

# O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As histórias aqui contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se conta nas conversas alegres das praças-d'armas e dos conveses. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verídicas e por isso caracterizam várias fases da vida na Marinha.

São válidas, também, histórias vividas em outras Marinhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso por carta, ou por *e-mail*.

---

## LONA E AREIA\*

Era uma faina divertida, e penso que não mais existe, pois não há mais navios com convés coberto de tábuas.

Que eu me lembre, os últimos foram os cruzadores *Tamandaré* e *Barroso*, o *Saldanha* e o *Guanabara* e, depois de um grande hiato, o Navio-Veleiro *Cisne Branco*. Mas, no meu tempo de *Barroso*, era rotina.

A faina animava a guarnição; todos, de uma maneira ou de outra, participavam dela.

Os preparativos começavam na quinta-feira, véspera da faina propriamente dita.

Havia uma mistura densa de água e barro jogada sobre as manchas de óleo ou graxa deixadas, durante a semana, caídas, por acaso, sobre o convés.

Da noite para o dia seguinte, o barro absorvia a mancha, e o convés, depois de esfregado, ficava perfeitamente limpo.

Neste dia, não havia a rotineira parada quando o imediato dá as ordens do dia para os encarregados de divisão. Não havia tempo a perder!

O pessoal envolvido diretamente na faina não usava sapatos nem botinas. Os pés descalços entravam por um pedaço de mangueira velha, rasgado apropriadamente para casar com o dedão do pé. O novo “chinelos” não saía do pé. O marinheiro sabia como segurá-lo.

O raspar do convés de madeira era precedido de um marinheiro que jogava areia

---

\*Texto integrante do livro *Minhas Travessuras* (Editora Luz, 2021), de autoria de Luiz Edmundo Brígido Bittencourt.

grossa pelo convés. O atrito conseguia verdadeiros milagres: um convés branco e reluzente!

Mas é neste raspar do convés com areia que residia o encanto da faina!

Os marinheiros, em grupos de seis ou oito, entrelaçavam seus braços por cima do pescoço formando um bloco único. Arrastavam o pé direito e batiam com o esquerdo, entoando cantigas antigas, talvez com origem no tempo dos navios a vela. Era divertido. Num momento seguinte, outros marinheiros, empunhando mangueiras velhas do controle de avarias, escoavam a areia que levava a sujeira para o mar, saindo pelos embornais; pequenas cachoeiras caíam ao mar.

Depois, vinha o pessoal do rodo que deixava o convés praticamente seco.

Mas não poderia haver “regime de sexta-feira” sem outra faina de longa tradição e ainda atual: a limpeza dos amarelos. Um ou dois marinheiros tomavam conta da faina, e tome Kaol, que deixava os metais como se fossem ouro!

Dizem as más línguas que um amarelo reluzente ofusca qualquer sujeira num raio de três metros!

Depois da faina, vinha o prêmio: licenciamento geral às 13 horas e um bom fim de semana, como bem o mereciam.

*Luiz Edmundo **Brígido** Bittencourt*  
Vice-Almirante (Ref<sup>3</sup>)

## ESPÍRITO DE LORDE COCHRANE

Em 1984, como jovem capitão-tenente já COA (Comandante Operativo da Aeronave) de um Lynx SAH 11 do 1º Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque (HA-1), navegava pela costa do Maranhão, a bordo da Fragata *Constituição*, sob o comando do então Capitão de Mar e Guerra Dumont<sup>1</sup>. Acompanhados do Contratorpedeiro *Marcílio Dias*, compúnhamos um Grupo-Tarefa (GT) brasileiro que fazia parte de um exercício Venbras, junto à Marinha da Venezuela. Nos momentos de folga entre as atividades de preparação do DAE (Destacamento Aéreo Embarcado), composto pelo Capitão-Tenente Wilson Rocha<sup>2</sup> (meu amigo, mais antigo e chefe do DAE) e pelas praças de manutenção, me dediquei à leitura sobre o nosso primeiro almirante brasileiro, Lorde Cochrane.

Nesse momento de lazer instrutivo, comecei a me identificar com algumas das características do nosso polêmico “lobo dos mares”, como alguns autores se referiam ao nosso Lorde marinheiro em questão. Herói ou vilão? Essa era a questão que me vinha à mente a todo momento, enquanto progredia a minha leitura. Entre o turbilhão de episódios e títulos que acompanharam a vida daquele nauta, o título de “Marquês do Maranhão” me chamava atenção pela coincidência de estar naquele momento cruzando águas maranhenses. Outra característica que marcou a vida de Cochrane foi sua associação às atividades de “pirata” ou “corsário” atribuídas por vários historiadores. Sendo bom ou mau, fato é que essas características sempre povoaram o imaginário de qualquer nauta, assim como

<sup>1</sup> Almirante de Esquadra Paulo Augusto Garcia Dumont, posteriormente.

<sup>2</sup> Capitão de Mar e Guerra Wilson Silva da Rocha, posteriormente.

eu, naquele momento incorporando a atividade profissional de um “nauta alado” em direção ao Mar do Caribe, famosa área de operação da “pirataria internacional”.

Atracamos em La Guaira, porto principal da Venezuela, sede da Marinha venezuelana, onde encontramos os navios daquela Armada que formariam os GT que participariam da Operação Venbras. Fomos ao *briefing* da missão e soubemos que seria um exercício simples, que visava apenas à cooperação entre nossas Forças, buscando estreitar laços de amizade e cooperação mútua. Nosso Lynx a bordo da *Constituição* faria voos de esclarecimento em busca de uma fragata venezuelana, acompanhado pelo nosso *Marcelio Dias*, e, caso a identificassem, transmitiríamos a posição para um engajamento tipicamente naval entre os navios envolvidos.

Fiquei emocionado quando recebi a informação de que a área onde o exercício se desenvolveria incluía a Isla La Tortuga, famoso porto de reunião de piratas caribenhos. Eu estaria voando em busca de um inimigo fictício (pirata ou não) para mostrar a superioridade da Marinha de Cochrane, séculos depois.

Os navios envolvidos se fizeram ao mar na área determinada para cada GT, cerca de 100 milhas náuticas a nordeste de La Guaira, na região da Bacia La Cochila. Depois de alguns exercícios de passagem de carga leve, o *freeplay* começou. Decolei para um plano de esclarecimento durante o dia, em condições totalmente visuais. Sem encontrar sinais dos navios inimigos, resolvi tentar a sorte nas proximidades de uma ilha que despontava no horizonte. Os navios poderiam estar utilizando a ilha para, com a proximidade, camuflar nosso radar de busca. Em 1984, nossos SAH 11 não tinham o modernismo tecnológico dos atuais Wildcats de hoje. Constatei pela carta náutica (não havia GPS) que

estávamos nos aproximando da famosa Isla La Tortuga. Agucei meu principal equipamento de busca, a visão. Busquei uma posição favorável, evitando o reflexo dos raios solares na água do mar. Rodeamos toda a ilha e grande decepção: não havia nenhum navio de guerra escondido em suas margens, apenas um pequeno veleiro atracado num barranco. Frustrado, resolvi não perder a oportunidade de sobrevoar a famosa e desértica ilha. Qual não foi a nossa surpresa, minha e do copila Wilson Rocha, quando vimos um pequeno monomotor pousado numa área plana perto do veleiro atracado. Constatamos que havia uma movimentação de caixas transportadas nos ombros por alguns homens entre o veleiro e o pequeno avião. Percebemos que, ao ouvirem o barulho do helicóptero, houve uma desordenada correria dos homens largando as caixas. “Bode Wilson” e eu nos entreolhamos, e comentei pela fonia interna: “Acho que achamos alguma coisa irregular na ‘Ilha dos Piratas’ e não podemos fazer nada. Somos militares estrangeiros em terra estrangeira”.

Bode Wilson, como mais antigo e chefe do DAE, decidiu: “Fragata *Constituição*, Falcão 22. Movimento suspeito entre veleiro e avião de pequeno porte na costa leste da Isla La Tortuga. Solicito informar Marinha venezuelana. Aguardamos instruções”.

“Falcão 22. *Constituição*. Mantenha observação e aguarde instruções”, foi a resposta.

A correria em terra era grande. Nos afastamos um pouco, procurando sair do alcance de armas leves, que pareciam estar sendo buscadas pelos envolvidos em terra. Depois de alguns minutos, ouvimos no rádio: “Falcão 22. Fragata *Constituição*. Helicóptero H1H venezuelano se aproximando da posição. Exercício encerrado. Regressar ao navio-mãe”.

Sem conhecer detalhes, regressamos, pousamos na *Constituição* e nos dirigimos ao passado. As informações eram desencontradas. Adotamos a proa de Puerto La Cruz, balneário venezuelano na costa e terminal de abastecimento marítimo numa refinaria. Algumas horas depois, juntou-se a nós uma das fragatas venezuelanas, que atracou ao nosso contrabordo, e o comandante pediu para reunir os oficiais na praça-d'armas.

Entre brindes, o comandante venezuelano contou o que havia ocorrido. Agradeceu a participação da Marinha do Brasil na apreensão, pela Marinha da Venezuela, de um grande carregamento de cocaína e nos convidou para comemorarmos o fato e o brilhantismo da Operação Venbras 84 em um bar de Puerto La Cruz chamado

Guatacarazo. Recomendou que fôssemos fardados de “chiquinho”. Disse que era um hábito “pirata” da região, para impor respeito. Estranhamos, mas, em nome do bom relacionamento internacional entre Marinhas, aquiescemos.

O comandante venezuelano tinha razão. No Guatacarazo, fomos atendidos com pompa, respeito e muito alegre cortesia. Foi uma noite inesquecível de verdadeiros piratas do bem nas “Águas dos Piratas”, o Mar do Caribe.

Todas as vezes que recorro essa passagem naval, me pergunto: Seria esse o verdadeiro espírito de Lorde Cochrane, o primeiro almirante da Marinha do Brasil?

*José Luiz Barreira Batista*  
Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>o</sup>)