

A 4.ª Secção na Campanha da Itália

Ten.-Cel. SENNA CAMPOS

Do E.-M. da 1.ª D. I. E.

II

DESEMBARQUE EM NAPOLES

Na manhã do dia 16 de Julho atracávamos no cais de Nápoles, junto aos destroços da Estação do Porto.

As ordens de desembarque haviam prescrito três correntes de evacuação do navio, por compartimentos ocupados a bordo. Pela prancha do centro desceram os oficiais e pelas pranchas de pôpa e proa saíram as praças, todos com as suas bagagens individuais.

Em primeiro lugar saltou um pequeno contingente de estacionadores e logo depois elementos do Pelotão da Polícia Militar que imediatamente entrou em função, regulando a circulação dos veículos na zona de desembarque e guiando os homens aos caminhões, onde entregavam as suas bagagens para entrarem em forma mais adiante e rumar para a estação da estrada de ferro.

Três horas e trinta minutos depois do desembarque dos primeiros elementos, estava o navio desocupado pelos 5.200 homens do 1.º Escalão, permanecendo a bordo uma fração da Companhia de Intendencia, responsável pela carga dos porões.

A descarga do navio deveria ter início, o mais depressa possível, pois o transporte teria que desatracar, o quanto antes, por muitas razões, dentre ellas, o receio de algum ataque aéreo.

Os guindastes entraram em ação e a mão de obra italiana, sob o controle dos americanos, incumbiu-se de manusear os volumes.

Nessa descarga houve uma série de ocorrências motivadas pelos trabalhadores que, muitas vezes, rasgavam à navalha ou canivete os sacos de gêneros e propositadamente jogavam de bico, os caixotes de mercadorias diversas, para que alguma coisa ficasse ao alcance de suas mãos.

Foi necessário a adoção de medidas enérgicas em defesa dos nossos estoques.

Nos próprios armazens do porto foi colocada uma guarda brasileira, pois os furtos visavam principalmente os gêneros, cigarros e alguma roupa.

1º. ESTACIONAMENTO EM ASTRONI

O local de estacionamento era a cratera de um vulcão extinto, com encostas abruptas e altas, muito arborizado e onde uma poeira fina, levantada pelos veículos em trânsito, invadia as barracas e com certa dificuldade dispersava-se, pela falta de ventilação. A noite caía uma neblina que só desaparecia às 9 horas da manhã seguinte e com isso a umidade durava 12 horas, rendida por um sol forte e quente, durante todo o dia.

A primeira noite deixou recordações inorredouras.

A tropa brasileira, ainda no Brasil, retirou de suas bagagens as barracas que faziam parte do seu equipamento, em virtude da informação de que esse material seria fornecido no Teatro de Operações. Mas, ao chegarmos ao estacionamento só foram encontradas as barracas necessárias ao alojamento dos oficiais. O Comando do Teatro não havia tomado conhecimento daquela informação.

A hora avançada não permitiu o fornecimento desse material pelos órgãos americanos, e com isso a tropa passou a noite ao relento, agasalhando-se como foi possível. Assim mesmo tínhamos a impressão de um grande hospital de gripados, onde a tosse campeava pelas enfermarias.

O estado sanitário não era dos piores, mas assim mesmo 250 homens foram ter aos hospitais americanos, por varias razões, principalmente por não ter havido uma policia sanitária rigorosa, antes da partida do Brasil. As doenças venéreas, a cachumba, a gripe, etc., contribuíram com as maiores parcelas. De um contingente de 4.200 homens, dos 5.200 que computaram o 1.º Escalão, foram arrancados 19.166 dentes, com cáries de 3.º grau.

Os pedidos de comprimidos antigripais sucediam-se ininterruptamente mas, esgotados os estoques das bolsas individuais, os médicos e enfermeiros não tinham de pronto, uma resposta satisfatória.

As suas canastras haviam ficado no Brasil, também, pois o equipamento de saúde seria recebido na Itália. E nós sabemos o mal estar da tropa sem uma droga, qualquer que seja, para atender aos seus males. Sentem-se os homens desamparados e tornam-se impacientes.

Aos poucos, as drogas foram aparecendo e o estado sanitário melhorando, com a volta dos baixados aos hospitais.

O estacionamento havia sido preparado pelos americanos e existiam áreas para as sub-unidades com barracas para cozinha, locais para aquecimento da água em marmitões, onde eram lavadas as marmitas e os talheres. Uma torneira servia a um grupo de áreas. A retaguarda das áreas havia privadas para todo o efetivo. Havia um banheiro de água sulfurosa.

Teve início aí a luta para a adaptação do homem às exigências dos preceitos higiênicos em campanha, preconizados pelos regulamentos americanos. O nosso povo, principalmente os elementos mais rústicos, têm sistemas bem diversos dos necessários à vida social e principalmente dos seguidos pelas tropas de Tio Sam.

O tempo, as ordens e instruções, as inspeções frequentes e as medidas disciplinares foram os transformadores de hábitos arraigados em nossos processos de vida em comum.

A duração desse primeiro estacionamento foi de 15 dias e o desconforto relativo não abateu o moral da tropa.

Nos quatro primeiros dias, não estando em funcionamento as cozinhas, a alimentação, nas três refeições diárias, constou de "Ração C" (ensopado de carne, legumes, biscoitos, chocolate ou café, sôpa, balas, açúcar, cigarros, etc.) constante de duas latas ou sejam, para o nosso escalão de 5.200 homens, um total de 31.200 latas, por dia, a serem empilhadas, queimadas e transportadas para o depósito de lixo, distante da área de estacionamento.

Não é preciso dizer que a luta foi grande para conseguir-se o preconizado e mais, que os restos de comida fossem depositados em lugar conveniente.

No quinto dia os nossos cozinheiros entraram a trabalhar com os cardápios americanos, depois de ligeira explicação dada pelos cozinheiros ianques.

Já se vê que tiveram de entrar em ação os intérpretes, porém o mais difícil estava nas descrições impressas, tôdas em inglês. Com isso tomavam-se os artigos e fazia-se a tradução para o português, mas dentro das panelas, adaptando-os ao nosso paladar e ao nosso jeito, pouca cousa era conseguida... Esse processo não deu bom resultado, antes abriu uma luta permanente entre os cardápios e os nossos "mestres cuca".

Aí iniciamos o recebimento de varios artigos de estacionamento como mosquiteiros, cobertores americanos, camas, gêneros para consumo diário ("Ração B"), tudo enfim que tínhamos direito, em face das combinações e das necessidades.

Os americanos são muito corrétos em seus fornecimentos e são quase que impecáveis em seu serviço. Quando uma reclamação surge, relutam até reconhecerem o erro. Também, este uma vez reconhecido, imediatamente reparam a falta. Certa ocasião uma ocorrência mais interessante surgiu: um caixote trazia a marcação de determinado artigo, mas dentro o material era diferente. Houve a natural reclamação, mas os americanos relutaram em reconhecer o erro. Os brasileiros antegosavam o fato. Aberto o caixote, em vez de mosquiteiros existiam roupas intimas de mulher... Tudo que estava em falta foi fornecido, sem maiores demoras...



Estava o 1.º Escalão nesse recinto, quase que fechado quando, nos últimos dias de Julho, chegou a ordem de deslocamento para Tarquinia. A 4.ª Seção que, dentro do Quartel General Avançado da 1.ª D.I.E. dispunha de um único oficial, o seu chefe e de dois auxiliares, sargentos, entrou em ligação com o "Transportation", em Nápoles, para conhecer os detalhes do movimento. Deveriam deslocar-se de trem para Lítória, a sudeste de Roma, quatro contingentes do valor de 1.200 homens, diariamente, e daquela localidade até Tarquinia, a tropa embarcaria em 60 caminhões de 2 1/2 toneladas, com reboque, levando sua bagagem individual e a de unidade, indispensável à vida nos primeiros dias. O restante da bagagem seguiria por mar e assim também a carga que já estava nos armazens do porto.

Diretamente e em caminhões fornecidos por empréstimo, deslocar-se-iam pequenos elementos com a sua bagagem própria.

Às 7 horas do dia 31 de Julho partiu o primeiro elemento, em caminhões, composto de estacionadores, através de um percurso de 350 quilômetros, numa só etapa e com a velocidade prescrita de 30 km por hora, em comboio.

No dia imediato, às 5 horas da manhã, iniciou-se o deslocamento do primeiro contingente, a pé e por um percurso de 10 Km. até a estação de Bagnoli, onde uma composição aguardava a tropa e partia, impreterivelmente, às 8 horas, para chegar a Litoria, por volta das 17 horas.

Terminada essa primeira parte, iniciava-se a preparação do comboio de caminhões que deveria partir às 7 horas, com pequenos elementos e alguma carga. Depois dessa partida reajustava-se o serviço para o dia seguinte, organizando-se o deslocamento de novo contingente, em todos os seus detalhes.

Ao cair da noite começavam a chegar os caminhões americanos, dirigidos por italianos, para o transporte dos sacos B, em numero superior a 5.200 e a bagagem de unidade, para o Porto. E esse serviço arrastava-se por toda a noite, à luz dos faróis dos próprios caminhões e no meio de uma poeira terrível. Foi o trabalho mais penoso, pois a escuridão; a chegada desordenada dos veículos, cujos motoristas esquivavam-se ao serviço, pela fome constante em que se encontravam, obrigando-nos a uma raspagem de latas de rações C, nas barracas dos oficiais, para remediar o mal; a remessa de mão de obra para o cais, como reforço para carregamento dos navios, transporte e alimentação desses homens; guarda do material, etc, tudo isso constituiu uma das passagens mais difíceis da Seção, no início da campanha da Italia.

Foram 4 noites em claro e 4 dias agitados, de trabalho ininterrupto.

O último comboio rodoviário, composto de 17 caminhões só pôde sair no dia 6, depois de um dia de folga dado aos motoristas da Intendência. Esse comboio foi comandado pelo próprio Chefe da Seção.

A título de ensinamento, depois de tantas complicações dos dias anteriores, resolvemos levar à risca, as questões de organização do comboio, disciplina de marcha, circulação, passagem exata nos Pontos de Controle do Tráfego, para que dispuzessêmos de dados capazes de rebater quaisquer comentários sobre o serviço executado.

As 7 horas e 30 do dia 6, partiu o ultimo comboio brasileiro na direção de Tarquinia, passando pela cidade de Roma, precisamente dois meses depois daquela madrugada carioca e histórica, movimentada e alviçareira, quando os telefones anunciavam a queda da Cidade Eterna e a invasão da Europa Ocidental.

Chegamos ao novo estacionamento às 22 horas, sem termos escapado aos rigores da Polícia Militar Americana. A passagem do nosso comboio pelo primeiro Ponto de Controle foi marcada pela reclamação do P. M. quanto a um atrazo de 5 minutos, em nosso horário. Alterámos os relógios e partimos. No segundo ponto estava-

mos adiantados de 10 minutos, embora, pelos nossos relógios, estivessemos perfeitamente dentro da nossa ordem de tráfego. Modificamos novamente os relógios. No terceiro Ponto, outra vez o P.M. nos advertiu sobre um atraso de 5 minutos. Nessa reclamação não se fez esperar, pois a disparidade dos relógios era flagrante. No entanto, um simples soldado, munido das prerrogativas que lhe conferem as funções, alterou à tinta a ordem de tráfego, escrita a lapis e nós ficamos, à margem da estrada, em local apropriado aos descansos, durante uma hora, para entrarmos novamente em circulação, às 16 horas.

Alguns comentários decorrentes da observação:

O desembarque de tropa em estrada de ferro implica em medidas de ordem e detalhes para assegurar-se a boa distribuição dos elementos e da carga e a disciplina dentro da estação. Os responsáveis pelo embarque de sua tropa devem mandar reconhecer o local e o trem, como para qualquer estacionamento, de modo que a operação seja processada dentro da melhor ordem e os efetivos distribuídos regularmente dentro da composição. O local de destino e a hora da chegada devem ser perfeitamente conhecidos, para que a tropa esteja pronta para desembarcar, sem demora, ao atingir o fim do percurso. Além do mais, o deslocamento deve ser controlado pelos responsáveis, quanto a disciplina da tropa, alimentação, acomodações, etc., pois trata-se de um movimento militar.

O conhecimento do itinerário rodoviário é outra imposição aos responsáveis pela tropa e pelo comboio. A carta deverá ser consultada com antecedência e durante o percurso, para que se tenha a certeza do cumprimento do mesmo itinerário. Principalmente em terreno desconhecido, toda a atenção é pouca, pois um pequeno descuido pode ser de resultados imprevisíveis.

Um contingente, ao chegar a Litório, embarcou em 60 caminhões com reboques e depois de muito andar chegou, no meio da noite, a um ponto, além do qual o comandante dos caminhões não poderia ultrapassar, por já se ter esgotado o tempo previsto para o transporte. Tinha havido um erro de itinerário e o tempo foi prejudicado.

Em consequência a tropa foi desembarcada a 8 km do estacionamento e teve que retomar o movimento com o auxílio de poucos caminhões existentes em Tarquinia, à disposição da nossa tropa.