

BANDEIRA BRANCA

A bordo do Navio-Oficina *Belmonte*

Parte I

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

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

SUMÁRIO

Parte I

Introdução
O navio *Belmonte*
O Comandante Lobato
O pitoresco da vida a bordo
Dando a voga
As audiências disciplinares
O “chefe”
O sangue operativo do “chefe”

Parte II

A “Viagem do Salvamento”
O caso da bóia à deriva
O socorro aos astronautas
O encontro com Fernando de Noronha
O ferro de popa
A atracação indesejada
A transferência de água potável
Abastecendo o Exército
A visita de “cortesia”
O fim da comissão
Dois pequenos parênteses
O regresso ao Rio de Janeiro e os grandes reparos

Parte III

Operação Dragão

*O Rebocador Laurindo Pitta**O salvamento do EDVP**A pernada de regresso*

A Springboard

*A salva de artilharia**Rumo a Porto Rico – A avaria de máquinas**A travessia do Equador**As competições**Estranho fenômeno no mar**O quarto do comandante**Em Porto Rico, a extraordinária liquidação**O bloco de carnaval*

O regresso ao Rio

*O carnaval a bordo**O “doc” filho da terra**O Rio e a miragem***PARTE I****INTRODUÇÃO**

O período compreendido entre março de 1970 e março de 1971 passou muito rápido, tal como costumam passar todos os tempos felizes. Vivi-o a bordo do Navio-Oficina *Belmonte*, sob o comando de um inesquecível amigo, o Comandante Américo Lobato Maia. Foi um período de muito trabalho, aí incluídos 58 dias de mar com alguns poucos portos. Felizes todos aqueles que ali estiveram e puderam tirar da rotina diária motivação suficiente para manter a alma em festa, ao lado da satisfação do dever bem cumprido.

Os que conheceram o navio e aquele seu comandante não duvidarão do que agora resolvo contar.

Lobato estaria sempre bem em qualquer ponte de comando, mas o *Belmonte*, sem dúvida, teve alguns de seus melhores dias com Lobato em sua ponte.

Para os que não tiveram, em todo ou ao menos em parte, o privilégio de conhecer

os dois, cumpre que se faça, inicialmente, uma pequena digressão sobre um e sobre o outro. Ambos, cada um a seu modo, eram muito especiais e se combinavam de uma forma deliciosamente pitoresca.

O NAVIO BELMONTE

Falemos inicialmente do navio, nascido bem ao fim da Segunda Guerra Mundial como navio de desembarque de carros de combate da Marinha americana.

Por motivos que eu ignoro, coisas lá da guerra, passou apenas um mês incorporado nessa condição.

Desincorporado, foi convertido em navio-oficina, situação em que foi novamente incorporado, poucos meses após.

Excelente oficina quando atracado, problemática embarcação quando em cruzeiros marítimos, fazia-nos suspeitar de que fora originalmente construído sem muito compromisso com uma vida mais longa do que a exigida por umas poucas abicagens nas praias sob o fogo do inimigo.

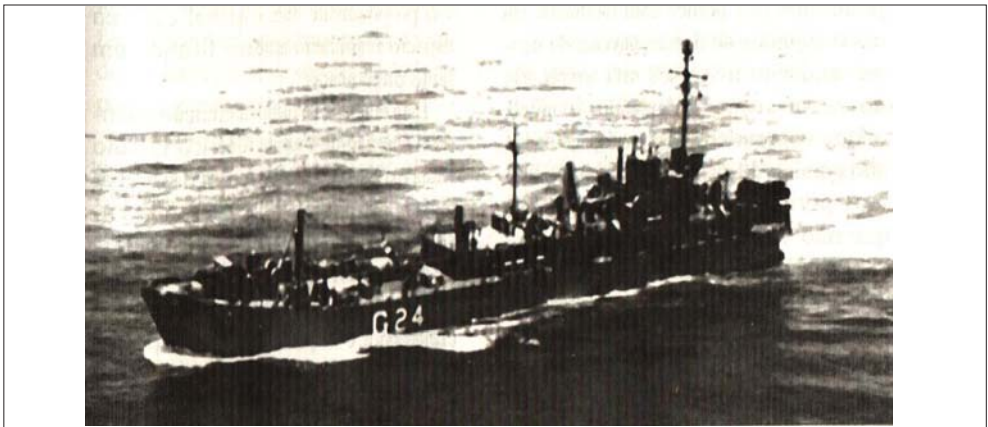
A menos que se considere subir em praias qualidade marinheira, o *Belmonte* era totalmente desprovido delas. Combinava ele seu fundo chato com uma relativamente grande superfície vélica, representada pelo costado alto, combinação essa que o obrigava a rolar sem a menor cerimônia com as menores componentes de vento pelo través.

Os motores de propulsão eram dois, um para cada eixo, de potência irrisória se comparada com o seu deslocamento. Não cito os números porque não recordo. Com mar chão, calmaria e casco limpo, poderia chegar teoricamente a 8 nós no fundo, velocidade que raramente conseguia alcançar.

Sua proa rombuda recusava-se terminantemente a cortar as ondas, preferindo amassá-las.

A resistência ao avanço aumentava de maneira impressionante quando pegávamos o mar de proa. Com o mar pela popa, as coisas melhoravam um pouco, ou melhor, atrapalhavam menos. Mas se tivéssemos também um bom ventinho vindo desta mesma direção, aí as coisas se complicavam, ainda que de forma diferente: se o vento relativo entrasse com velocidade muito baixa pela popa, trazia os gases de descarga dos motores de propulsão para dentro do navio, tornando o ambiente irrespirável; se o vento relativo fosse zero, viajaríamos dentro de uma bolha de fumaça insuportável, fenômeno esse que nos obrigava a fugir alguns graus do rumo traçado, com o único propósito de sobreviver.

Isso pode parecer estranho para alguns que imaginem uma descarga convencional



O Navio-Oficina *Belmonte*

dos gases por altas chaminés, mas os motores de propulsão do *Belmonte* descarregavam pelo costado, por dutos que vinham a desembocar na altura das alhetas, uns poucos centímetros abaixo do convés principal!

Quanto aos recursos para navegação, o *Belmonte* não era também dos mais bem-dotados. Tínhamos evidentemente uma agulha magnética, uma giroscópica, um sextante

e um segundo-tenente encarregado de navegação, que cruzava suas retas de posição com tranqüilidade, a menos, é lógico, que o céu nublado não o permitisse.

Nosso radiogoniômetro de aspecto pai-sano, situado a bombordo do tijupá, ao lado da cadeira do comandante (ou de quem fosse mais folgado e chegasse primeiro), era excelente apenas para captar as ondas das

estações de *broadcasting* litorâneas e assim concorrer para a alegria do ambiente.

O tijupá era, aliás, o ponto de encontro preferido dos oficiais quando em regime de viagem.

O radar, por sua vez, era bastante temperamental, tal qual muitos marinheiros de terra firme que andam por aí. Comportava-se com desenvoltura quando no porto, trazendo-nos nítidas imagens de suas cercanias, mas reagia com desagrado ao simples fato de darem partida nos MCPs, quando então passava imediatamente a nos apresentar borrões imensos e indecifráveis.

Todavia, estruturalmente, o *Belmonte* era muito bom, o que não é de se estranhar, se considerarmos as especificações de um navio destinado a sofrer encalhes e desencalhes.

Assim, se éramos por demais lentos e podíamos nos perder com facilidade em dias seguidos de densas nuvens, ou mesmo andar para trás sob mau tempo, não nos assustavam as águas do Atlântico, onde conseguimos fazer no espaço de um ano aqueles 58 dias de mar; e mais não fizemos porque não tínhamos aonde ir sem que não sentissem nossa falta.

Talvez esses números possam parecer irrisórios para muitos, mas na verdade só foram obtidos porque o nosso comandante muito se empenhava para isso junto ao comandante-em-chefe da Esquadra, Almirante Jordão, de quem, na verdade, ele era cochado.

E quando digo que sentiam nossa falta é porque nossas oficinas prestavam considerável apoio aos demais navios da Esquadra, trabalhando bem, sem burocracia, com rapidez e a baixo custo.

Essa eficiência do *Belmonte* tinha porém um aspecto negativo para o próprio navio, quando em algumas administrações imperava uma filosofia de tratar o navio quase como se fosse um simples estabele-

cimento de reparos em terra, negando-lhe maiores oportunidades naquela doce ventura de cruzar a barra da Guanabara. Isso desmotivava um pouco a tripulação, em particular aqueles que não faziam parte do Departamento de Reparos, onde a própria atividade-fim era motivação mais do que suficiente no nosso dia-a-dia.

Orgulhávamo-nos (incluo-me como chefe do Departamento) em dizer que não havia navio que ficasse incapacitado de suspender em função de algum pedido de serviço não atendido pelo *Belmonte*.

A preocupação do *Belmonte* com o pronto atendimento dos pedidos de serviço de seus clientes era tanta que seus próprios serviços eram constantemente preteridos, em benefício dos outros navios.

E se o navio muitas vezes tinha relegada a um segundo plano sua condição de navio propriamente dito, é natural que seu aspecto marinheiro acabasse ficando um tanto prejudicado.

Esta era mais ou menos a situação quando o Capitão-de-Fragata Américo Lobato Maia e o Capitão-Tenente Américo Annibal de Abreu, por coincidência, apresentaram-se para servir a bordo naquela mesma tarde de céu azul, sol forte e brisa amena.

Ele, para assumir o comando; eu, a princípio, para o Departamento de Reparos, para onde realmente fui.

Apresentara-me ao Comando da Esquadra para uma comissão de embarque, após um bom tempo em terra para tratamento de saúde.

Cumpridas as formalidades burocráticas, caderneta-registro sob o braço, preparava-me para percorrer a pé o Cais Norte, contornando o dique Rio de Janeiro (a porta-batel estava aberta), quando encontrei na portaria do prédio o então Capitão-de-Fragata Lobato, que seguia para o mesmo destino. Conhecíamos-nos desde meus tempos de segundo-tenente, quando ele,

identificando-me certa vez como seu xará, nomeou-me seu cochado. E a cocha ficou em estado latente até aquela data, quando fez-me com ele embarcar no carro oficial que o levaria até a prancha do *Belmonte*, cujo cerimonial formado aguardava seu novo comandante.

A partir daí, começa verdadeiramente essa história, relatada a seguir em partes mais ou menos estanques, sem preocupação de registrar história.

O COMANDANTE LOBATO

Antes disso, porém, complementando o que foi dito no segundo parágrafo, devo fazer uma pequena apresentação do Comandante Lobato.

Embora o aspecto físico seja de somenos importância neste caso, não custa descrevê-lo, até mesmo por ser com satisfação que o faço, recordando sua figura simpática e sorridente, mantida mesmo que algumas preocupações eventualmente o afligissem.

Estatura um pouco abaixo da mediana, peso um tanto acima do necessário, densa e ondulada cabeleira branca, cortada bem baixa, encimando o rosto redondo de pele um tanto marcada, não sei se prematuramente pelo tempo ou por qualquer outra razão.

Até aí, poderia ser confundido de passagem com tantos outros caminhantes à beira do Cais Norte.

Mais de perto, porém, logo sobressairiam qualidades e características, ímpares algumas, que compunham sua personalidade. E eram tão ímpares que até se

discutia, às vezes, até onde algumas poderiam ser qualidades, como se pudesse ser possível descobrir defeitos em alguém de coração tão puro, inteligente e educado. Talvez porque a tudo isso se juntasse um espírito livre de preconceitos, criativo, avesso ao convencionalismo e a formalidades, ainda que respeitador das tradições mais altas.

Para completar, bem... não sei se aí vão qualidades ou simples características – o que depende do espírito crítico de cada um: era alegre, brincalhão, dotado de grande senso de humor, sem qualquer traço de maldade, é certo, mas com uma pitada de tempero irreverente, por vezes um pouco além da conta.

Nada porém que um bom espírito esportivo não pudesse assimilar.

O PITORESCO DA VIDA A BORDO

O lado pitoresco da vida a bordo começou pouco após nosso embarque, exatamente na cerimônia de passagem de comando, quando eu, por pouco, não acabei pagando o pato, ou no dizer atual, pagando um mico...



Capitão-de-Fragata Lobato na cerimônia de posse do comando

Tudo, em princípio, parecia correr bem, até que, após a cerimônia, o comandante-em-chefe da Esquadra, Almirante Jordão, determinou ao Comandante Lobato que apurasse o fato de que eu havia me apresentado com o uniforme muito sujo e que havia destoadado negativamente junto aos demais oficiais na formatura.

Lobato aguardou a saída das autoridades e dos convidados, mandando-me então comparecer à câmara.

Enquanto relatava o fato com um sorriso malicioso, ele e o imediato, Capitão-de-Corveta Wanderley Anacleto Costa, percorriam com olhos o meu uniforme. Eu mesmo comecei a me examinar um tanto aflito, em busca de alguma mancha inoportuna que pudesse ter passado sem ser percebida. Nada foi encontrado de errado e outros oficiais se juntaram a nós, comentando o ocorrido, quando alguém reparou que o meu uniforme branco não era tão branco quanto os demais. Saindo para a luz do sol, o contraste se fazia maior. No meio do grupo de oficiais do navio, o meu branco parecia de uma tonalidade um tanto puxada para o creme.

Depois de muita pesquisa, chegamos à conclusão do que havia acontecido.

O meu uniforme havia sido lavado numa lavanderia particular, que possuía inclusive um posto de atendimento na área do 1º Distrito Naval.

Todos os oficiais da área utilizavam aquela lavanderia e, mesmo que ela não lavasse tão branco, todos os uniformes brancos acabavam ficando iguais, pertencessem eles a qualquer tenente ou ao próprio ministro ou ao chefe do Estado-Maior da

Armada, incluídos aí os respectivos gabinetes e estados-maiores.

O *Belmonte* tinha, porém, sua própria lavanderia, que era utilizada também pelos oficiais da Esquadra. Nessa lavanderia era utilizado um alvejante muito forte, que deixava inclusive a roupa branca com uma tonalidade azulada, daí o contraste e a confusão.

Lobato, no dia seguinte, foi ao Comando da Esquadra fazer a minha defesa, e a nossa lavanderia recebeu instruções para não exagerar no alvejante. Por via das dúvidas, mandei também, logo no dia seguinte, todos os meus uniformes para a lavanderia de bordo.



Oficina de chapa fina

DANDO A VOGA

Iniciando seu comando, uma das primeiras providências tomadas pelo Comandante Lobato foi reunir os oficiais na praça-d'armas para dar a sua voga. Jamais qualquer um de nós julgou ser aquilo uma voga larga, ainda que ela pudesse até ser assim interpretada.

Dava-nos inteira liberdade de ação, raramente interferindo em nossas iniciativas.

Quando julgava conveniente mexer em alguma coisa, reunia os envolvidos, expunha seu pensamento, escutava as opiniões e aí decidia, com bom senso e segurança.

O Departamento de Reparos que eu dirigia era quase como um órgão à parte.

Embora respondendo pela atividade-fim do *Belmonte* e fosse responsável por intenso volume de trabalho, inclusive com as naturais relações externas, jamais recebeu qualquer interferência direta do Comando.

Eventualmente, um ou outro comandante de navio vinha visitar o Comandante Lobato, disfarçando um inocente pedido

de prioridade para algum serviço de seu navio. Se as oficinas pudessem atender sem prejuízo para o nosso cronograma de trabalho (o cronograma era montado em função da previsão de movimentação para os navios da Esquadra), não havia objeção, atendia-se e todos ficavam satisfeitos. Caso contrário, eu negava e tinha sempre seu apoio, sempre calçado (ainda que nem sempre fosse a absoluta verdade) pelas prioridades oficiais da Esquadra, que eram religiosamente encaminhadas mensalmente pelo oficial de Máquinas daquele Comando.

O único e pequeno problema era manter os serviços particulares (cobrava-se o material mais uma taxa de administração proporcional) ocupando apenas as eventuais disponibilidades de mão-de-obra ociosa, o que variava de oficina para oficina. E foi exatamente aí que surgiu um outro fato pitoresco nos envolvendo.

Certo dia, em um dos meus costumeiros passeios diários pelas oficinas para ver o andamento dos trabalhos, tive minha atenção despertada para um serviço em execução cuja origem minha memória não registrava. Quem nele trabalhava era o chefe da oficina de tornos, um suboficial experiente e sério. Surpreendendo-o, perguntei logo que “gato”^{*} era aquele. Ele começou a rir e explicou que “era coisa do Comandante Lobato” e que o comandante lhe pedira que não me dissesse nada.

Aguardei então a conclusão do serviço e fui pessoalmente à câmara levar o material.

Já com a intenção de gozar com o fato, coloquei a pequena peça de latão sobre a mesa dele, dizendo que iria dar uma parte de ocorrência em um suboficial, por realizar serviço não autorizado.

Lobato, que, por sinal, detestava as audiências disciplinares, um tanto sem graça, justificou-se:

– Eu só queria atender ao pedido de um amigo, mas como eu sabia que você ia reclamar...

**Queria que
reconhecêssemos em cada
subordinado um ser
humano, com seus
problemas, suas qualidades
e seus defeitos,
diferenciando os erros
acidentais e as eventuais
falhas culposas das atitudes
costumeiramente viciosas
ou de caráter doloso**

Depois disso, acho que Lobato não fez mais “gatos”. Me chamava e “implorava” ou, fingindo-se autoritário, dava uma “ordem” imitando um tom severo. Quem poderia negar um “gato” assim?

**AS AUDIÊNCIAS
DISCIPLINARES**

E por falar em audiências disciplinares, aí aparece uma outra característica do nosso comandante, ou do “chefe”, como o tratávamos.

Ele nos orientava no sentido de que conhecêssemos o pessoal subordinado tanto quanto possível, evitando assim que encaminhássemos para sua audiência casos banais de infrações primárias ao Regulamento Disciplinar para a Marinha. Queria que reconhecêssemos em cada subordinado um ser humano, com seus problemas, suas qualidades e seus defeitos, diferenciando os erros accidentais e as eventuais falhas culposas das atitudes costumeiramente viciosas ou de caráter doloso; e como essas últimas eram muito raras, as audiências eram pouco frequentadas.

* N.R.: Gato – jargão de Marinha para serviço não oficial. Serviço particular.

Quando às faltas mais brandas, que também não eram muitas, essas eram cobradas logo pelos próprios encarregados de divisão, na forma de uma simples reprimenda ou de uma carga maior de trabalho após o expediente ou no fim da semana.

Na verdade, vivíamos como uma grande família, da qual ele, Lobato, era o chefe e, principalmente, o grande protetor. Essa família, por sua vez, respondia com admiração e respeito, trabalhando com ordem e harmonia.

O “CHEFE”

“Chefe” era, aliás, a forma carinhosa como passamos a tratá-lo. Mania de maquinistas, sempre habituados à presença de um chefe de máquinas.

Lobato era aperfeiçoado em eletrônica, servira no Contratorpedeiro *Pará* por longo tempo, adorava o mar e era aficionado pelas operações navais, o que fazia dele um “catavento”.*

Protestava inicialmente contra o tratamento de “chefe”, dizendo que quem tinha chefe era trem, e que ele era comandante de navio.

Por essas coisas da vida, promovido a capitão-de-mar-e-guerra e diante da exoneração do então comandante do Trem da Esquadra (composto pelo *Belmonte* e pelo Dique Flutuante *Ceará*), Lobato assumiu aquela função cumulativamente, passando então a ser comandante do Trem.

Mas, como no próprio dizer dele, trem é que tinha chefe, perdeu definitivamente para nós o direito de protestar quanto ao tratamento que lhe dávamos.

O SANGUE OPERATIVO DO “CHEFE”

O “sangue operativo” do nosso chefe mantinha-o num eterno estado de aflição para viajar com o seu navio. Dizia-se frustrado por não haver recebido o comando de um contratorpedeiro, mas sim o de um navio lento, incapaz de participar de exercícios no mar com as demais unidades navais.

Pela rotina estabelecida em anos anteriores, as possibilidades de o *Belmonte* fazer-se ao mar estavam, em princípio, restritas a duas ocasiões distintas: a primeira, na Operação Dragão, um exercício de desembarque anfíbio dos Fuzileiros Navais, onde o *Belmonte* poderia prestar algum apoio; a segunda, na Operação Springboard, com a

Marinha americana, na área de Porto Rico.

Nesta última, o navio permanecia atracado em San Juan e prestava um apoio precioso no reparo dos nos-

sos navios envolvidos nos exercícios.

Mas ambas as ocasiões estavam ainda muito distantes no tempo, e Lobato se recusava a esperar tanto. Sempre que tinha oportunidade de estar com o almirante, tocava no assunto, implorava uma comissão.

Certo dia resolveu trazer o almirante para uma visita a bordo e assim poder melhor submetê-lo à sua conversa.

Tudo poderia ter ocorrido conforme planejado, não fosse um pequeno deslize que acabou fazendo o tiro sair pela culatra.

Era um dia de rotina normal que a visita do Almirante Jordão, acompanhado de uns poucos oficiais de seu estado-maior, não deveria em absoluto alterar.

Evidentemente, nosso imediato tomou as providências de praxe quanto ao ceri-

Quem tinha chefe era trem, ele era comandante de navio

* N.R.: Catavento – Jargão naval para oficiais que gostam e vivem no convés, passadiço ou tijupá do navio e detestam as “entranhas” das máquinas.

monial, ao rancho, à limpeza e à arrumação dos locais por onde passariam e permaneceriam as autoridades.

Cais varrido, pavilhão pronto a ser içado, *boys* perfilados para a prévia inspeção de uniformes, “Senhor mestre do navio”^{*} ensaiando o toque de apito, convés baldeado, cabos aduchados, aperitivos discretos, cascata de camarão graúdo no cardápio, tudo enfim sob controle.

Tudo, menos a euforia do Comandante Lobato, que, no desejo de ilustrar sua conversa, resolveu, após o almoço, convidar a autoridade visitante para conhecer as oficinas.

O almirante, a essa altura, talvez estivesse mais propenso ao conforto do ar-condicionado da câmara, tanto que procurou esquivar-se, alegando já conhecê-las.

Como prova, fez então uma pequena exposição do que sua memória dizia das nossas instalações, descrevendo, porém, os cubículos onde trabalhavam os artífices no velho Tender *Belmonte*, uma verdadeira sucata flutuante que cheguei a conhecer como guarda-marinha e que não mais existia há muito tempo.

Lobato aproveitou-se então do engano e conseguiu seu intento de levá-lo para um *tour* a bordo. Conduziu a pequena comitiva para a escada que ligava o convés principal, a meia-nau, às oficinas lá em baixo. Era uma escada comprida, estreita e um tanto íngreme, de trânsito intenso, caminho natural por onde passava grande parte do material que entrava e saía das oficinas.

O Almirante Jordão, à frente, iniciou a descida com cuidado, apoiando-se nos corrimãos. Poucos degraus abaixo, parou bruscamente e olhou para suas mãos, cujas pal-

mas estavam agora tão negras quanto as do pessoal que por ali transitava em faina.

Perplexo, visivelmente insatisfeito, o velho almirante deu por encerrada a visita, não sem antes recomendar em alto e bom tom ao nosso comandante maior empenho na limpeza do navio.

Lobato ficou desapontado com aquele desfecho. Não só perdera a oportunidade de conquistar as boas graças do almirante, como o deixara contrariado.

Além disso, também “pagara o seu mico”, recebendo as gozações de praxe, inclusive dos amigos do estado-maior da Esquadra. Outros comandantes poderiam ter descarregado para baixo aquela frustração, mas Lobato não sabia fazer essas coisas, levava tudo com espírito esportivo.

O próprio navio, porém, se sentiu atingido em seus brios e resolveu reagir, adotando uma nova política, passando então a se cuidar com mais atenção.

Antes, porém, que isso passasse a ter seus efeitos, aconteceu algo de extraordinário. O nosso chefe tinha certamente, além da simpatia do almirante, uma muito boa estrela-guia ou uma fada madrinha atenta e dedicada. Tanto assim que, cerca de um mês depois, surgiu de forma inteiramente imprevisível aquela nossa primeira e memorável comissão. O termo de viagem lançado na minha caderneta-registro, de número 034/70, indica apenas como título “Viagem de Salvamento”, encobrendo discretamente a tarefa que realmente nos coubera realizar. Somente agora, transcorridos mais de 30 anos, é possível entrar em detalhes a respeito.

(CONTINUA NO PRÓXIMO NÚMERO)

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

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

*N.R.: Senhor mestre do navio – Uma função exercida por praça que, por tradição, é precedida pela senhoria.

“Tudo o que foi publicado na RMB em seus mais de 150 anos de existência agora cabe na palma de sua mão”



*Adquira já o CD Índice Remissivo!
Apenas R\$10,00*

Fácil de ser consultado, dividido por assunto e por autor, as matérias nele encontradas podem ser pesquisadas na Biblioteca da Marinha, que possui a coleção completa da Revista.

Se preferir, faça a consulta on line através dos seguintes endereços eletrônicos

Internet:

http://biblioteca.sdm.mar.mil.br/RMB/Cons_Av.asp

Intranet:

http://www.sdm.mb/RMB/Consulta_RMB.asp