion (EN/1942), ansioso e cansado depois de uma noite mal dormida, estudando, lutava desesperadamente com a Tábua de Logaritmos de Callet, com nove decimais, cálculos feitos sem auxílio de qualquer aparelho, na munheca, verdadeira maratona aritmética, no exíguo tempo da prova: numa questão que valia três pontos, caso se enganasse no resultado em menos de três segundos, de arco ou tempo, por erro de cálculo, ia perder um ponto; se o erro fosse maior, perderia dois. Coisa de louco, com a qual nunca iria se conformar, no que contava com o apoio unânime de seus colegas, sofredores como ele. A bordo do Caça-Submarino *Goiana*, o Tenente Borba, com destreza, manuseava o sextante com a intimidade daquele que domina sua tarefa e passava para o sinalheiro que o assessorava as diversas alturas observadas do Sol, para cada instante, sem estresse, para o cálculo da longitude do caça, sem problemas.

Para o Aspirante Bion, as coisas não foram tão mal; lógico que errou, com tantos cálculos para fazer, mas os erros em duas questões, felizmente, aconteceram na casa dos segundos e ele conseguiu um invejá-

vel grau 5 na prova. Ufa, que sufoco. Ao meio-dia tocou rancho e ele seguiu aliviado para aproveitar um merecido almoço, que saboreou com o apetite de sempre. “Ainda vai dar para tirar uma soneca na poltrona do salão de leitura, depois do almoço”, pensou ele.

No mar, a situação não estava tão boa para a tripulação do *Goiana*: o vento aumentou e rondou, as vagas passaram de 2 para 4 e não estava fácil, com o sextante, obter a altura meridiana do Sol para o cálculo da latitude do barco, que mais parecia um cavalo bravo, corcoveando sem parar. “Top! Oba, consegui uma bela medição. Toma nota, sinaleiro”, mandou o Tenente Borba. “É... perdi a fome, este jogo está me matando, não vai dar para almoçar. Talvez mais tarde dê para comer alguma coisa”, pensou ele. E... “carga ao mar”, junto à borda, a sota-vento, lógico. Pudera, ele estivera destacado bastante tempo no Cruzador *Marblehead*, da Marinha americana, um verdadeiro “luxo”

de conforto e estabilidade, mormente se comparado com aquela casca de nozes que era o caça-ferro. O imediato, Capitão-Tenente Leoncio, lobo do mar e já acostumado às diabruras do seu hospitaleiro caça, não conseguiu disfarçar um sorriso maroto de gozação para o novato a bordo. “Ele vai se acostumar”, pensou ele com seus botões. E ele se acostumou.

Na EN, o dia 19 de julho de 1944, mais um de monótona rotina, parecia que ia terminar para os aspirantes com o pontual e arrastado toque de silêncio das 21h30,

todos recolhidos a seus camarotes para uma noite de merecido repouso. No camarote 412, embora com sono, o Aspirante Guarita (EN/1942), num rasgo de “valentia acadêmica”, resolveu dar uma última revisão na matéria da prova do dia seguinte. Afinal, ele estava devendo: foram muitas as vezes que ele se dedicou mais às partidas de sinuca, no salão de jogos, do que às apostilas de Cálculo Integral. Tudo foi bem até que, vencido pelo cansaço, ele resolveu ir para o beliche para um merecido sono. Eram 23h55 quando ele apagou a luz e se deitou. Um forte clarão e uma trovoadas foram as últimas sensações que percebeu antes de dormir.

O Tenente Alonso já se preparava para preencher o Livro de Quarto quando, com um clarão, o *Vital de Oliveira* foi sacudido por forte explosão e rápido, já às escuras, começou a se inclinar e afundar de popa, vítima de um torpedo alemão do *U-boat 861*

Na mesma hora, o Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira*, comandado pelo Capitão de Fragata João Baptista Guimarães Roxo, singrava o litoral do Estado do Rio, com o farol de São Tomé no visual, escoteiro, em derrota de Vitória para o Rio, noite escura, céu encoberto, vento fresco, bem próximo da costa, para “não dar sopa” para os submarinos, com a escolta apenas do CS

Javari, sem radar. Para a manhã seguinte estava prevista a chegada ao Rio para muitos, como os Guardas-Marinha Brito e Jansen, após prolongados meses de ausência. O Tenente Alonso (EN/1939), oficial de serviço no passadiço, já se preparava para preencher o Livro de Quarto quando, com um clarão, o barco foi sacudido por forte explosão e rápido, já às escuras, começou a se inclinar e afundar de popa, vítima de um torpedo alemão do *U-boat 861*.

Poucos dos que estavam nas cobertas abaixo conseguiram chegar ao convés,

onde, entre outros, o Tenente Canongia, bom nadador, liderava um grupo de marinheiros em faina de reunir tudo o que pudesse flutuar e tentava preparar uma baleeira para lançar na água. Os esforços foram em vão. Convés submerso, já exausto, dentro d'água, ele se desdobrava bravamente no auxílio aos mais necessitados, muitos dos quais não teriam sido salvos sem sua ajuda. Felizmente o resgate veio rápido e até a madrugada já haviam sido recolhidos todos os sobreviventes pelo CS *Javari* e por barcos pesqueiros que acorreram ao local. Não estavam entre os 99 tripulantes resgatados os Guardas-Marinha Brito e Jansen (EN/1940).

Avisadas as famílias dos desaparecidos, a Marinha expediu comunicado a respeito, para consternação geral, especialmente na Escola Naval, onde Brito e Jansen fizeram bons amigos e deixaram muitas saudades.

Julho de 1944 não foi de sorte para a nossa Marinha: no dia 21, às 9h30, a Corveta *Camaquã*, que fazia parte da escolta de um comboio que se dirigia do Rio para Trinidad, com escala no Recife, soçobrou a 12 milhas da entrada do porto de escala, atingida por violento golpe de mar. Impactado pelo través por um vagalhão, o navio “dormiu” na vaga e não se recuperou do jogo. O tenente Laboriau narrou: “No passadiço, vi a antepara virar piso e mal tive tempo de sair pela porta para ver a quilha virar portaló, o navio ainda avançando, o hélice girando lentamente, pelo efeito do que sobrou do resto de vapor que ainda alimentava a máquina”. Os tripulantes que

tiveram a sorte de chegar ao convés se agarravam ao casco emborcado, até que ele, calmamente, submergiu, lançando n'água aquelas vidas em desespero e levando em seu bojo, num gesto de traição velada, justamente aqueles que não o abandonaram em sua última viagem. Arrepentido, talvez, deu a eles, em suas escuras entranhas, o mais digno e glorioso túmulo perpétuo, somente reservado a verdadeiros marinheiros.

Felizmente o resgate veio rápido: dado o alarme pela fonia e pelos holofotes de sinais, os caças *Graúna* e *Jutaí*, que

Julho de 1944 não foi de sorte para a nossa Marinha: no dia 21, às 9h30, a Corveta *Camaquã*, que fazia parte da escolta de um comboio que se dirigia do Rio para Trinidad, com escala no Recife, soçobrou a 12 milhas da entrada do porto de escala, atingida por violento golpe de mar

também faziam parte da escolta, velocidade máxima, viram a corveta desaparecer, tragada pelas ondas, mas ainda aproveitaram uma boa referência em marcação para a corrida salvadora. O Tenente Reis Vianna, do CS *Graúna*, contava com que satisfação ajudou a retirar da água o exausto Tenente Laboriau e tantos outros bafejados pela sorte de estarem vivos. Entre os sobreviventes não se encontrava o co-

mandante da corveta, o Capitão de Corveta Gastão Monteiro Moutinho.

Posteriormente, o Tenente Laboriau ingressou no Quadro de Engenheiros Navais, após concluir com brilhantismo o Curso de Engenharia Naval no mundialmente conceituado Massachusetts Institute of Technology (MIT), em Boston, EUA. Já reformado, faleceu há poucos anos, sempre inconformado, me dizia ele, porque a Marinha se negou a indenizá-lo pela perda do seu sextante, que usava a bordo em navegação e que não pudera salvar, ou melhor, nem tivera tempo de cogitar de fazê-lo. É

que, nas instruções expedidas pela Marinha para indenização de bens pessoais de naufragos, os sextantes não constavam entre os itens indenizáveis, por já fazerem parte integrante e obrigatória dos equipamentos dos navios.

A guerra no mar no Atlântico só terminou em 8 de maio de 1945, com a rendição incondicional da Alemanha às nações aliadas, pois a Itália já havia capitulado aos Aliados em 3 de setembro de 1943.

Com o fim da guerra na Europa, parcela substancial dos bombardeiros da Força Aérea do Exército americano ficou ociosa e havia urgência em transferi-la para o teatro de operações do Pacífico, a fim de acelerar o fim das hostilidades, com a necessária rendição do Japão.

A solução encontrada foi organizar uma “ponte” de segurança de navegação aérea e de resgate, para que os aviões, decolando ao amanhecer de Dakar, pudessem pousar com segurança, ainda de dia, em Natal. Para tal, foram programadas 16 estações navais de navios, localizadas sobre uma linha loxodrômica, numeradas em ordem decrescente da origem do voo para seu destino, ficando a Marinha americana com as 12 primeiras, a Marinha do Brasil com as de nºs 13, 14 e 15 e a Marinha da Inglaterra com a de nº 16. O contato rádio entre as aeronaves e os navios ficou sob a responsabilidade da Marinha dos EUA, que embarcou em todas as estações navais seus próprios telegrafistas.

O que poderia parecer novidade, de fato, não o era: em meados de 1942, para a invasão do norte da África, foi usado, com grande êxito, o mesmo tipo de operação, só que, lógico, em sentido oposto.

E foi assim que o Cruzador *Bahia*, substituindo o Contratorpedeiro de Escolta *Bauru*, assumiu a Estação 13 no dia 2 de julho de 1945, trocando eles as cordiais e tradicionais mensagens de “feliz comissão” e de “boa viagem”, tudo como previamente planejado. O que parecia indicar que seria uma comissão calma para o *Bahia*, sem maiores tropeços, viria se transformar,

nos próximos dias, na maior tragédia da nossa Marinha nas últimas décadas, com a perda de 336 tripulantes, entre os quais seu comandante, o Capitão de Fragata Garcia D’ávila, e de quatro marinheiros norte-americanos, responsáveis a bordo pelas comunicações com os aviões.

No dia 4 de julho, logo após o café da manhã, soou no *Bahia* o alarme de postos de combate, para mais um treinamento de rotina,

ao qual ocorreu, célere como de costume, a sua bem treinada tripulação. Pouco depois, um disparo acidental de uma metralhadora AA de 20 mm atingiu uma das bombas de profundidade nas calhas da popa, resultando na explosão de todas as demais, transformando o convés do cruzador num inferno inimaginável de mortos e feridos. A popa abriu em leque e o barco começou a afundar rapidamente. Gravemente ferido, seu comandante recusou os socorros do enfermeiro e determinou que ele se

A 4 de julho de 1945 um disparo acidental de uma metralhadora AA de 20 mm atingiu uma das bombas de profundidade nas calhas da popa, resultando na explosão de todas as demais, transformando o convés do Cruzador *Bahia* num inferno inimaginável de mortos e feridos

dedicasse a socorrer os que ainda tivessem chance de salvamento. Com as explosões, muitas balsas foram destruídas, bem como as cartelas de madeira de água potável que elas armazenavam. Em poucos minutos, o navio desapareceu, levando em seu bojo seus tripulantes, muitos dos quais, cobertas abaixo e nas praças de máquinas, sequer tiveram a oportunidade de chegar ao convés. Problemas de desencontro nas comunicações concorreram para que as buscas só fossem iniciadas em 8 de julho, num domingo, quando, pela manhã, um ajudante de cozinha do navio mercante inglês *Balfe*, casualmente, avistou uma balsa com sobreviventes e deu o alarme. Foram recolhidas sete balsas com 33 sobreviventes, dos quais oito, em estado de saúde precário, vieram a falecer ainda a bordo.

Sempre tive dúvidas quanto à razão do atraso do início das operações de buscas, até que, faz mais de três décadas, foram elas esclarecidas em conversa que tive com meu colega de turma, o Aspirante Requião (EN/1943), que, já então segundo-tenente (IM), dava serviço de dirigente de tráfego na Força Naval do Nordeste (FNNE). Disse-me ele que o rádio do *Bahia* apresentava constantes defeitos, interrompendo as comunicações com o comando da Força e que não era surpresa quando não chegava sua posição de meio-dia ou quando ela vinha com atraso. No dia em que ele afundou e, conseqüentemente, deixou de mandar sua posição de meio-dia, seguindo o procedimento padrão de segurança estabelecido para tal situação, foi feito contato com a Base Aérea de Natal e indagado se algum avião recém-pousado podia confirmar o bloqueio rádio com a Estação 13 (Cruzador *Bahia*). A resposta veio positiva e a operação de busca não foi iniciada. Não soube ele me informar quantas vezes esta rotina foi repetida, mas o certo é que, quando o *Balfe* emitiu o alarme geral e este foi recebido no

comando da FNNE, a situação do *Bahia* era de estado de alerta, o que não justificava, ainda, o início de uma operação de busca e salvamento.

Há muitos anos, aceitei, com grande satisfação, o convite da Marinha para visitar as instalações de seu programa nuclear, em Aramar, SP. Na viagem, aproveitando a oportunidade, me aproximei do Almirante Lúcio Torres Dias, que, como primeiro-tenente (EN/1939), foi o único oficial sobrevivente do *Bahia*. Solicitei-lhe, com cautela, a gentileza de me prestar alguns esclarecimentos sobre a tragédia do cruzador, tendo em vista, inclusive, que ele havia passado, junto com outros naufragos, mais de cem horas numa balsa, até o seu resgate pelo *Balfe*. Contrariando minhas preocupações, o Almirante Lúcio atendeu de pronto ao meu pedido e passou diversas horas gentilmente respondendo às minhas indagações, inclusive durante as longas viagens de ônibus, nas quais passamos a ocupar assentos lado a lado. Minha sorte é que eu era da Divisão de Máquinas e por isso não tinha que subir ao convés nos postos de combate, disse-me ele.

Seus minuciosos relatos, inclusive sobre as causas do acidente e o grande estrago causado pelas explosões às balsas e suas cartelas de água, me permitiram uma visão mais ampla e precisa dos fatos, ampliando meus conhecimentos já adquiridos pela leitura de outros livros e artigos a respeito e confirmando as declarações do Tenente Requião.

É comovente o sacrifício daqueles heróis, castigados pelo Sol, pela fome e pela sede, ameaçados por tubarões e causticados pelas águas-vivas dias após dias, à espera de um socorro que não chegava.

Faz muito tempo, num curso na Base Naval de New London, da Marinha dos EUA, tive um ótimo instrutor de Tática de Submarinos, Commander Gary, que, seu

submarino afundado, ficou prisioneiro por mais de dois anos dos japoneses, dos quais não conseguia disfarçar o incontido ódio que nutria, quando, inevitavelmente, a eles se referia. Ao final de cada aula, sempre brilhante, ele se despedia com a mesma advertência, no seu castiço inglês de tex-mexicano: “... e não se esqueçam, tenham cuidado, no mar m... acontece”.

Aspirantes, mais uma vez, parafraseando Napoleão junto às pirâmides do Egito, quero lembrar-lhes, do alto desta tribuna, que já três gerações nos contemplam desde que, na guerra, aos 16 anos, adentrei os históricos portões desta saudosa Escola Naval, ainda em trajes civis, para me in-

corporar ao 3º Grupo do 1º Pelotão da 1ª Companhia do Batalhão Escolar, como integrante da Turma EN 1943, preparando-nos para a cerimônia de Juramento à Bandeira, na tradicional solenidade do dia 11 de junho, que se aproxima-

va. Não consigo até hoje, com palavras, expressar a imensa felicidade e o orgulho que se apossaram de todos nós. Era como se tivéssemos encontrado o paraíso na Terra. Eu gostaria de ter hoje a importância que eu julgava que tinha àquela época.

Comandava minha Companhia o então Aspirante João Mario Baptista (EN/1940), diretor de *A Galera*, que me “convidou” para auxiliá-lo na revista, o que, como bom calouro e com juízo, aceitei de imediato, assumindo o posto de revisor, onde permaneci por bastante tempo. Mais tarde, na vida civil, continuamos nosso amigável convívio e lamentamos, eu e minha mulher, o prematuro falecimento de sua esposa Carmen e, depois, o dele – ela que desenvolvia intenso e expressivo serviço

social, em atendimento voluntário a cegos.

Posteriormente, em tempos bastante conturbados e difíceis da vida política nacional, quando, mais uma vez, foram postos em prova o patriotismo e a união das nossas Forças Armadas, mais precisamente no segundo semestre de 1964, retornamos a esta Escola para prestarmos exame de admissão ao Curso de Comando e Estado-Maior da Escola de Guerra Naval (EGN). Ao término do curso, elegemos, por unanimidade, para patrono da Turma o insigne ex-combatente Almirante Ary Parreiras.

A escolha de seu nome teve o principal propósito de, mais uma vez, realçar a memória de quem, pelas suas qualidades de

Ary Parreiras, marinheiro de inigualável valor, teve excepcional e prestimosa atuação durante a guerra como comandante da Base Naval de Natal (RN)

chefe naval, dedicou sua existência inteiramente à Marinha e à Nação e soube cultivar a noção do cumprimento do dever no seu mais alto grau.

Marinheiro de inigualável valor, teve excepcional e prestimosa atuação durante a

guerra como comandante da Base Naval de Natal (RN), principal Organização Militar da Marinha responsável pelas funções logísticas de suprimento, manutenção e reparos da Força Naval do Nordeste, apoiando, entre outros, os nossos contratorpedeiros classe *Bertioga*, os caça-submarinos classes *Graúna* e *Jutaí* e diversos navios da Quarta Esquadra americana que lá aportaram, sob os cuidados diretos dos incansáveis Capitães-Tenentes Jannuzzi e Toscano, num incessante vapt-vupt de fazer inveja. De tanto entusiasmo, eles chegavam a competir com eles mesmos, no afã de fazer, a cada vez, melhor e mais rápido. O Almirante Jannuzzi, décadas depois, foi eficiente diretor do AMRJ, quando, pela primeira vez fora dos Estados Unidos, foi

realizada uma obra de reforma estrutural de grande vulto num submarino de construção americana (classe *Fleet Type*), o *Bahia*, que eu, à época, tinha a honra de comandar.

Ele e outros colegas e subordinados que com ele serviram, inclusive eu, nos reuníamos todas as quartas-feiras para almoçar, durante mais de 30 anos. Um a um, o grupo foi diminuindo. Antes de morrer, como almirante de esquadra reformado, nos pediu que continuássemos, mesmo sem ele, as nossas saudosas e alegres reuniões semanais. Coube a mim encerrá-las, há cerca de um ano, como último sobrevivente do grupo.

De novo volto à Escola Naval, numa incontrolável compulsão histórica. É que a solenidade de formatura do nosso curso da EGN foi realizada aqui, no seu antigo cinema, onde hoje se localiza o museu, presidida pelo eminente Presidente da República, o Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco, coincidentemente pai do Aspirante Paulo, da Turma EN/1942, falecido prematuramente.

Honrado com a escolha de meus colegas para orador da Turma Almirante Ary Parreiras, tive a oportunidade de expressar na ocasião, em meu discurso, algumas considerações e preocupações que, aprovadas por unanimidade pela turma, passo a recordar por julgá-las, ainda hoje, oportunas e válidas:

“Assuntos de maior relevância para o País, além de despertarem o interesse natural dos estudiosos militares, por constituírem temas palpantes, representam motivos de apreensão, pela complexidade que envolve seu equacionamento e pelos antagonismos a serem

vencidos na resolução dos problemas a eles inerentes.

A imensidão de nossas costas, a situação estratégica do País e nossos compromissos internacionais constituem, entre outros, fatores ponderáveis a considerar na grande parcela de responsabilidade que cabe à Marinha na conjuntura brasileira.

No mar, improvisar é sucumbir; é perecer.

A renovação de uma força naval não pode ser cogitada apenas quando surge a necessidade de utilizá-la, mas tem que se antecipar do tempo necessário ao seu planejamento, obtenção do material, seleção e preparo do pessoal para seu eficiente emprego.

Todas as nações marítimas, em todas as épocas, que abdicaram ou se descuidaram do domínio do mar provaram o fel da derrota e se arrependem, tardiamente, da falha imperdoável.

A cada dia, o mar se constitui em maior fonte de riqueza; portanto, mais promissor e mais cobijado. Suas águas oferecem o alimento abundante, amenizam o clima e deleitam a vista, mas escondem nas suas profundezas a ameaça àqueles que descuidam de sua guarda, permitindo que, em suas entranhas, seja gerado o monstro da destruição, nascido da discórdia, alimentado pelo ódio e fortalecido pela ambição.”

Em princípios de 1968, ao deixar o comando do Submarino *Bahia*, fui surpreendido com minha nomeação para o importante cargo de comandante do Corpo de Aspirantes. Recebi-a com surpresa, pre-

**No mar, improvisar é
sucumbir; é perecer**

★ ★ ★

**Reverenciando nosso
passado, seremos dignos de
nosso futuro**

ocupação e entusiasmo; surpresa porque já havia sido nomeado para outra comissão, na Escola Superior de Guerra; preocupação porque achava não ser eu o mais bem qualificado para a função, identificando em outros colegas melhores qualidades para tal mister; e entusiasmo por ter a certeza de que iria colaborar com o aperfeiçoamento cívico, moral e profissional dos que viriam a ser os almirantes do ano 2000, a quem estariam entregues, então, os destinos da nossa Marinha. Eles não me decepcionaram. Das comissões que exerci na Marinha, esta foi, sem dúvida, uma daquelas que mais me marcaram profissionalmente, me deixaram saudades e até hoje me enchem de orgulho por tê-la exercido.

Enquanto dirijo agora minhas palavras especialmente a vocês, aspirantes, meu pensamento viaja no tempo para projetá-los na década de 2030,

com a hercúlea responsabilidade de, como almirantes, comandarem a Marinha. Estejam certos, ela não será nem melhor nem maior do que vocês o forem.

É nessa trajetória no tempo que vocês, ano após ano, comissão após comissão, irão construir, cada um, sua própria carreira naval, da qual sempre hão de se orgulhar.

Mas não se iludam: nos mares que irão navegar, nos céus que irão voar, nas profundezas das águas que irão mergulhar e nas trilhas que irão caminhar, nem tudo serão flores e nem sempre as águas serão tranquilas, os ventos serão brandos, a temperatura será amena e o terreno será de fácil progressão.

Momentos de adversidade e fraqueza certamente virão, e se em algum deles o desânimo estiver prestes a minar sua determinação de prosseguir, inspirem-se nos exemplos de seus maiores, em especial nos

dos ex-combatentes da nossa Marinha, que jamais faltaram ao cumprimento de suas obrigações para com a Pátria até o sacrifício máximo, para que jamais paire em suas mentes qualquer dúvida sobre a certeza do dever cumprido, maior recompensa que um marinheiro pode vir a merecer na inatividade.

Aceitamos como válida, entre tantas outras, a definição acadêmica de que o poder é a capacidade de exercer pressão contra antagonismos e adversidades.

Embora entendido como uno, ele se manifesta nos campos social, econômico, político ou militar, mas não se dissocia da íntima interdependência de suas expressões. Seu crescimento, ainda que não ocorra no

**A Marinha, estejam certos,
não será nem melhor nem
maior do que vocês o forem**

País atualmente, induz ao necessário reconhecimento que todo incremento de poder é passível de surgimento de antagonismos que a ele possam se opor, com

a conseqüente geração de possíveis conflitos a serem enfrentados, interna e ou externamente. Daí a imprescindível análise contínua da sua estrutura pelos militares, para que o preparo de sua componente militar possa propiciar a tempo a neutralização de tais antagonismos, se ineficazes todos os outros elementos institucionais de persuasão.

Desde 1945 não enfrentamos nenhuma situação de guerra decorrente de ataques externos, mesmo porque nunca praticamos qualquer ato hostil que lhes pudesse dar causa. Geograficamente, todas nossas fronteiras terrestres estão demarcadas e ratificadas por tratados diplomáticos, sem dúvidas, sequelas ou ambições hegemônicas, fator preponderante desta prolongada convivência pacífica que mantemos, por mais de século, com nossos irmãos vizinhos. Militarmente, apenas estivemos envolvidos com nossos contingentes como integrantes

de Forças de Paz da Organização das Nações Unidas (ONU) e da Organização dos Estados Americanos (OEA). Assim foi em Suez, no Congo, em Angola, na República Dominicana e, agora, por mais tempo, no Haiti. Nossa geração militar se credita por essa auspiciosa constatação histórica.

A atual conturbada conjuntura internacional e os exemplos da História nos autorizam a acreditar que essa situação se torne cada vez mais estável e perdure a longo prazo, indefinidamente? – Se queres a paz, prepara-te para a guerra; – Não faça a guerra e, por último, e mais importante – Não perca a guerra. Esta trilogia, de milenar conhecimento, eu adoto como importante referência conceitual e os exorto a fazerem o mesmo; ela, cada vez mais, reafirma sua validade, com a análise corrente dos fatos que envolvem a história da humanidade.

Não há democracia sem liberdade, mas não há liberdade sem segurança. E são as Forças Armadas os últimos instrumentos que, devidamente estruturados e equipados, fundados no patriotismo, na hierarquia e na disciplina, seus imprescindíveis pilares básicos, poderão garantir a segurança necessária ao exercício da liberdade e da democracia em qualquer nação livre que se sinta ameaçada em sua integridade.

É assim que caminha a humanidade, até agora sem encontrar um rumo certo para o combate eficaz ao novo desafio do terrível terrorismo religioso islâmico, que se expande mundo afora, a ferro e fogo, espalhando o pavor e o ódio, fundado em teocracia retrógrada e exótica, que o mundo moderno repudia.

Ainda muito aquém de nosso potencial e das nossas possibilidades, nosso comércio

exterior se amplia a passos largos e já despontamos como um dos principais celeiros do mundo. Ultimamente, vêm se ampliando nossas responsabilidades marítimas, com descoberta e exploração de numerosas jazidas petrolíferas e de gás em nosso mar territorial, que respondem pela maior parte do combustível que consumimos. Nossas frotas mercantes oceânicas cruzam os sete mares, em navios cada vez maiores, com reconhecidas segurança e eficiência, transportando nossas riquezas e nossos recursos, constituindo-se em verdadeiras artérias que oxigenam os pulmões da nossa economia, alimentando o mundo com nossos cereais e outros produtos da pecuária, já que mantemos o segundo maior rebanho

bovino da Terra.

Nossos oleodutos e gasodutos, lançados no fundo de nossas águas, emergem na nossa costa, prosseguindo na sua missão de condutores de nosso ouro negro ou de nosso gás até as refinarias ou centros de

consumo, geradores de nosso progresso e desenvolvimento. Cabe à Marinha do Brasil a responsabilidade de proteger e defender o teatro de operações de todas essas atividades, garantindo o fluxo normal e contínuo do seu imprescindível suprimento, propiciando, sempre que necessário, com eficácia e oportunidade, o necessário grau de segurança adequado, imprescindível ao bom desempenho de nossas frotas mercantes no mar, parte integrante e importante do nosso Poder Marítimo.

E, observem, nem mencionamos as suas responsabilidades pertinentes às grandes bacias lacustres e fluviais navegáveis, especialmente a da Amazônia, ainda tão descuidada e já tão internacionalmente cobiçada. Na crise de água doce, cuja existência já não se pode mais desconhecer, somos peça

**– Se queres a paz, prepara-te para a guerra;
– Não faça a guerra e, por último e mais importante
– Não perca a guerra**

de invulgar importância, por nossos vastos mananciais aquíferos superficiais e subterrâneos, no equacionamento de qualquer solução que possa ser aventada.

Em vocês, aspirantes, que voluntariamente abraçaram a carreira das armas no mar e se iniciam nesta gigantesca jornada cívica, nós, velhos ex-combatentes, já centenários, nonagenários e octogenários, na plenitude da nossa quarta idade, depositamos a inabalável confiança que saberão conduzir o Brasil e a Marinha na direção de seus altos destinos, em lugar de relevo, cada vez mais alto, no concerto das nações.

No momento, me domina um profundo sentimento de que as palavras que ora lhes dirijo, quais sementes lançadas em solo fértil, germinarão em suas mentes, onde crescerão as árvores frondosas cujas sombras acolhedoras abrigarão com segurança nossas gerações, em que as crianças sejam

mais cuidadas e protegidas; os jovens tenham mais oportunidades e esperança; e os velhos, mais tranquilidade.

Só então o Brasil deixará de ser o sempre país do futuro, despertando-se nele o gigante adormecido que ele ainda encerra. Reverenciando nosso passado, seremos dignos de nosso futuro.

Muito mais eu teria para lhes dizer e gostaria de fazê-lo; mas não se assustem, não o farei agora. Esta exposição resultou de exaustiva pesquisa e prolongada compilação de dados a que, prazerosamente, me dediquei, não só pela sua importância histórica, mas também em consideração a vocês, na tentativa de lhes ofertar um estudo com maior volume de informações a respeito.

Termino com o já tradicional brado do Corpo de Aspirantes, que, como seu comandante em 1968, tivemos a honra de instituir: BRA–SIL! MARINHA!

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<VALORES>; Espírito de corpo; Segunda Guerra Mundial; Tradição; Coesão militar; Exortação;

BIBLIOGRAFIA

- A GALERA. Revista da Escola Naval, 1941 a 1945.
- BONALUME NETO, Ricardo. *A nossa Segunda Guerra Mundial*, 1995.
- BORBA, Carlos (Capitão de Mar e Guerra-Ref.). *Guardas-marinha na guerra*, 2004.
- CAMINHA, João Carlos Gonçalves (Vice-Almirante-Ref^o). *A bordo do Contratorpedeiro Barbacena*, 1994.
- GUSMÃO, Odyr Marques Buarque de (Contra-Almirante-Ref.). “Retrospectiva histórica da tragédia do Cruzador *Bahia*”. *Revista Marítima Brasileira*, Vol. 135, nº 07/09, 3º trim/2015.
- MARTINS, Helio Leôncio (Vice-Almirante-Ref^o) *História Naval Brasileira*. Serviço de Documentação da Marinha, 1985.
- MARTINS, Helio Leôncio (Vice-Almirante-Ref^o) e Antônio Augusto Cardoso de (Contra-Almirante-Ref^o). *Estórias Navais Brasileiras*, 1985.
- MELLO, Paulo Vaz de (Contra-Almirante-Ref^o). “A Força Naval do Sul”. *Revista do Clube Naval*, 2º trim./2002.
- RAJA GABAGLIA, A. C. (Capitão de Mar e Guerra). *Poder marítimo nas duas guerras mundiais*. Imprensa Naval, 1953.
- SALDANHA DA GAMA, Arthur Oscar (Vice-Almirante-Ref^o). *A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial*, 1982.