



O OCEANO DESAFIA OS PONTONEIROS DE ITAJUBÁ

Asdrubal Esteves
Romeu Sant'Ana
José Samia
Agostinho Antonio da Silva

APRESENTAÇÃO

Este é um trabalho de indiscutível interesse histórico, além de tudo por tratar-se de um depoimento prestado sobre o que significou o Arquipélago de Fernando de Noronha, como ponto avançado e vital da defesa do saliente nordestino, como o demonstra o depoimento dos autores, com a autoridade que lhes dá o fato de terem sido testemunhas e participantes do trabalho para a ativação da defesa daquele baluarte, em circunstâncias difíceis e com recurso ao espírito de criatividade, que elas exigiam.

É uma página da história da Engenharia do Exército, que aqui se registra e se reaviva, para não ficar perdida na sua memória. E é, também, uma lição da experiência, a ser preservada, em proveito de futuros estudos técnicos para a eventual solução de problemas idênticos, a serem estudados em tempo de paz, de modo a evitar, caso necessário, as soluções de emergência e a inoperância dos meios, que devem ser previstos.

Porque a organização da defesa do território brasileiro, sobretudo contra as ameaças de caráter internacional, pressupõe o adequado conhecimento das peculiaridades e dos problemas a serem considerados, com base na experiência vivida, como é o caso deste estudo. Ele é, por isso mesmo, precioso, embora tivesse ficado em silêncio, quando já marchamos para o cinqücentenário da Segunda Grande Guerra.

Trata-se de um estudo que sugere e reclama o seu aprofundamento, para formulação do problema da defesa do Arquipélago de Fernando de Noronha, não apenas pelo seu relevante interesse do caráter estratégico, tendo em conta as vulnerabilidades por ele demonstradas, como pelas dificuldades técnicas e materiais, impostas pelo desafio do oceano. Ele foi enfrentado pelos "Pontoneiros de Itajubá", em condições precárias de aparelhamento material, e isso tem que ser considerado pela nossa própria Indústria Civil, em colaboração com a Engenharia Militar, no intercâmbio e no admirável progresso já verificado em problemas idênticos, nesta fase nova em que o Brasil já pode marchar, com segurança, para a nacionalização dos equipamentos militares.

Para demonstrá-lo, basta considerar as dificuldades enfrentadas, naquela época, pelos nossos pontoneiros, conforme são aqui lembradas: a capacidade normal das nossas pontes era de apenas quatro toneladas, com previsão para ser duplicada. Lembro-me bem desse problema, no que se refere à encomenda feita à Fábrica de Curitiba para a construção de uma primeira equipagem brasileira.

Acompanhei-o, naquela antiga Fábrica de Viaturas do Exército, pois era, então, chefe da 3ª Seção do Estado-Maior da 5ª RM, ao mesmo tempo que as indústrias militares dos Estados Unidos e da Inglaterra lançavam em ação engenhos cada vez mais pesados e as suas equipagens, por isso mesmo, para tonelagens cada vez mais altas.

Agora, com o notável desenvolvimento industrial e os progressos dos equipamentos militares, já é tempo de reestudar esses problemas, encarados na época muito precariamente. Basta lembrar que o Brasil ainda não se havia declarado em estado de guerra, nem muito menos decretado a mobilização industrial. O Nordeste estava isolado, por terra, do Rio de Janeiro. Os submarinos alemães eram a grande ameaça para os nossos transportes marítimos.

A grande advertência que decorre deste excelente estudo se dirige, agora, ao planejamento industrial-militar, tendo em vistas as vulnerabilidades geográficas do saliente nordestino, que os "engenheiros de Itajubá" enfrentaram na ocupação do Arquipélago. Conheci-o, mais de perto, quando comandei, mais tarde, em 1964 e 1965, o Exército do meu Nordeste, nas minhas viagens de inspeção a Fernando de Noronha, área da minha jurisdição.

Tenho, por isso, fundadas razões para louvar o mérito, a oportunidade e a advertência com que este trabalho concorre para o realismo do planejamento da defesa do Arquipélago de Fernando de Noronha, que há de ser feito com a participação das três Forças Armadas, abrangendo estudos de mobilização industrial.

Depois do prazer da leitura deste trabalho, deixo aqui as minhas felicitações aos seus autores, pelo que ele vale para o futuro. E isto impõe, desde já, o planejamento seguro e as providências efetivas, para

que o Brasil não venha a defrontar-se, amanhã, com dificuldades insuperáveis, para a defesa de um ponto do seu território certamente vantajoso para as ambições de um inimigo eventual.

A experiência que colhemos, parcialmente aqui relatada, é patrimônio valioso, a ser aproveitado. Porque, com a posterior descolonização da África, a força do seu fanatismo religioso e o poder do petróleo, ela já não é nem será a de 1942, além de estar dividida entre as pressões de Moscou e de Washington. Daí a importância estratégica de Fernando de Noronha.

AURÉLIO DE LYRA TAVARES

O OCEANO DESAFIA OS PONTONEIROS DE ITAJUBÁ

O Quadro Geral

Como é que pode ter acontecido esse desafio se Itajubá, a aprazível cidade do Sul de Minas Gerais, um de nossos Estados centrais, não conta senão com as águas do sereno Sapucaí, só ocasional ou remotamente tormentoso? É a pergunta que pode ocorrer, sugerida pelo título. Realmente, parece difícil explicar-se; porém, a História, caprichosa como sempre, teceu sua trama ardilosa, enredando um grupo de jovens militares daquelas plagas interioranas, submetendo-os a uma duríssima prova que merece, por todos os motivos, um registro muito especial.

Nos últimos meses de 1941, já se achava a Europa engalfinhada na II Guerra Mundial, quando o Continente Americano começava a envolver-se também. No que se refere ao Brasil, alguns eventos estavam a impor certas medidas, entre as quais ressaltava a necessidade de

ocupar-se militarmente a região altamente estratégica de nosso "Saliante Nordestino", ponto chave no Atlântico Sul, o que implicaria guarnecer o Arquipélago de Fernando de Noronha. A importância do Arquipélago, como ponto estratégico, decorria, principalmente, de sua posição geográfica, no estrangulamento existente no Atlântico Sul, entre a África e a América do Sul, exatamente na rota Dacar — Natal, pontos extremos da ligação mais curta entre os dois continentes. Já em tempo de paz desempenhava o importantíssimo papel de campo de pouso alternativo para as aeronaves comerciais que cruzavam o Atlântico, dispondo, inclusive, de estações de radio-goniometria para auxiliar sua orientação. O Arquipélago contava também com um posto telegráfico do cabo submarino, visando, particularmente, a atender os trabalhos de manutenção daquele importante meio de comunicação, na época, entre a Europa e a América do Sul.

A posse do Arquipélago, por parte do inimigo, poderia trans-

formá-lo em base vital para um eficiente apoio a possíveis operações de ataque ao território continental, bem como, para o controle de toda a navegação marítima e aérea, seja ao longo do litoral atlântico de toda a América do Sul, seja na travessia para a África, seja mesmo para a navegação destinada ao Atlântico Norte. O acerto das decisões então tomadas vai encontrar amplo respaldo nas afirmativas feitas em conferência recentemente pronunciada, mais precisamente em 1983, na Escola de Guerra Naval do Brasil, pelo Professor Jorge Rowher, do Instituto de Estudos Históricos da Alemanha, perante cerca de 300 Almirantes e Oficiais Superiores de nossa Marinha de Guerra.

Segundo o Professor Rowher, em 15 de junho de 1942, Adolf Hitler autorizou a elaboração de estudos para a realização de ataques aos portos brasileiros, complementando a atuação submarina contra os navios mercantes. Não chegou a pôr em execução qualquer ação nesse sentido, pois percebeu que criaria ambiente radicalmente antigermânico, como aliás já vinha acontecendo em resposta aos torpedeamentos realizados. Mesmo assim — asseverou o professor alemão — a ordem não foi revogada, embora Hitler tivesse sido informado que os navios brasileiros estavam sendo equipados com canhões para contrabater possíveis ataques dos navios do Reich, no Atlântico.

Para Rowher, o que salvou o País e todo o Continente Sul-americano foram as bases militares

instaladas pelo Brasil, com o apoio dos Estados Unidos. As bases "foram vitais para conter o avanço alemão que, em fins de 1944, se enfraquecia na tentativa de dominar países como a Inglaterra e a União Soviética". Destacou ainda o papel da Força Aérea Brasileira, no combate aos submarinos do "Führer", que atacavam os navios mercantes, inclusive brasileiros, que transportavam material estratégico para os Estados Unidos e Europa.

Apesar de a Marinha do Brasil ter sido reforçada demasiadamente tarde — segundo o conferencista —, os submarinos que ultrapassaram o limite das 300 milhas, foram afundados por aviões ou navios apoiados pelas bases instaladas no Nordeste. De acordo com ele, a participação dos submarinos alemães no Atlântico Sul pode ser resumida em quatro fases. Na primeira, de abril de 1940 a outubro de 1941, os alemães se limitaram a observar o Brasil e sua costa. Após o ataque japonês a Pearl Harbor, a Alemanha passou a hostilizar os mercantes brasileiros como represália ao intercâmbio entre nosso País e os Estados Unidos e também por causa dos ataques da Força Aérea Brasileira às Unidades navais alemãs. Após o reconhecimento do Estado de Beligerância por parte do Brasil (agosto de 1942), os alemães, apesar dos esforços despendidos, não puderam evitar que as Forças Armadas brasileiras se fortalecessem, com a cooperação dos aliados e, a partir de 1943, não mais conseguiram atacar a costa do Brasil.

Ao mesmo tempo em que tudo isso ocorria, as hostes germânicas, liderando o "Eixo" Roma-Berlim, de posse de quase toda a Europa, já haviam conquistado uma grande extensão do Norte e do Noroeste da África, aproximando-se, ameaçadoramente, de Dacar. O Brasil que, de início, através de seus governantes, encabeçados pelo Presidente Getúlio Vargas, procurava manter sua neutralidade, não conseguiu evitar seu envolvimento cada vez maior no conflito, em particular, após a enérgica reação do povo brasileiro ao torpedeamento de nossos navios mercantes, alguns deles, acintosa e provocadoramente, em nossas águas territoriais, como, por exemplo, o do navio *Vital de Oliveira*.

Tudo iria se precipitar no ano de 1942, quando os Estados Unidos, após o ataque japonês a Pearl Harbor, em 7 de dezembro de 1941, deixaram de ser meros espectadores, para engajarem-se, a pleno, no conflito, atraindo a guerra para o Continente Americano, pondo em risco qualquer navegação ao longo de todo o Oceano Atlântico. A 3^a Reunião de Consulta dos integrantes da Organização dos Estados Americanos, realizada em janeiro de 1942, recomendou a ruptura das relações de todas as nações americanas com os países do "Eixo". Com isto, o Brasil tornar-se-ia alvo das represálias, sendo atraído, inexoravelmente, ao Estado de Beligerância.

Visto esse quadro geral, cerremos sobre o Arquipélago de Fernando de Noronha, cenário que foi das aventuras daquela pléiade

de 176 heróicos mineiros, forjados pelo antigo 1º Batalhão de Pontoneiros — cuja maioria era originária do meio rural, sem nunca ter visto o mar, uma única vez sequer — e que seguiram, escalonadamente, para aquele arquipélago, onde permaneceram três anos, integrando a guarnição daquela sentinelha indormida do Continente Sul-americano.

A OCUPAÇÃO DO ARQUIPÉLAGO DE FERNANDO DE NORONHA

Uma vez decidida a ocupação do Arquipélago, surgiram as primeiras dúvidas: qual a tropa, onde recrutá-la e quais os problemas iniciais a resolver, com vistas à sua concretização no mais curto espaço de tempo possível?

Tropa a empregar na Ocupação

Pelas dimensões e pelas necessidades de defesa do Arquipélago, nosso Governo decidiu-se a guarnecê-lo com um efetivo baseado em dois Batalhões de Infantaria, apoiados por Artilharia (de Campanha, de Costa e Antiaérea), por Engenharia (Sapadores, Pontoneiros e Transmissões — nome das Comunicações, na época, integrantes da Arma de Engenharia), além do indispensável apoio logístico de Intendência, Saúde e Material Bélico (nele incluídas as necessidades de Manutenção Moto).

Assim, foi criado o intitulado Destacamento Misto de Fernando de Noronha, subordinado à 7^a

Região Militar, sediada em Recife-PE, comandado por um General-de-Brigada, que contaria com um Estado-Maior Geral (um Chefe e as quatro Seções tradicionais) e um Estado-Maior Especial, incluindo o Ajudante-de-Ordens e as Chefias dos Serviços, surgindo como novidade, o Serviço Religioso, então chefiado por um Major Capelão (no caso, um Cônego Católico).

Onde recrutar a tropa?

Sob alguns aspectos não havia problemas para o recrutamento das Unidades, entretanto, sob outros, as fontes eram muito limitadas. As Unidades de Infantaria puderam ser recrutadas no próprio Nordeste: o 30º e o 31º Batalhões de Caçadores.

As Unidades de Artilharia foram organizadas no Rio de Janeiro (o 1º Grupo Móvel de Artilharia de Costa — 1º GMAC e a 1ª Bateria Independente de Obuses — 1ª BIO) e em São Paulo (o 1º Grupo do 1º Regimento de Artilharia Antiaérea — 1º/1º RAAe). Mais tarde seria incorporado ao Destacamento o 1º Grupo Independente de Artilharia — 1º GIA, que não chegou a ter sua organização integralmente concretizada, regressando ao continente em meados de 1943.

A Engenharia organizou dois destacamentos com efetivo de cerca de uma Companhia cada, um de Transmissões, no Rio de Janeiro, originário do então Batalhão Vilagran Cabrita, sediado naquela cidade, contando com elementos da 3ª Companhia Independente de

Transmissões, de S. Leopoldo — RS, e um outro, Misto de Sapadores Pontoneiros, sendo a Seção de Sapadores recrutada no Rio Grande do Norte, retirada da 1ª Companhia do 7º Batalhão de Engenharia, então sediada em Natal, naquele Estado, e a Seção de Pontoneiros, na cidade de Itajubá-MG, destacada do 1º Batalhão de Pontoneiros, posteriormente transformado no atual 4º Batalhão de Engenharia de Combate, ainda com sede naquela cidade.

Os demais elementos de Serviços, de efetivos mais reduzidos, tiveram procedências as mais diversas, sendo alguns organizados na própria Ilha.

O efetivo total do Destacamento chegou a atingir mais de três mil homens. Na Ilha havia uma população de cerca de 1.500 pessoas, constituída, em sua maior parte, de presos comuns, condenados a grandes penas, a muitos dos quais fora permitido que levassem suas famílias. Essa circunstância fazia com que seu comportamento fosse bastante razoável, de vez que a ameaça de retorno ao continente e volta à reclusão das penitenciárias constituía-se em fator altamente disciplinador. Apenas como curiosidade, entre eles se incluíam vários ex-integrantes do bando do mais famoso de nossos cangaceiros — o "Lampião".

Os problemas iniciais

Logo surgiram os primeiros problemas:

— o transporte e o desembarque de toda a tropa e do material

de sua dotação, particularmente das viaturas e do armamento mais pesado;

— a instalação das Unidades no Arquipélago;

— a manutenção do fluxo de suprimento de toda espécie para os mais de cinco mil homens a que atingiria a população da Ilha com a chegada da tropa.

No caso, haveria a desembarcar as viaturas e os canhões de campanha, antiaéreos e de costa. Entre as viaturas havia um trator que pesava cerca de 14 toneladas e o armamento de maior vulto incluía as peças de Artilharia de Cos-

ta, de calibre 152, pesando cerca de 13 toneladas.

A instalação da tropa aproveitaria-se-ia das instalações já existentes na Ilha, dentre as quais se destacava o edifício novo do presídio, que serviu de quartel para o 30º BC. As Unidades de Artilharia, que se desdobrariam em Baterias, tiveram sua instalação facilitada. Bem assim os destacamentos e órgãos de serviços.

A maior concentração de edificações era a chamada Vila de Nossa Senhora dos Remédios, ou simplesmente Vila dos Remédios, da qual temos uma vista na Figura 1.



Fig. 1 — Uma vista da Vila dos Remédios em 1942/43

MATERIAL RESERVA

O Destacamento de Transmissões, por exemplo, ocupou as instalações do Grupo Escolar, construção que aparece à direita da foto, com duas guaritas no terraço. No prédio ao lado da igreja, instalou-se o Quartel-General. A guarita no meio da praça era a cabine onde ficava o projetor do cinema, que funcionava ao ar livre. As construções que aparecem atrás da igreja serviram para alojar o Comando do 1º GMAC e algumas instalações de Intendência. O hospital da Ilha passou à jurisdição do Serviço de Saúde do Destacamento. O clima favorável permitiu que a tropa acampasse sem grandes problemas, e foi o que aconteceu ao 31º BC, enquanto aguardaria a construção de suas instalações (cerca de quatro meses).

As ligações com o continente ficaram restritas a uma ligação regular, via aérea, e a ligações esporádicas, via marítima, estas últimas em função da intensidade das atividades submarinas do "eixo" e das necessidades e possibilidades de escolta de proteção aos navios.

Os problemas foram razoavelmente equacionados, ficando em evidência como o mais difícil, o do desembarque do material pesado, cujas tentativas de solução serão analisadas em detalhes, a seguir.

O DESEMBARQUE DO MATERIAL PESADO

Aspectos peculiares

O Arquipélago

Distando cerca de 500 km do litoral, o arquipélago situa-se a uma latitude de apenas 4º Sul, quase, portanto, na linha do Equador.

A referência, ora ao Arquipélago, ora à Ilha de Fernando de Noronha, resulta do fato de que a ilha principal tem o mesmo nome do arquipélago e constitui a única realmente ocupada. As demais, cerca de uma dezena e meia, com exceção de apenas uma, são pontas de penhascos emergindo das águas, com áreas sem expressão e praticamente inacessíveis. Seu interesse reside apenas na beleza e no pitoresco de algumas formas, como as de "Os Dois Irmãos", da "Ilha do Sino" e da "Sela Gineta", entre outras. A segunda ilha em tamanho, consignada como exceção, a chamada "Ilha Rata" ou "Ilha dos Ratos", é de difícil acesso e, embora com capacidade de abrigar alguma atividade, não chegou a ter sua ocupação efetivada.

A ilha principal, alongada, com cerca de 10 km na maior extensão, desenvolve-se na direção sudoeste-nordeste, prolongando-se para nordeste por mais uns 3 km com outras ilhotas e a Ilha Rata, para completar a maior dimensão do arquipélago. Na largura mede cerca de 3 km em seu ponto máximo.

Apresenta um relevo bastante acidentado, com algumas elevações ultrapassando os 150 m e com seu ponto culminante, o Pico, com 321 m de altura.

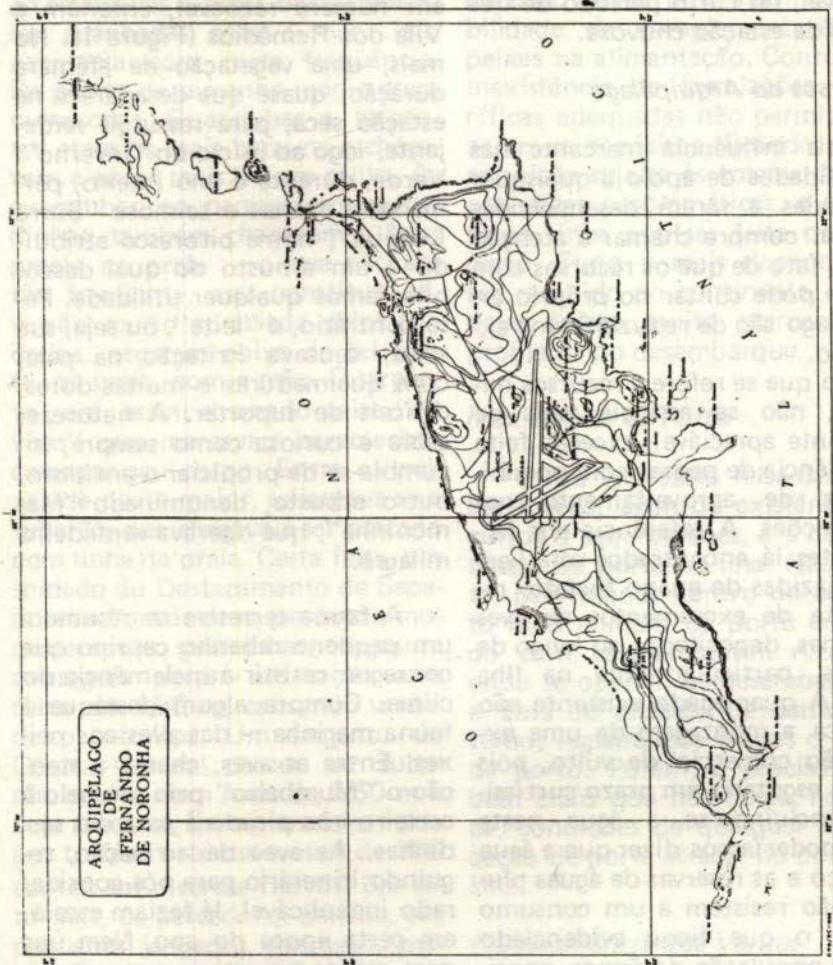


Fig. 2 – Mapa do Arquipélago de Fernando de Noronha

Ao contrário do que aparece nos mapas, não apresenta cursos d'água perenes, porém apenas uns poucos vales úmidos, alguns dos quais são aproveitados para repre-
sar as águas que caem, em volume razoável, no curto período de três meses da estação chuvosa.

Recursos do Arquipélago

Pela influência marcante nas necessidades de apoio a quaisquer atividades a serem desenvolvidas na ilha, cumpre chamar a atenção para o fato de que os recursos com que se pode contar no próprio arquipélago são de reduzidíssima expressão.

No que se refere a recursos minerais, não se assinala nada de montante apreciável, exceção feita à existência de pedras com possibilidades de aproveitamento nas construções. A referência aos fertilizantes lá encontrados está ligada às jazidas de guano fosfato, resultante de excrementos de aves marinhas, depositados ao longo de séculos, particularmente na Ilha Rata. A quantidade existente não justifica a montagem de uma exploração comercial de vulto, pois que se esgotaria em prazo curíssimo. Incluindo-se a água neste item, poderíamos dizer que a água de poço e as reservas de águas pluviais não resistem a um consumo maior, o que ficou evidenciado com a população da época, considerada superior à capacidade normal.

A flora é paupérrima, já que a curta estação chuvosa não permite o desenvolvimento de vegeta-

ção de porte, apesar da fertilidade do solo. Nos vales úmidos, algumas poucas árvores (fruta-pão, por exemplo) marcam sua presença. Disseminados pela Ilha, cajueiros, coqueiros e oitis. Estes últimos, em número razoável, enfeitam a Vila dos Remédios (Figura 1). No mais, uma vegetação de efêmera duração, quase que desaparece na estação seca, para ressurgir verdejante, logo ao início do "inverno". Verde, durante o ano inteiro, permanecia apenas a teimosa "Burra Leiteira", nome pitoresco atribuído a um arbusto do qual desconhecíamos qualquer utilidade. Pelo contrário, o "leite", ou seja, sua seiva, causava irritação na pele, com queimaduras e muitas dores, difíceis de suportar. A natureza, sábia e curiosa como sempre, incumbia-se de propiciar o antídoto, outro arbusto, denominado "Mamoninha", que operava verdadeiro milagre.

A fauna terrestre se resume a um pequeno rebanho caprino que consegue resistir à inclemência do clima. Cumpre algum destaque à fauna marinha — das aves aos peixes. Entre as aves, chama a atenção o "Mumbebo" pelo seu belo e certeiro vôo picado à cata das sardinhas. As aves de arribação, seguindo itinerário para nós considerado inexplicável, lá faziam escala, em certa época do ano. Nem uns nem outras permitiam seu aproveitamento para complementar a alimentação. Os caranguejos (guaiamuns) e as lagostas, embora não muito abundantes, eram encontrados e de excelente qualidade.

Entre os peixes, assinalavam-se grandes cardumes de sardinhas que, ao se aproximarem excessivamente da costa, eram surpreendidas pelo quebrar das ondas, sendo arremessadas à praia onde podiam ser apanhadas com a mão. Isto acontecia com certa freqüência. Os peixes de tamanho médio eram numerosos. Guarajubas e sargentos eram os mais comuns e chegavam a pesar mais de um quilo. As guarajubas, ao perseguirem as sardinhas, também chegavam a ficar presas na praia — o que não era tão freqüente, mas constituía diversão muito apreciada pelos soldados, pegarem peixe de tal porte, na praia, com a mão. O sargento era assim chamado pelas "divisas" que marcavam caracteristicamente seu corpo. Entre os peixes de porte maior, salientava-se o tubarão, que chegava a ser pescado com linha da praia. Certa feita, um soldado do Destacamento de Sapadores e Pontoneiros, pescando inocentemente guarajubas, fisiou e conseguiu pescar um cação com cerca de 1,80 m, causando verdadeiro rebuliço. Um sargento do Quartel-General pescou um tubarão adulto com mais de 2,50 m e cuja bocarra, depois transformada em troféu, ostentava mais de 300 dentes em diversas fileiras. Em alto-mar, os pescadores da Ilha, em pequenas jangadas, pescavam peixes finos, de tamanho bem apreciável. Os mais comuns eram a bicauda e a albacora (o atum brasileiro), ambos muito apreciados, além do pargo, peixe finíssimo, pescado a grandes profundidades.

As tartarugas gigantes costumavam aparecer e seu acasalamento era espetáculo muito curiosamente acompanhado pelos mineiros do Destacamento. Porém não eram caçadas. Havia, pois, alguma possibilidade de complementação de peixes na alimentação. Contudo, a inexistência de instalações frigoríficas adequadas não permitia fazerem-se depósitos, ficando a contribuição sujeita às coletas diárias, por vezes problemáticas, e o consumo tinha que ser feito de imediato. Tudo o mais dependia de ser recebido do continente, o que dava ênfase muito marcante ao problema do desembarque.

Inexistência de Porto

Outra impressão falsa dada pelos mapas, além da existência de cursos d'água perenes, é a da existência de porto na ilha. Não existe, pelo menos dentro do conceito mais comum de porto contando com cais acostável. A região onde se operam os desembarques, a Baía ou Enseada de Santo Antônio, registra nos mapas o nome de porto. Porém, é preciso ficar bem claro que não havia, na época, condições de qualquer embarcação de porte atracar no porto da Ilha.

Predominância dos Ventos

O Arquipélago é constantemente fustigado por fortes ventos, predominantemente os ventos de suldeste, com uma freqüência de mais de 200 dias no ano. Conju-

gados com o sentido em que se desenvolve a maior extensão da Ilha (SO-NE), esses ventos fazem com que a configuração dos dois litorais seja acentuadamente diferente. O litoral de sudeste, escarpado, constantemente castigado pelas ondas, é inacessível na quase totalidade de sua extensão. Um dos pontos que aparentemente constitui exceção é a Baía de Sueste que, no entanto, pelo emaranhado de recifes e ilhotas em sua entrada, também se apresenta impraticável. Os ventos constantes, oriundos de temperaturas mais amenas, reduzem de muito a influência da baixa latitude, tornando o clima bastante suportável. Não se assinalam temperaturas muito baixas em nenhuma época do ano. As médias, durante todo o ano, permanecem próximas dos 28°C.

O Movimento das Ondas e a Arrebentação

Conquanto o litoral noroeste seja menos castigado e apresente algumas praias e enseadas, não há, normalmente, condições para a abordagem à praia, mesmo de embarcações leves, em condições suaves. Mar aberto, sem qualquer proteção por mais de 500 km, apresenta ondas normalmente fortes e um mar bastante agitado. O ponto crítico é a passagem das embarcações pela arrebentação das ondas na chegada à praia. Assim, começava o pontoneiro a inserir novos dados no problema a que estava habituado a enfrentar lá nas plagas distantes de onde viera.

As Marés

Outro fator novo para o pontoneiro, habituado aos rios, era o movimento de enchente e vazante propiciado pelas marés. Diga-se de passagem que as marés no Arquipélago eram de grande amplitude, tendo em vista a proximidade do Equador. As marés de sizígia, particularmente na lua nova, atingiam sua maior amplitude apresentando diferenças de nível superiores a três metros. Se, por um lado, diferiam dos rios pela freqüência de sua repetição, duas vezes no período de 24 horas, por outro havia a previsão de horário e dos níveis da baixa-mar e da preamar (vazante e cheia, respectivamente).

Não havia uma tabela específica para a Ilha, mas, o Anuário do Instituto Nacional de Meteorologia consignava as tábuas de marés de várias cidades brasileiras, sendo que a da cidade de Fortaleza, no Ceará, era perfeitamente aplicável às condições da ilha, com margem de erro considerada desprezível.

Outro dado propiciado pela maré que vai influir decisivamente na solução do problema do desembarque, conforme veremos mais adiante, é o da faixa da praia que fica alagada na preamar e seca na baixa-mar. Nas rampas suaves da Enseada de Santo Antônio, chega a atingir uma largura da ordem de 40 metros, nas marés mais acentuadas.

As Ressacas

Nas marés de maior amplitude ocorrem, normalmente, ressa-

cas que consistem em uma maior turbulência no mar, na formação de ondas muito maiores do que as normais. A situação se agrava tremendamente quando os ventos passam a vir de noroeste, o que, como vimos anteriormente, não é muito comum. São as chamadas "ressacas a sotavento", de cuja violência, a comparação entre as figuras 3 e 4, nos pode oferecer uma noção bem impressionante.

A ponta de pedra, no meio da onda revolta da figura 4, pode ser vista no promontório do Forte dos Remédios, na figura 3, em dia de mar mais calmo.

É difícil descrever com todo o realismo o espetáculo a que assistímos, mas a palavra simples, de um pacato mineiro, nos pareceu bem eloquente: "A primeira ressaca de sotavento que vimos na Ilha foi horrível. Não sabíamos se era dia ou noite, o mar encapelava cada vez mais, as ondas eram enormes e violentas. No porto, o navio *"Bahia Lóide"*, que estava ancorado e que deveria levar um contingente para Recife, teve que interromper o embarque, levantar âncoras e zarpar para o outro lado da Ilha que, ao contrário das épocas normais, apresentava-se mais calmo, protegido pela própria Ilha. Lá, do outro lado, partindo da Baía de Sueste, conseguimos, com muito sacrifício, embarcar os passageiros e algumas cargas de pequeno porte.

Na Baía de Santo Antônio, o chamado 'porto', o sinistro era terrível. Todas as embarcações que estavam presas às bóias foram arrancadas e destruídas pela vio-

lência do vento e das ondas. Algumas balsas foram estraçalhadas como se fossem frágeis barquinhos de papel. Foram três dias de agonia e medo. Os Pontoneiros de Itajubá jamais haviam pensado em presenciar "espetáculo tão dantesco. Nem no cinema, às famosas tempestades, fruto dos truques cinematográficos, conseguiram suplantar a fúria real do oceano indômito, que só mesmo o tempo iria aplacar".

Antes de prosseguir, convém explorar um pouco mais a figura 3. Trata-se, como diz a legenda, de uma vista da extremidade nordeste do arquipélago. Ao fundo, vê-se a Ilha Rata e algumas ilhotas, e entre elas, pela sua forma característica, destacando-se a "Sela Ginetá".

No promontório de primeiro plano fica situado o centenário Forte dos Remédios, magnífica obra, ao nível de algumas das nossas mais importantes fortificações. Imediatamente após, fica a Enseada de Santo Antônio, onde se realizavam as operações de desembarque. Vê-se um navio ancorado, ao largo, local onde era liberado da carga e dos passageiros. No primeiro plano, um pequeno trecho de uma das praias típicas do litoral noroeste da ilha principal, a "Praia dos Cachorros". Este curioso nome se deve ao fato de que, nas noites de ressaca mais violenta, nela se ouvem sons intensíssimos, bem semelhantes ao alarido provocado por uma matilha de milhares de cães latindo furiosa e simultaneamente, e que eram ouvidos até



Fig. 3 – Uma vista da extremidade nordeste do Arquipélago



Fig. 4 – Um aspecto da "Ressaca a Sotavento" ocorrida nos primeiros meses de 1943

mesmo lá da Vila dos Remédios, a cerca de 400 metros de distância.

As Alternativas

A relação

Incluindo o processo tradicional de desembarque, que já vinha sendo utilizado na Ilha, podemos assinalar, entre as soluções alvitradas e postas em prática, sem ou com resultados satisfatórios, nada menos que nove alternativas, as quais serão descritas e analisadas a seguir:

- o processo tradicional;
- o aprimoramento do processo tradicional;
- a "Balsa Caixão";
- o "Molhe tipo Cais";

— o emprego da nova equipagem brasileira;

— a combinação "Ponte de Circunstância-Ponte de Equipagem";

— a "Solução Norte-Americana";

— os "Batelões de Petróleo" e

— os "Lanchões de Desembarque".

O processo tradicional de desembarque

O processo tradicional de desembarque consiste na utilização de pequenas balsas (Figura 5), construídas com "paus de jangada" e com uma meseta, na qual é colocada a carga. As balsas navegam pelo sistema de sirga, utilizando-se

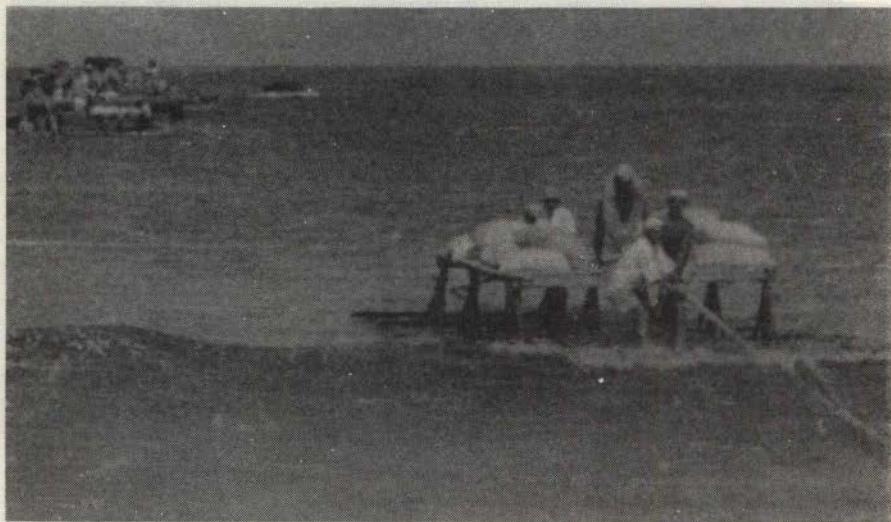


Fig. 5 – O processo tradicional de desembarque

de um cabo-guia de fibra que liga a praia a uma bóia distante cerca de 100 m da praia, na baixa-mar. Guarnecididas por equipes de quatro a seis homens, recebem a carga diretamente do navio, que fica ancorado ao largo, são rebocadas por uma lancha até a bóia, e daí até a praia com a guarnição puxando pelo cabo-guia. O ponto crítico é a passagem pela arrebentação da onda, motivo pelo qual o problema se agrava nas épocas de ressaca, interrompendo mesmo o desembarque nas de maior intensidade. Havia equipões de presos, que eram exímias na operação dessas balsas. A passagem pela arrebentação era feita com uma perícia quase inacreditável, com uma sincronia de movimentos quase perfeita.

Outro problema muito sério é o do cabo-guia. Com o uso prolongado

gado e intenso, o cabo, que fica submerso, encharca-se, tornando-se muito pesado. O roçar do cabo pelo fundo, constituído de rochas vulcânicas, na Ilha impropriamente chamadas de "caracas", provoca o seu dilaceramento e, algumas vezes, até o próprio rompimento. A operação de reparar ou substituir um cabo é difícil e morosa, exigindo várias horas de trabalho que requer muita habilidade. A carga se restringe a cerca de meia tonelada de material, protegida para a hipótese de movimentos mais bruscos e de ser atingida pela água.

Ao atingir a praia, antes mesmo que a balsa nela se encalhe, entra em ação a equipe de serviço na "estiva". Esse serviço, ao qual corriam as Unidades de Infantaria e Artilharia da Guarnição, consistia da passagem à disposição do

"porto" de equipes de 50 a 80 homens, que permaneciam, sob o sistema de revezamento, durante todo o tempo que estivesse programado para o desembarque. Rapidamente desembaraçavam a balsa, transportando a carga para a rampa, em lugar adredemente preparado. Essas balsas eram também usadas no desembarque de pessoal, ocasionando, por vezes, incômodos banhos, seja na passagem pela arrebentação, seja no momento do desembarque, porém sem perigos de monta. Tudo corria à conta do pânico dos passageiros, porém, deve ficar bem claro que nunca foi registrado qualquer acidente mais sério.

O aprimoramento do processo tradicional

As principais desvantagens do processo residiam em sua morosidade e na reduzida capacidade de carga. O grande inconveniente da primeira era a prolongada permanência do navio ancorado ao largo, já que ficava muito vulnerável às ações dos submarinos do "eixo", exigindo presença permanente e atenção redobrada dos navios de escolta. Esse inconveniente era tanto mais sério e grave, pelas baixas a que tinha sido submetida a nossa Marinha Mercante com os torpedeamentos de vários de seus navios e pela pouca disponibilidade de meios da parte de nossa Marinha de Guerra para propiciar a proteção que se impunha. Assim, urgia liberar os navios mercantes e suas escoltas no menor prazo pos-

sível para que assumissem novas missões.

Os pontoneiros, em curto prazo, conscientizaram-se de sua grande responsabilidade e se dedicavam às operações de carga e descarga com esforço quase sobre-humano. Tarefa estafante, repetitiva e, por vezes, varando noites inteiras em trabalho ininterrupto, encontrava naqueles homens verdadeiros titãs que faziam jus à admiração de todos que assistiam a sua atuação invulgar. Acrescentava-se o aspecto da ameaça de uma ação nazista que, naquela fase, não poderia ser posta de lado, pois era por demais conhecida a audácia dos submarinos do eixo. No entanto, a tradicional e decantada tranquilidade dos mineiros esteve presente todo o tempo, concorrendo de maneira definitiva para que o Destacamento se mantivesse sempre com o moral elevado e com excelente disposição física.

Com a idéia de minorar o inconveniente foram tomadas as seguintes providências:

- construção de um flutuante de grande capacidade para liberar o navio o mais rapidamente possível — constava de quatro enormes tambores sobre os quais se construiu uma plataforma de madeira e permanecia preso a uma bóia, recebendo o máximo de carga — era conhecido como a "Ilha dos Tubos" e, em alguns casos, recebeu toda a carga destinada à Ilha, liberando logo o navio;

- aumento do número de balsas para o desembarque;

- aumento do número de equipes em condições de operar as bal-

sas — os pontoneiros adestraram-se nessa operação, permitindo um número maior de viagens durante a jornada, revezando-se com as equipes de presos — chegando a completar-se, em alguns casos, mais de 72 horas contínuas de operação.

As medidas postas em prática não puderam resolver o problema do desembarque do material pesado.

A "Balsa Caixão"

Enquanto se preparava a ida da tropa para a Ilha, imaginou-se uma alternativa baseada no aumento das dimensões do processo tradicional. Assim, deu-se início, em Recife, à construção de uma balsa de grandes dimensões, com a qual seriam desembarcados os materiais mais pesados. Prevendo a dificuldade de sua operação, idealizou-se a utilização de um sistema de guinchos que, de terra, puxariam a balsa para a praia, substituindo assim as equipes que operavam as balsas menores.

Foi transportada para a Ilha e colocada na água, tornando-se, após encharcada e com a carga em cima, de operação difícil. Os guinchos não funcionaram, exigia o emprego de uma guarnição muito maior do que a das balsas comuns, tornando-se inviável para a finalidade a que se destinava.

Foi, entretanto, de bastante utilidade para outras finalidades, particularmente para o desembarque de gado.

Pela aparência inicial com que chegou a Fernando de Noronha, foi batizada como "Balsa Caixão".

O "Molhe tipo Cais"

Ficou assim conhecida a tentativa de se dotar a Ilha de um cais acostável mediante a construção de dois muros que entrariam mar a dentro. Foi idealizada antes da chegada dos pontoneiros ao arquipélago, e teve sua execução iniciada pelos sapadores que, oriundos do Rio Grande do Norte ali chegaram um pouco antes e meteram mãos à obra, na tentativa da construção de um porto de emergência. O espaço entre os dois muros, cerca de dez metros, seria preenchido com a colocação de pedras que as havia em abundância na Ilha. O trabalho foi iniciado em terra firme, com excessivo gasto de cimento, paralisando à entrada do mar, pois foi considerado inexistível.

Emprego da Equipagem Brasileira

Os manuais em uso no Exército brasileiro previam, na época, a construção, entre outros, de dois tipos de pontes, as pontes de equipagem (francesa) e as pontes de circunstância (cavaletes de madeira). A capacidade normal era de apenas quatro toneladas. Havia uma previsão de reforçamento, atingindo um máximo de 8 toneladas. As cargas em uso nas Divisões de então já ultrapassavam, de muito, aquela capacidade, em particular pela presença, em grande

escala, dos carros de combate. Isso preocupava os oficiais de Engenharia, o que implicou o estudo de uma equipagem e de um tipo de ponte de circunstância para atualizar a capacidade de nossas pontes. Optou-se por um tipo de ponte de equipagem, à base de pontões metálicos, inspirada em um modelo alemão e deu-se início à construção de uma primeira equipagem na Fábrica de Curitiba, instalação fabril de nosso Exército, destinada à fabricação de viaturas.

A nossa Unidade de pontoneiros, na época, era o 1º Btl de Pontoneiros de Itajubá, e vários oficiais que lá serviam ou já haviam servido, foram chamados a assessorar a sua construção. No ano de 1941, foram acelerados os trabalhos de construção, havendo constante troca de correspondência e assessoramento, inclusive entre o Comandante daquele Batalhão e o Diretor daquela Fábrica.

O então Gen Eurico Dutra, Ministro da Guerra (assim era conhecido o Ministro do Exército), por ocasião da decisão sobre a instalação da defesa da Ilha, convocou o Cmt do 1º Btl Pnt ao Rio de Janeiro e com ele discutiu o desembarque do material pesado — os canhões 152 (de Costa) e 88 (antiaéreos). Ficou assentado que a Fábrica de Curitiba concluiria a construção da equipagem e providenciasse sua entrega imediata. O Batalhão faria os testes com o material, tendo sido escolhida a região da Restinga de Marambaia, no Rio de Janeiro, como local para sua realização.

Em função dos resultados seria decidido o procedimento em relação à ida ou não para a Ilha.

Algumas idéias puderam ser levantadas após as experiências:

1º — A parte flutuante da equipagem permitia a construção de um tipo de portada reforçada que atendia às necessidades, com alguns cuidados adicionais:

— fechamento da parte superior dos pontões para evitar um naufrágio por entrada de água por cima;

— pintura anticorrosão por ação da água do mar (que deveria ser renovada com bastante freqüência).

2º — A parte fixa, embora permitisse as cargas previstas, não se mostrou muito favorável face à ação das ondas e dos consequentes movimentos de quaisquer embarcações que nela tentassem abordar.

3º — O tabuleiro poderia ser usado, já que as vigotas (metálicas) e os pranchões poderiam suportar as cargas. Dependeriam apenas dos cavaletes que lhes serviriam de base. Levavam a vantagem de permitir a retirada e a recolocação com certa facilidade, o que seria de grande importância, como veremos mais adiante.

Decidiu-se que a equipagem seria levada para a Ilha e lá se refizeram os testes, obrigando a mais um cuidado, qual seja, o de tratar com o máximo desvelo os pontões na entrada e saída da água e na passagem pela arrebentação, impossibilitando o uso individual de pontões no desembarque e o uso de portadas para a atracação na

praia em virtude do choque com o fundo rochoso e consequente daniificação. Construiu-se e testou-se uma portada reforçada com cinco pontões que foi aprovada para a navegação com todas as cargas, sem contudo ultrapassar a arrebentação e muito menos atracar na praia. Novamente testados na Ilha, comportando-se ainda pior que na Marambaia, os cavaletes da ponte de equipagem mostraram-se completamente sem possibilidades de aproveitamento.

A combinação "Ponte de Circunstância-Ponte de Equipagem"

Para estudar cada alternativa, convém lembrar que não houve uma sucessão de experiências e sim a concomitância das idéias e a preocupação de uma solução, o mais rápido possível, do problema em pauta. Por isso somos, muitas vezes, obrigados a retroceder no tempo para lograr uma explicação mais completa.

Vários integrantes do Batalhão de Itajubá, que haviam participado das experiências na Marambaia, faziam parte do primeiro contingente que seguia, em abril de 1942, para o Arquipélago.

Ainda em Recife, enquanto esperavam o transporte para a Ilha, descrentes dos cavaletes da equipagem, face ao que haviam visto em Marambaia, levantaram à possibilidade de se construir uma ponte de circunstância, onde atracariam a portada. Alguns Sargentos já haviam tomado conhecimento de pontes de estacas (dos exércitos

de outras nações) com a capacidade desejada e esperavam construir algo semelhante na Ilha. Nada a ver com as pontes brasileiras, com as magras 4 toneladas de capacidade — "Cavaletes de 4 pés" e outras. Cientes da pobreza de recursos da Ilha, sugeriram que se levasse madeira para aquela finalidade, o que foi autorizado pelo próprio General Comandante do Destacamento que lá se encontrava e que seguiria de avião, antecipando-se à chegada dos pontoneiros. No próprio navio em que seguiu a tropa, foram embarcadas as peças de madeira de dimensões adequadas — toras com 0,30 m de diâmetro.

Já dissemos que a nova equipagem, na ocasião conhecida como a "Ponte da Fábrica de Curitiba", havia sido testada e aprovada, porém, apenas para a navegação. As condições de abordagem, entretanto, mostraram-se absolutamente impraticáveis, pelo menos em relação à praia.

A ponte de circunstância, nos moldes que haviam sido imaginados em Recife, também encontrou empecilhos, já que não havia possibilidade de se cravarem as estacas no fundo rochoso da maneira habitual e, por outro lado, também não havia, pelo menos aparentemente, condições de trabalho dentro d'água, para o lançamento de novos cavaletes. E, admitindo-se a construção da ponte, como fazer para conjugá-la com a utilização da portada?

Pelo que vimos até agora, não é difícil imaginar-se o grande número de dados que iriam influir no

problema, alguns dos quais absolutamente inusitados e desconhecidos dos Oficiais, Sargentos e praças nele envolvidos. Acrescente-se a tudo isso a urgência que se impunha para a solução do problema, pois a hipótese de um ataque à Ilha, como já foi salientado, não podia ser considerada desprezível, e a tropa, sem contar com seus ca-

entretanto, seria impositivo que a arrebentação se desse entre aquela extremidade e a praia. A idéia foi examinada sob os diversos ângulos e considerada exequível, porém haveria a necessidade de se conjugarem todos os dados do problema num verdadeiro "quebra-cabeça" com a agravante de se tratar de dados variáveis.

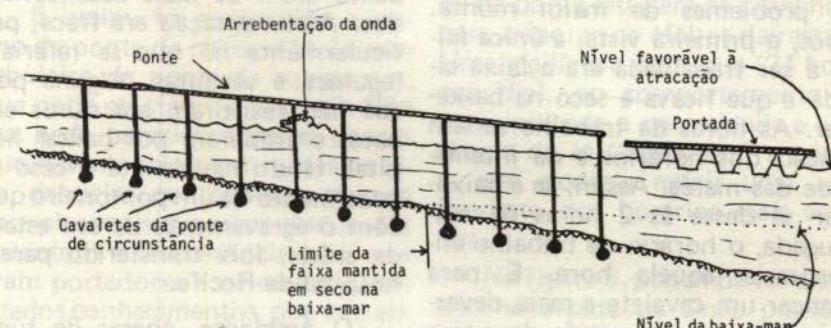


Fig. 6 – Um corte esquemático do sistema ponte de circunstância-portada

nhões antiaéreos e de costa, tornava-se muito vulnerável. Aí é que despontaram a imaginação dos pontoneiros e sua extrema tenacidade, versatilidade e objetividade, para concretizar de maneira impressionante a nova alternativa.

Para permitir um entendimento melhor, vamos nos utilizar do esquema simplificado da figura 6.

Aproveitando-se da faixa deixada a seco na baixa-mar, poder-se-ia construir um trecho de ponte de circunstância que, na preamar, penetraria mar adentro, por cerca de 30 a 40 m. Se essa ponte se apresentasse com uma altura adequada, a portada poderia atracar em sua extremidade. Para isso,

Vejamos a construção da ponte de circunstância, assim considerado o trecho de ponte a ser construído. Alguns integrantes do Destacamento, talvez pela conotação com instalações portuárias, denominaram indevidamente a ponte de "trapiche" e muitos documentos a ela assim se referem. A primeira preocupação seria a capacidade para suportar as cargas que iriam desembarcar. Partindo das peças de madeira que tinham sido trazidas do continente, foram calculados os cavaletes (número de estacas e a distância entre as mesmas) e a distância entre os cavaletes. Os cavaletes seriam lançados mediante a obtenção dos buracos

destinados às estacas com a utilização de picaretas e cavadeiras e posterior "chumbagem" a concreto. O concreto era na realidade apenas uma mistura de brita e cimento, de vez que a areia da Ilha não prestava para entrar na mistura.

Enquanto na faixa da praia não atingida pela água não havia problemas de maior monta. Após, à primeira vista, a única faixa a ser trabalhada era a faixa citada e que ficava a seco na baixamar. As horas de trabalho seriam função dos horários e da intensidade das marés. Assim, se a baixamar se desse às 2 horas da madrugada, o horário de trabalho enquadaria aquela hora. E para avançar um cavalete a mais, dever-se-ia aguardar as marés de maior amplitude. A tábua de marés passou a ser um manual de consulta permanente. Nos últimos cavaletes, foi tentado, com êxito, um recurso, até então nunca visto. O concreto era apenas a mistura sem molhar, isto é, a brita e o cimento secos, misturados. Quando a estaca era colocada em seu buraco, o concreto era jogado e se embebia da água que não tinha sido retirada, solidificando-se como necessário. Conseguiu-se assim, num verdadeiro milagre, lançar alguns cavaletes além do limite das baixamaras de maior amplitude.

A altura da ponte foi calculada de maneira a permitir duas atrações enquadrando as preamaras de média a grande amplitude. Daí o cálculo da altura dos cavaletes e das dimensões das estacas.

Considerações muito especiais devem ser feitas em relação ao sacrifício exigido para cavar os buracos na rocha, destinados à fixação das estacas ao solo e pelos trabalhos de perfuração das travessas e das estacas para armação dos cavaletes. As ferramentas eram rudimentares (picaretas e trados, principalmente) e os horários de trabalho eram os mais desencontrados. A alimentação era fraca, particularmente no que se referia a legumes e verduras. Alguns poucos não resistiram aos duros embates e acabaram por baixar hospital, tendo havido até o caso do falecimento de um pontoneiro que, com o agravamento de seu estado de saúde, fora transferido para o hospital de Recife.

O ambiente, apesar de tudo, era de grande disposição para o trabalho e de moral elevado. Até brincadeiras se faziam, como por exemplo, uma frase que ficou célebre e que era dirigida àqueles que mostravam qualquer esmorecimento: "Minhoca não tem pernas, nem braços e nem cabeça... e faz buraco! Te vire..."

Quanto ao tabuleiro, decidiu-se pelo da equipagem, por três motivos principais. As pontes de circunstância empregam em seu tabuleiro, essencialmente madeira (tanto as vigotas, quanto os pranchões) e a madeira, muito necessária às construções em andamento na Ilha, estava muito difícil de ser obtida, particularmente nas dimensões exigidas. A não-utilização dos cavaletes de equipagem tornaria ocioso todo o material do ta-

tabuleiro da equipagem, exceto o empregado na portada. E, finalmente, a razão mais ponderável que foi a de que, durante as ressacas, a ponte seria muito castigada pelas ondas e a retirada de parte do tabuleiro, pelo menos dos pranchões, amenizava os efeitos. O tabuleiro da ponte de circunstância não permitia esta retirada com facilidade.

E, assim, foi construído o trecho de ponte de circunstância com tabuleiro de ponte de equipagem, que pode ser visto na figura 7. Não era nada parecido com as pontes que haviam sido construídas na vida daqueles pontoneiros, mesmo daqueles mais experimentados. No entanto, a experiência de que eram portadores e os novos e inusitados conhecimentos, que iam adquirindo à luz do surgimento dos dados e influências daqueles fatores a que nos referimos, faziam como que despertar as iniciativas. Podemos, pois, sem medo de exagerar, dizer que aquele "trapiche" foi uma invenção daqueles pontoneiros, aí incluindo todos quantos participaram daquela luta.

A construção se iniciou antes mesmo da conclusão dos estudos, no segundo dia da chegada dos pontoneiros à Ilha, e o trabalho durou mais de vinte dias e vinte noites, num labor intenso e contínuo, na ânsia de colocar em terra o material pesado que ainda estava a bordo, a fim de propiciar os meios que assegurassem à Guarda da Ilha uma defesa mais eficiente e liberar o mais depressa possível os navios que permaneciam ao largo.

Uma vez concluído o trecho maior possível de ponte, restava saber como operar a conjugação com a parte naveável, ou seja, a atracação da portada.

Nada melhor para explicá-lo que a série de fotografias iniciada com a figura 7, acima. Nela vemos a ponte construída, num dia de ressaca. Observar que a extremidade da ponte está sem os pranchões, para minorar os efeitos da ressaca. Uma vigilância contínua (24 horas por dia), no comportamento do mar, indicava a necessidade e a urgência de se "descobrir" a ponte, o que poderia exigir uma ação imediata nos horários mais variados.

Na figura 8, podemos ver a portada reforçada de cinco pontões, já com o 152 em cima. Observar os pontões fechados em sua parte superior.

Aqui, novamente, vamos dar a palavra a um dos pontoneiros, descrevendo os momentos angustiantes então vividos: "Quando a portada recebeu o primeiro 152, nossos corações estremeceram. A portada resistiu bravamente. E agora...? O que iríamos fazer com tanto peso, naquele mar revolto. A primeira fase havia dado certo, e daí em diante, o que nos aguardaria? A lancha rebocava a portada e nós nada podíamos fazer, a não ser rezar: 'Deus, que é grande, nos ajude'. Assim nos dirigimos para a atracação."

Na figura 9, vemos o momento em que o canhão 152 era desembarcado, passando da portada para a ponte.

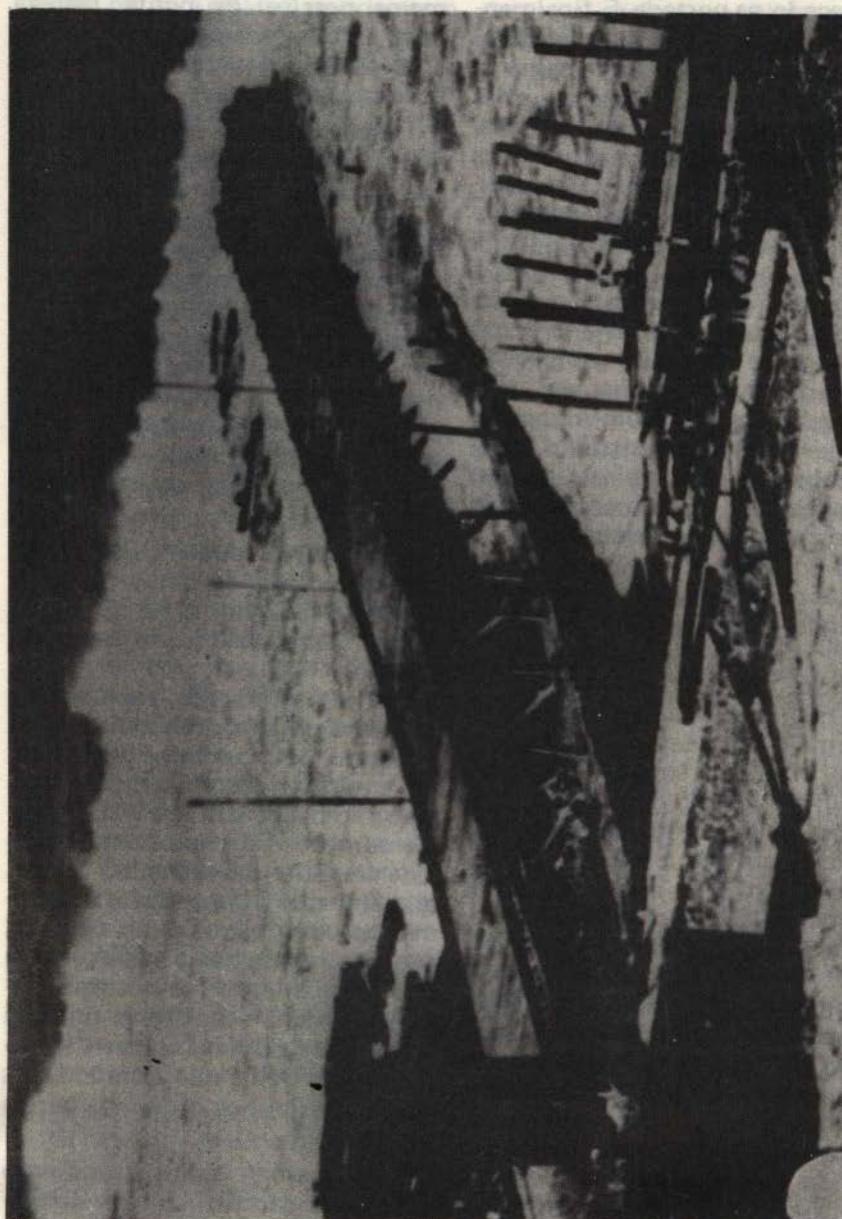


Fig. 7 – O trecho de ponte construído



Fig. 8 – A portada reforçada

Городские жители, в свою очередь, ссылаются на то, что в городе нет места для садов и огородов, а также на то, что в городе нет места для садов и огородов.

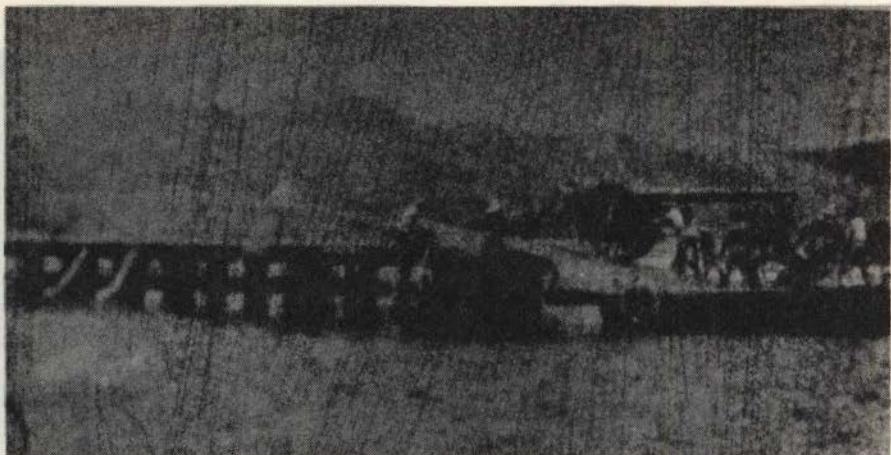


Fig. 9 — O momento crucial do desembarque

A atracação da portada era feita mediante um sistema de seis âncoras e duas amarras que eram comandadas da ponte. Duas âncoras ao largo, duas de cada lado e as duas amarras ligadas à ponte. Os comandos eram dados chamando-se "de largo" e "da praia" para as âncoras laterais que, por sua vez, eram chamadas "de jusante" e "de montante". Mas, o que realmente prevalecia era o nome do pontoneiro ao qual cabia manejá o cabo da âncora ou a amarra. Em dias de mar muito calmo, "mar de Almirante" como dizem os marinheiros, podia-se reduzir o número de âncoras.

O sargento, na ponte, comandava os oito pontoneiros e as equipes encarregadas de deslocar o canhão, a da ponte ou de terra, e a da portada, que ficavam alertas para o "pronto" que tinha de ser obedecido instantaneamente.

É fora de qualquer dúvida que nenhum sargento de Engenharia teria comando mais complexo do que o da atracação de uma das portadas, particularmente em dias de mar um pouco mais agitado.

Ainda aqui voltamos ao nosso pontoneiro: "Ao chegarmos à cabeceira da ponte, lá encontramos quase que a Ilha em peso, desde o General ao último 'cangaceiro'. Era o momento histórico. As nossas orações foram atendidas. No momento em que o canhão se encontrava em terra firme, recebemos emocionados os aplausos daquela assistência que foi tomada de uma alegria geral e efusiva."

A figura 10 mostra o 152 já na ponte.

A atracação da portada na ponte só poderia ser realizada nos horários fixados em função da altura da maré e apenas quando a arre-

bentação das ondas se desse entre a cabeceira da ponte e a praia. Isto permitia, nos dias favoráveis, quatro horários de desembarque, sendo dois durante o dia e dois à noite. Normalmente, em cada horário, não se podia fazer mais que um desembarque.

Isso veio sugerir a construção de uma nova "ponte", em nível diferente, o que pode ser visto na fotografia da figura 11. Dobrar-se-ia assim o número de horários. A ponte de nível mais baixo, entretanto, mostrou-se muito vulnerável, pois ficava longos períodos sob o efeito da arrebentação e nas grandes marés permanecia submersa nas horas de preamar, o que pode ser observado na figura 7.

Observe-se, no lado direito da figura 11, como ficou, ao final, inacabada e abandonada, a alternativa a que demos o nome de "Molhe tipo Cais". Foi assim solucionado, com um esforço tremendo e com uma criatividade excepcional, o problema do desembarque do material pesado.

Estávamos nessa época em meados de 1942. Os integrantes do Destacamento de Sapadores e Pontoneiros vibraram de entusiasmo. Os aplausos de que foram alvo ao se concretizar o êxito do desembarque convenceram-lhes de que toda a Ilha compartilhara de sua alegria. A coisa, porém, havia ido mais longe. É bem verdade que só o saberiam anos mais tarde. Agora neste trabalho vale a pena consignar, pela justeza dos conceitos, duas mensagens recebidas pelo 1º Batalhão de Pontoneiros, atra-

vés de seus dois canais de subordinação.

No dia 2 de julho de 1942, recebia o Rádio nº 53, do Gen Raymundo Sampaio, Diretor de Engenharia:

"Congratulo-me com vosco bela demonstração deu Unidade sob vosso comando de seu eficiente trabalho desembarque material Fernando Noronha."

No dia 14 de julho o Gen Pedro Cavalcanti, Cmt da 4ª Região Militar, em Ofício, comunicava ao Batalhão:

"A ótima impressão causada ao Exmo. Sr. Gen Castello Branco, Cmt do Destacamento de Fernando de Noronha, pelo trabalho admirável do Destacamento de Pontoneiros no desembarque, com pleno êxito, da Artilharia Pesada, pelo estado de instrução das praças componentes do referido Destacamento que bem diz da eficiência técnica do 1º Batalhão de Pontoneiros."

A solução "norte-americana"

Assim estamos denominando uma alternativa que foi tentada quando os norte-americanos, em meados de 1943, quase um ano após toda aquela epopéia, se empenharam na construção de uma nova pista para o aeroporto da Ilha e para lá necessitaram levar grande quantidade de material, via marítima.

Veremos mais adiante alguns outros recursos por eles experimentados.

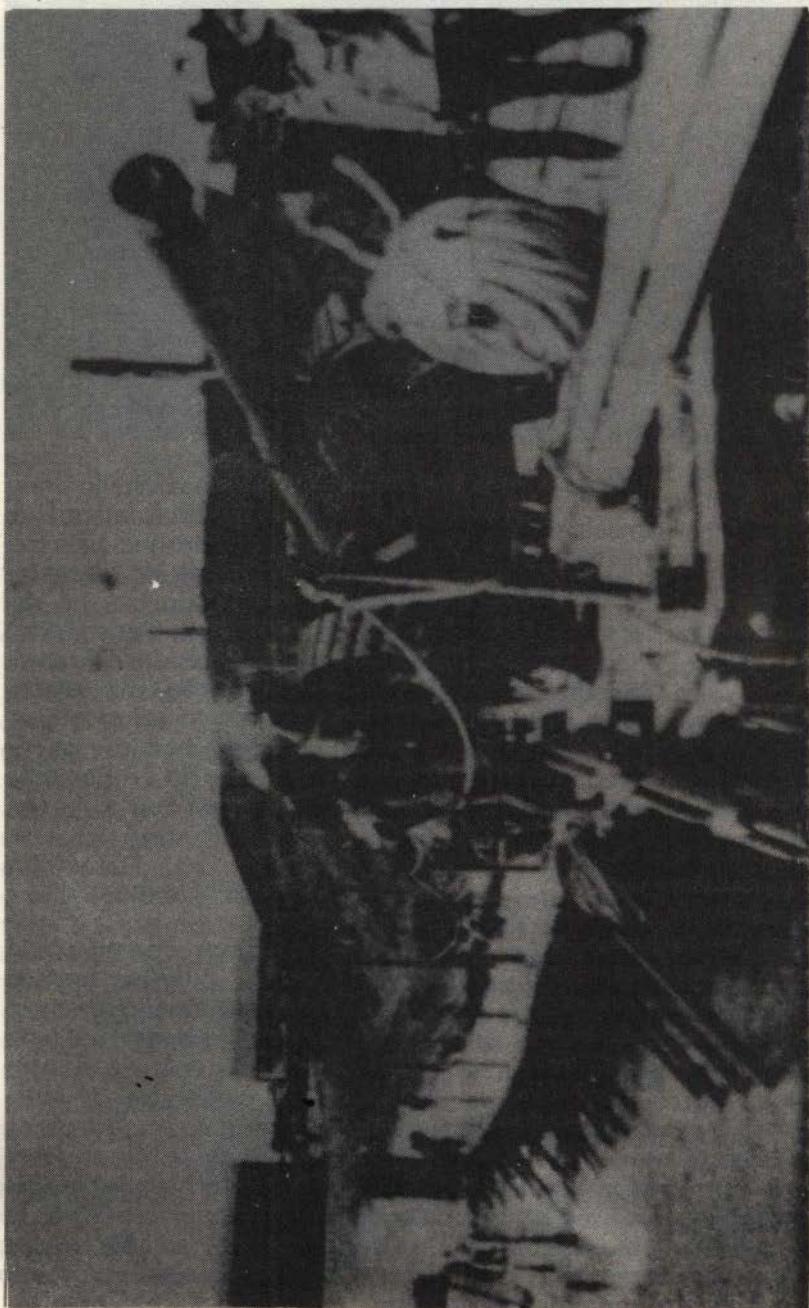


Fig. 10 – O 152 já na ponte

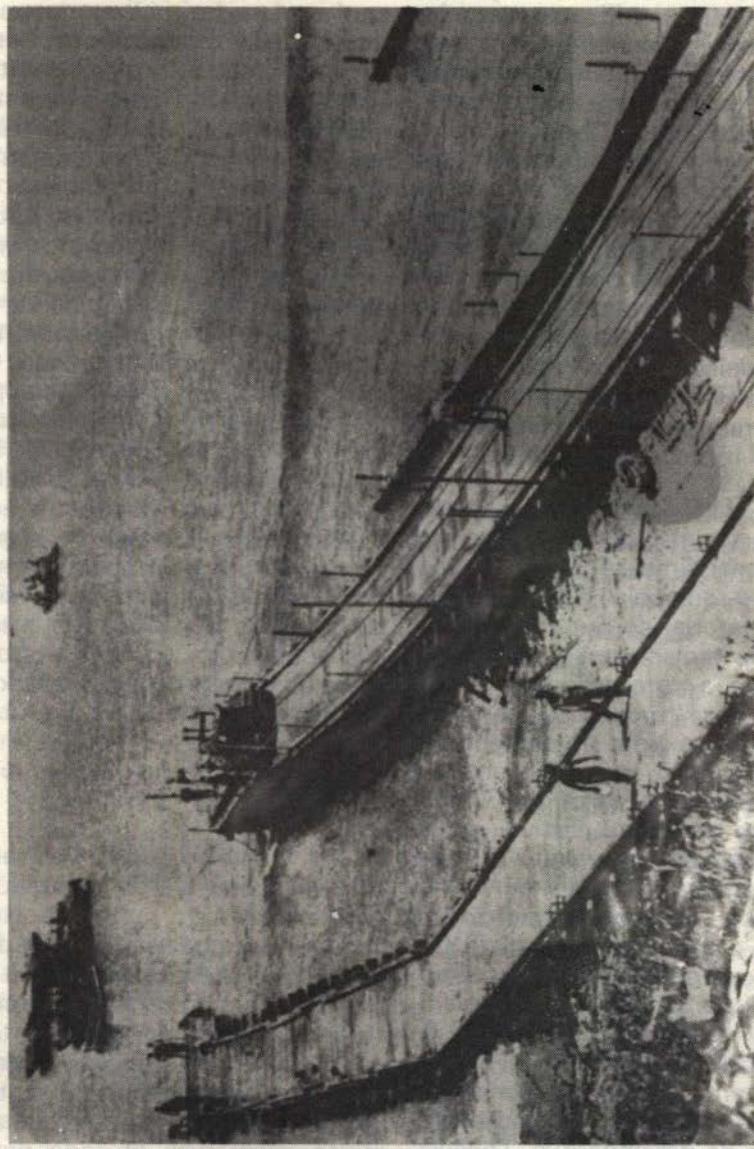


Fig. 11 – As duas “pontes” construídas

Analizando o sistema adotado pelos nossos pontoneiros, ficaram impressionados com sua engenhosidade e dele se utilizaram para desembarcar as viaturas que traziam, com destaque para uma carregadeira tipo guindaste, e alguns caminhões basculantes. Com esse material em terra e considerando o sonho de toda a guarnição de ver um navio atracado no "porto" de Fernando de Noronha, surgiu a idéia de se prolongar a ponte, agora não mais com cavaletes, mas com o emprego de sucessivas "fogueiras" de coqueiros (outro material que havia na Ilha em quantidade razoável), com seu interior cheio de pedras.

Foi fácil conseguir a adesão dos norte-americanos, o que era importantíssimo por ser fundamental o seu apoio, particularmente do material de que dispunham, seja para transportar os coqueiros, seja para a colocação e o enchimento das "fogueiras" com pedras. Foi um êxito aparentemente absoluto, pois, após prolongada a ponte por mais cerca de 30 metros, em ambiente festivo, o *Tupiara*, pequeno mercante que era o mais assíduo em visitar a Ilha, ali atracou havendo as tradicionais fotos e cumprimentos entre o General Comandante do Destacamento e o Comandante do *Tupiara*, sob os aplausos entusiásticos de quase toda a guarnição. Foi apenas um instante de mar ultrafavorável e que não permitiria operação prolongada de desembarque. Todavia, há de reconhecer que foi um momento histórico.

O sistema de "fogueiras" de coqueiros era fixo e não permitia reduzir o impacto das ressacas conforme se fazia na ponte, ao retirarem-se os pranchões. Por isto, o trecho acrescido sofria muito a ação das ressacas e era freqüente a necessidade de reparos de vulto, após as ressacas mais violentas, quase mesmo uma completa restauração. Aliás, a ressaca "a sotavento" a que nos referimos anteriormente, trouxe um grande ensinamento. Convinha não deixar nada a mercê das gigantescas ondas que se formavam nas grandes ressacas. Assim, era comum, aos prenúncios de tais fenômenos, recolher-se o máximo possível de balsas, portadas etc., e evitar deixar qualquer dispositivo que oferecesse resistência às ondas. Aí a grande desvantagem da nova alternativa. Como o sistema visava essencialmente às cargas pesadas, e essas não eram muito comuns, voltou a prevalecer o processo tradicional das pequenas balsas.

Os Batelões de Petróleo

Os norte-americanos levaram para a Ilha alguns recursos já experimentados em outras oportunidades e que poderiam ser de utilidade no seu desembarque. Um dispositivo para transportar combustíveis líquidos em zonas batidas por fogos era constituído de depósitos de pequena altura e que, uma vez carregados, não ofereciam alvo muito vulnerável. Quando postos fora de uso, transformavam-se em excelentes flutuantes mediante o

fechamento de todas as suas válvulas.

Sua utilização na Ilha, como flutuante, consistia em colocar sobre eles uma carga passível de ser molhada. Seu lançamento em direção à praia era feito com o auxílio de uma lancha possante que, atracada lateralmente, rebocava-os velozmente, largando-os ao se aproximarem da arrebentação, retornando ao largo. Com a velocidade que vinham, prosseguiam, vencendo a arrebentação ao sabor das ondas. Ao se aproximarem da praia eram puxados de terra por viaturas ou tratores. Foram muito utilizados no desembarque de tambores de asfalto e de combustíveis, pois, na hipótese de ocorrer qualquer acidente, os tambores flutuavam e eram arremessados pelas ondas em direção à praia.

Quanto ao desembarque de material não-flutuante ou sensível à água, ocasionou alguns problemas com perdas irreparáveis por avarias ou por extravio, não se mostrando, portanto, passíveis de amplo aproveitamento, nesses casos.

Os "Lanchões de Desembarque"

Outro recurso também levado para a Ilha pelos norte-americanos foram os "lanchões de desembarque", também chamados "botes comando" e que eram usados pelas Unidades Anfíbias em seus desembarques. Em épocas de mar favorável e nas praias de fundo arenoso, constituíam, sem dúvida, o melhor processo de desembarque,

tornando obsoletos todos os demais tipos de dispositivo até então em uso. Isto, particularmente, se considerarmos que apenas foram levados os de menor capacidade (desembarque de pelotão), que transportavam até cerca de 5 toneladas de carga, o que equivalia a quase 10 viagens da balsa no processo tradicional.

Houve, entretanto, alguns problemas. Nas condições favoráveis, a ida para a praia era tranquila e a abordagem muito simples, com a abertura da parte da frente que se transformava em rampa. A saída da carga ou dos passageiros era em terra firme. Nas praias de fundo rochoso seu uso era contra-indicado.

O primeiro problema era o do retorno ao mar para receber nova carga, principalmente ao enfrentar a arrebentação, em sentido contrário ao movimento da onda. Em dias de mar agitado, tudo se complicava. Houve alguns acidentes sérios, com naufrágios e destruição quase total dos lanchões envolvidos.

Um jovem Oficial da Artilharia brasileira — Asp Of R-2 George Loutz — teve oportunidade de salvar a vida de alguns norte-americanos que, por pouco, teriam morrido afogados, não fora sua pronta e decisiva ação e a chegada oportuna de uma embarcação de nossa Marinha de Guerra que acorreu em seu auxílio. Chegou a receber a Medalha de 1ª Classe de Serviços Extraordinários prestados à Humanidade. Convém recordar a nossa afirmativa feita anteriormente, de que nunca se registrou qual-

quer acidente mais grave durante o longo uso do processo tradicional.

Os lanchões, por isso mesmo, foram recolhidos, não chegando a ter uso mais significativo. Certo porém, que a repetir-se o problema, esses meios e outros congêneres, de capacidade maior, seriam a solução, via marítima, mais consentânea. Talvez a via aérea, com o advento de aviões e helicópteros de grande capacidade, viesse, ainda, a ser a mais adequada.

CONCLUSÃO

A finalidade deste trabalho foi dar uma idéia do que foi a luta enfrentada no Arquipélago de Fernando de Noronha, durante a II Guerra Mundial, para guarnecê-lo adequadamente, em particular, com vistas a uma das ações que se mostraram relevantes, ao longo dos três anos que durou sua ocupação, em estado de permanente prontidão — a do desembarque.

Convém salientar que vários setores e Unidades da Guarnição empenharam-se, de maneira decisiva, nessas ações. Referimo-nos à atuação de equipes de presos na operação eficiente das balsas, no processo tradicional. Equipes de Unidades revezavam-se no estafante trabalho de estiva, desembarcando o material à medida que chegava à praia. Os Sapadores, responsáveis pelos árduos e importântíssimos misteres de construção, melhoria e conservação das estradas da Ilha, nunca regatearam sua estreita cooperação nas épocas de movimento intenso e empenha-

vam-se denodadamente nas operações de desembarque.

Cabe, porém, destaque especial, e, sem dúvida, são inteiramente seus os merecidos louros pela solução dos magnos problemas enfrentados, aos três contingentes de pontoneiros que, oriundos de Itajubá, se empenharam de corpo e alma no cumprimento daquela derrissima missão.

Convém ressaltar que o Destacamento de Sapadores e Pontoneiros, além das pesadas e importântíssimas responsabilidades ligadas ao desembarque e às estradas, tinha também os encargos comuns às tropas das outras Armas, isto é, a defesa do Arquipélago, na eventualidade de ataque inimigo. Era a Unidade que contava com o abrigo antiaéreo mais amplo, construído pelos seus Sapadores com a cooperação dos pontoneiros. Realizou, em várias oportunidades, exercícios visando ao adestramento de seu pessoal, nas missões peculiares à Arma (organização do terreno, destruições etc.). Participava, com missões específicas, em todos os exercícios de alarme realizados no âmbito da Guarnição. E ainda, para culminar, quando da inspeção de um General que havia assumido recentemente o Comando da Ilha, foi incluído entre as duas Unidades que melhor se apresentaram, fazendo seu Comandante jus a uma recompensa consignada em Boletim da Guarnição, qual seja, a de uma dispensa extra, com ida ao continente.

Até nas competições esportivas, o Destacamento conseguiu lavrar alguns tentos. Recordamo-nos

que seus Oficiais lograram uma belíssima classificação em um campeonato de tiro e coube aos seus soldados eliminarem um dos BC, em um torneio de futebol.

Os participantes, de todas as Armas, da Defesa do Arquipélago de Fernando de Noronha na II Guerra Mundial merecem nosso mais profundo respeito. Ali chegaram apenas com seu velho fuzil Mauzer 1908, com o qual — numa eventualidade — deveriam enfrentar tropas que contavam com o soldado mais aguerrido e melhor armado e equipado, até então conhecido, no mundo. Não se ate-morizaram. Instalaram-se, equiparam-se, organizaram o terreno, adestraram-se em seguidos exercícios, e puseram-se em condições de responder adequadamente a qualquer agressão. Quis a providência divina que não fossem postos à prova real e, talvez por isso mesmo, os episódios da Campanha de Fernando de Noronha tenham ficado sem evidência nas páginas de nossa História.

Todavia, no que se refere aos pontoneiros, aos quais conhecemos mais de perto, sabemos que sempre aspiraram — mas, em profundo silêncio — a um lugar, ainda que nas entrelinhas, das narrativas dos fatos ocorridos na II Guerra Mundial, não em benefício próprio, mas sim para a consagração do valor da Unidade onde foram forjados como soldados — o 1º Batalhão de Pontoneiros — cujo estandarte de glórias é hoje conduzido pelo 4º Batalhão de Engenharia de Combate, lídimo herdeiro de suas tradições históricas.

Por isso mesmo, três fatos subsequentes, embora bem espaçados no tempo, foram considerados por eles, isto é, pelos pontoneiros de Fernando de Noronha, como muito gratificantes. Primeiro, a referência feita por um artilheiro de es-col, o ilustre historiador e consagrado artista, já falecido, General José Campos de Aragão, em seu livro *Guardando o Céu nos Trópicos*, editado pela Biblioteca do Exército, em 1950.

Dela extraímos o seguinte:

“No dia seguinte, às quatorze horas, estava na praia, com a Bateria pronta para o desembarque do primeiro canhão.

Só nessa ocasião pude observar melhor a tosca ponte de madeira. Oitenta metros de sólida construção dos pontoneiros do Tenente Cesar. Um prodígio de realização. Recursos precários. Material improvisado. Só mesmo a tenacidade a toda prova teria conseguido edificá-la. A rocha cavada à ponta de picareta. Vigotes plantados com sacrifício. O mar encrespando-se constantemente, desmoronando tudo, obrigando-os a fazerem ‘alto’ na construção. Era preciso esperar a baixa da maré para recomeçarem. Às vezes, os rapazes trabalhavam sob a luz de lâmpadas elétricas, altas horas da madrugada. Os companheiros que assistiram à construção não regateiam elogios ao valor daquele grupo de obreiros. Simples Companhia realizava trabalho, sem dúvida, de Batalhão. E, como sabiam trabalhar! Disposição, arrojo, entusiasmo durante as empresas sopravam naqueles pontoneiros. Um

conjunto harmonioso em tudo. Todos eles de boa compleição física e tostados pelo sol.

Honram sua Arma. Um prazer vê-los em ação.

Pouco depois a portada chega-va à bóia. A turma de pontoneiros aguardava apenas a ordem de atra- car.

Sobre a ponte, enfileirados, os soldados se preparavam para as operações de força.

Reinava entre os Oficiais um misto de apreensão e ansiedade. Não falavam quase. Acompanhavam atentos o desenvolver das manobras.

Os comandos de lançar amar- ras, colher âncoras, cabos de âncora firme, "lançar pranchas" etc. sucediam-se cadenciados. Tu- do pronto, a guarnição da peça movimentou os guinchos e num minuto o canhão estava sobre ro- das.

De um arranco bem sincroniza- zado entre o seio da onda e o es- forço muscular dos soldados, atra- vés dos cabos, resultou rolar o ca- nhão sobre a ponte de madeira. Subira suave e facilmente. Uma manobra de força muito simples. Todos falavam ao mesmo tempo.

Muita alegria, principalmente por parte dos pontoneiros."

Este o depoimento insuspeito de um Oficial de outra Arma.

Em 1982, outro fato seria pro- piciado pelo então Comandante do 4º Batalhão de Engenharia de Combate, Cel Eng QEMA Claudio Moreira Bento que, segundo suas próprias palavras, "resgatando uma dívida de gratidão e de justi- ça", inaugurou no corredor de en- trada, à esquerda do Pavilhão Prin- cipal do Quartel daquela Unidade, três placas de metal, gentilmente confeccionadas pela Fábrica de Itajubá, da IMBEL, imortalizando os feitos e os nomes dos bravos pontoneiros "que naquelas remo- tas paragens oceânicas — padecen- do temores do desconhecido, sau- dades e solidão — souberam elevar bem alto o nome do 4º Batalhão de Engenharia de Combate e o val- or dos soldados daquelas saudá- veis e férteis montanhas da Manti- queira e dos vales do Sapucaí". Essa homenagem seria levada ao conhecimento do Exército através do artigo sob o título "4º BECmb — Síntese Histórica 1910-1912", publicado no nº 4 da *Revista do Exército Brasileiro*, out/dez de 1982. A homenagem continuaria no artigo "Transposição Militar de Brechas e Cursos d'água no Bra- sil" em *A Defesa Nacional* de jul/ ago de 1985, nº 720. Esses dois artigos, ambos da autoria do Cel Claudio Moreira Bento, ao es- creverem a história da participa- ção do 4º BECmb na II Guerra Mundial, dão a merecida ênfase à contribuição dos contingentes do

BE que serviram em Fernando de Noronha. O segundo desses artigos mencionou o presente trabalho como complemento do assunto focalizado.

O terceiro fato, ainda no ano de 1982, foi o de ter o 4º BECmb sido incluído na Ordem do Mérito Naval pelo Exmo Sr Presidente da República, por sua atuação em Fernando de Noronha, acolhendo uma justa aspiração da Unidade e da Comunidade de Itajubá, levada às autoridades competentes pelo então Vice-Presidente da República, Dr. Aureliano Chaves de Mendonça, depois de uma visita realizada ao Batalhão, em 19 de maio de 1982, ocasião em que conheceu a barragem construída pela Unidade, no Rio Sapucaí, na Área de Instrução de seu aquartelamento.

Esse quadro configura, portanto, a odisséia dos pontoneiros que, num esforço hercúleo, sob condições de adversidade jamais enfrentadas, nos horários mais desusados e resolvendo problemas absolutamente inéditos, demonstraram, de sobje, qualidades invulgares das quais qualquer nação do mundo somente poderia orgulhar-se ao vê-las em seus filhos mais diletos.

Glória pois aos Pontoneiros de Itajubá que, no período de 1942 a 1945, lograram vencer o desafio do oceano em fúria. Orgulhamo-nos de ter sido testemunhas e, por vezes, participantes dessa magnífica jornada. Isso nos anima a assinar este trabalho, realizado numa tentativa de, com uma quarta contribuição, resgatar a nossa parte

naquela dúvida de gratidão para com todos aqueles que souberam, com galhardia, cumprir o sagrado compromisso que assumiram para com a Pátria, como soldados que eram.

Por outro lado, gostaríamos de, em um anexo, homenagear os Oficiais e Praças que participaram daquela saga, relacionando-os todos, pois não seria justo omitir um nome sequer. Em nossa descrição fomos levados a não citar nomes, exatamente para não cometermos alguma injustiça. Na lista incluiremos os nomes dos três primeiros Comandantes do Destacamento Misto de Fernando de Noronha, em reconhecimento ao magnífico apoio com que nos distinguiram naquela fase crucial.

Relembreamos com carinho muito especial todos quantos, por força do destino, já não se encontram entre nós e a eles, como preito de saudade, consagramos nossa dedicatória.

E, para encerrar, aqui incluímos a figura 12, belíssimo panorama característico da Ilha, com seu famoso pico, lembrando-nos sempre de que é um pedaço, talvez pequeno, de nosso grande Brasil, mas que a geração atual e as futuras não poderão esquecer nunca que é uma herança que nos legaram nossos antepassados e que sua preservação é uma responsabilidade de que jamais poderão abdicar. Foi pensando dessa forma que os integrantes da geração dos anos 40 guarneceram-na, nas condições aqui relatadas.

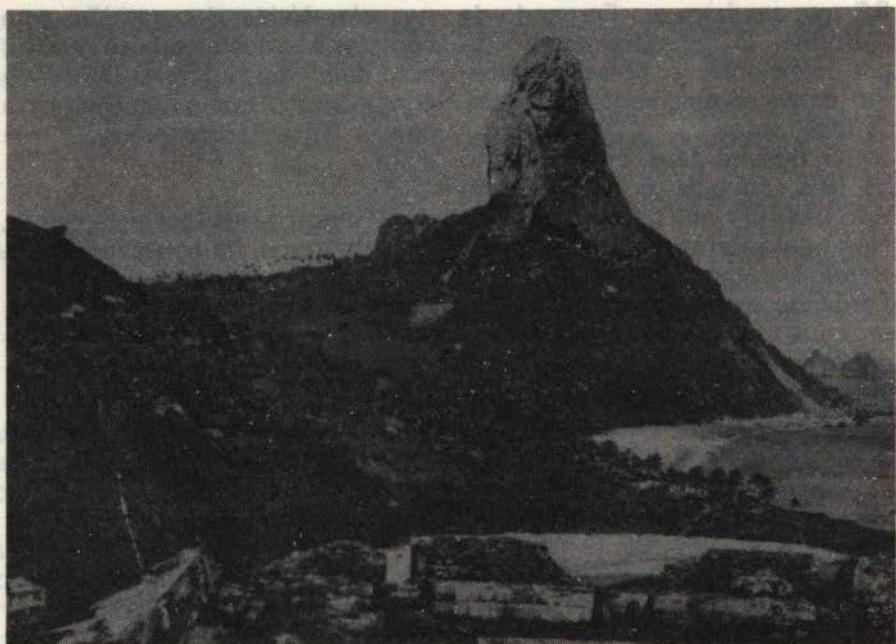


Fig. 12 — Uma vista da ilha, com seu pico

ANEXO I

Relação dos participantes na solução dos problemas de desembarque do material pesado em Fernando de Noronha.

1. Oficiais do 1º Btl de Pontoneiros que orientaram as experiências com o material, não tendo, no entanto, seguido para o Arquipélago:

- Ten Cel José Machado Lopes
- Cap René Cruz

2. Os três primeiros Comandantes do Destacamento Misto de Fernando de Noronha:

- Gen Bda Francisco Gil Caetano Branco
- Gen Bda Angelo Mendes de Moraes
- Gen Bda Tristão de Alencar Araripe

3. Oficiais que, integrando ou não o Destacamento Misto de Sapadores e Pontoneiros (posteriormente Destacamento Independente de Sapadores e Pontoneiros) se envolveram, direta ou indiretamente, no problema do desembarque: (relacionados por ordem alfabética e com o posto da época entre parênteses)

— Adacto Arthur Pereira de Melo (Maj Inf)

— Asdrubal Esteves (Asp Of/2º Ten Eng)

— Delpho Pereira de Almeida (2º Ten Eng)

— Eduardo Domingos dos Santos (2º Ten R-1 Eng)

— Francisco José Ludolf Gomes (Cap Eng)

— João de Souza Cesar (1º Ten Eng)

— Lauro Tavares da Silva (1º Ten Eng)

— Levy Gonçalves Pereira (Cap/Maj Eng)

— Mario Casal (1º Ten Eng)

— Zenon Silva (Cap Eng)

4. Contingentes de praças oriundos do 1º Btl de Pontoneiros que se incorporaram ao Destacamento, em Fernando de Noronha:

a. 1º Contingente — Abril de 1942

Sargentos

— 2º Sgt José Alvares

— 3º Sgt Agostinho Antônio da Silva

— 3º Sgt Pedro Augusto Guedes

Cabos

Benedito Pereira - Edmundo Barbosa - Joaquim Vieira Pinto - João Pires da Silva - Vital Gonçalves - Romeu Santana

Soldados

Alcides Volponi - Alvarino Lopes de Gasto - Antonio de Paiva Cantelmo - Benedito Caetano - Benedito Geraldo Faustino - Benedito Gonçalves do Nascimento - Caetano Borges da Silva - Celso Lopes Neto - Domingos Neves - Expedito Lopes da Silva - Ezequiel Balbino de Oliveira - Francisco de Pinho - Francisco Fernandes - Gastão Cândido - Geraldo Viana dos Santos - Hercílio Veríssimo - Irineu Dias Veloso - João Bento Gonçalves - João Cândido - João Veloso - Jorge Ananias - Jorge Indalécio Ribeiro - José André de Souza - José Bernardo de Oliveira - José Colpa - José Damas Martins - José Ribeiro - José Espírito Santo - José Lopes dos Santos - José Lourenço da Silva - José Marques - José Martins - José Rodrigues Bastos - José Silvério - José Vicente Dias - José Vicente Pereira - Júlio Francisco de Carvalho - Mário Pereira da Silva - Milton Fonseca de Carvalho - Omar Ribeiro - Sebastião Benedito da Silva - Sebastião Cesário - Sebastião Geraldo - Sebastião Miguel de Almeida - Tibúrcio Alves dos Reis - Vicente Antunes de Souza - Waldemar Inácio Pinto - Waldemar R. da Luz.

b. 2º Contingente - Fevereiro de 1943**Sargentos**

— 2º Sgt José Sâmia
— 3º Sgts: Frutuoso Osório Filho e José Xisto da Luz

Cabos

Antonio Ivo - Dirceu Daniel da Silva - Jader Machado Homem - José Monti - Mario de Oliveira - Sebastião Mahallem.

Soldados

Abelardo Lourenço de Melo - Amado Rodrigues - Antônio Cândido Caputo - Antônio Domingos de Carvalho - Antônio Izidoro da Rosa - Aristides B. Batista de Souza - Benedito Lúcio da Silva - Benedito Pedroso da Silva - Carlos Agostinho Gradim - Estevam Nunes - Eurico Alves da Silva - Fausto Resende de Porto - Félix Hilel - Francisco de Almeida - Francisco Gonçalves Cintra - Francisco Leite de Moraes - Geraldo Inácio de Oliveira - Geraldo Vieira Cortez - Gilson Fagundes - João Augusto de Oliveira - Domingos Ângelo da Costa - João Rodrigues Cordeiro - João Silva - Joaquim Antunes Siqueira - Joaquim Augusto

to Lucas - Joaquim Gomes Nogueira - José Anastácio - José Antonio - José Antunes Pereira - José Apolinário Barbosa - José Benedito de Oliveira - José de Souza Ferrer - José Fernandes Maciel - José Gonçalves - José Joaquim de Azevedo - José Masseli Costa - José Neves - José Oliveira da Silva - José Samuel - Julio Rodrigues de Oliveira - Juventino Vigarino - Manuel Rodrigues da Silva - Olindo Patrício - Orlando Nóbora - Oswaldo Siqueira - Pedro Antônio Ribeiro - Raul da Costa Pinto - Saturnino Campos - Sebastião Francisco Filho - Sebastião Ribeiro.

c. 3º Contingente - Agosto de 1944**Sargentos**

— 2º Sgt Jaime Lemos de Vasconcelos
— 3º Sgts: Rubens de Carvalho Vasques - José Aldano da Silva

Cabos

Benedito Batista de Carvalho - Edmundo Barbosa - Jesus Rolando - Jorge Pinto de Souza - Nelson Moutinho dos Santos - Vitael Gonçalves.

Soldados

Amadeu de Souza - Antonio Faustino dos Santos - Augusto José Batista - Benedito Estuel - Benedito Luiz de Oliveira - Benedito Marques Ferreira - Benedito Ribeiro - Diógenes dos Santos Mello - Expedito Lopes da Silva - Francisco Lopes dos Santos - Geraldo Lúcio - Geraldo Salvador - Geraldo Valada - Ildevíco Pereira Barbosa - João Ramos - Joaquim Fernandes Filho - Joaquim Pedro - Jonas Inácio dos Santos - José do Espírito Santo - José Faria Neto - Jorge Galvão Franca - José Alves Filho - José Batista dos Reis - José Benedito Abraão - José Bengochéa dos Santos - José Fonseca da Luz - José Lopes dos Santos - José Luiz Alves - José Martimiano Lapa - José Plates de Miranda - José Ranulfo Ivo - José Rodrigues da Silva - José Viana Sandi - José Vicente de Castro Lima - Manuel José Rodrigues - Milton Fonseca de Carvalho - Milton Rodrigues - Olinto Pinho - Omar Ribeiro - Pedro Francisco do Nascimento Filho - Sebastião Fernandes - Sebastião Mendonça - Sebastião Pinto Ribeiro - Sebastião Rodrigues dos Santos - Sebastião Vitorino da Luz - Jonas Tavares da Silva.

d. Efetivo para recompletamento:

— 3º Sgts: Joaquim Rodrigues de Oliveira - Moacir Ribeiro.

— Soldados: João Pires de Oliveira - José Bento Pires - Mário de Oliveira Guerra.

RESUMO DO EFETIVO

Graduados	1º Contingente	2º Contingente	3º Contingente	Rcp.	Total
2º Sgt	1	1	1	—	03
3º Sgt	2	2	2	2	08
Cabos	6	6	6	—	18
Soldados	48	50	46	3	147
SOMA	57	59	55	5	176



Cel R-1 Asdrubal Esteves – Serviu em Fernando de Noronha, no período da Guerra, como Asp Of e 2º Ten, por onze meses. No Exército, além de ter sido integrante da FEB, exerceu as funções de Adjunto da 5º Sec do EME (Subseção de Geografia), de Chefe do EM do 1º Gpt Eng Cnst e de Cmt do 1º BECmb – Batalhão Vilagran Cabrita, e foi instrutor das seguintes Escolas – AMAN (Instrutor Chefe da Arma), EsIE, EsAO e ECEME. Integrou, por duas vezes, o Corpo Permanente da ESG. Na Reserva, além das funções de Assessoria em entidades públicas e privadas, que exerce como autônomo, vem se dedicando à preservação dos eventos históricos contemporâneos, como encarregado de coordenar o Projeto Memória Militar do Clube Militar. É Sócio efetivo do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e do CEBRES, membro do Conselho Editorial da Bibliex e do Conselho Deliberativo da ANVFEB.



Maj R-1 Romeu Sant'Ana – Serviu na Guarda de Fernando de Noronha, no período da guerra, como Cabo e 3º Sargento, por 16 meses, tendo integrado o 1º Contingente do 1º Btl de Pontoneiros de Itajubá, para lá destacado. Foi, portanto, um dos pioneiros na ocupação militar do Arquipélago. Após o término de sua missão na ilha, foi designado para integrar a FEB, onde teve atuação individual destacada, fazendo jus à Cruz de Combate de 1ª Classe. Participou da Tomada de Montese. Dentre seus cursos, destaca-se o de Minas e Destruções, realizado em Caserta, Itália, durante a II Guerra Mundial. Foi para a Reserva como Major.



Cap Ref José Sâmia – Serviu na Guarda de Fernando de Noronha, no período da Guerra, como 2º Sargento, tendo integrado e comandado o 2º Contingente do 1º Btl de Pontoneiros de Itajubá, para lá destacado. Em sua carreira militar participou de vários cursos de especialização realizados no Rio de Janeiro. Na antiga Fábrica de Itajubá teve oportunidade de organizar (na criação) e comandar a Companhia de Serviço Industrial. Após a transferência para a Reserva, no posto de Capitão, vem se dedicando a atividades culturais diversas, como jornalista e escritor. Teve vários trabalhos seus publicados, com destaque para a vencedora do Concurso de Monografias instituído pelo jornal "O Verde Oliva", que levou por título: "A Morte do Corneteiro". É Sócio correspondente em Itajubá do IGHMB; é membro da Academia Brasileira de História, da qual é Delegado em Itajubá; é membro da Academia Itajubense de Letras.



Cap R-1 Agostinho Antonio da Silva – Serviu na Guarda de Fernando de Noronha no período da Guerra, como 3º Sargento, tendo integrado o 1º Contingente do 1º Btl de Pontoneiros de Itajubá, para lá destacado. Foi, portanto, um dos pioneiros na ocupação militar do Arquipélago. Além dos cursos militares, diplomou-se em Direito pela Faculdade de Direito do Sul de Minas. Após a transferência para a Reserva, no posto de Capitão, vem se dedicando à Agropecuária, à Advocacia, ao Magistério e a atividades culturais diversas. Foi Chefe de Gabinete na Prefeitura de Itajubá e Professor de Organização de Empresas e de Rudimentos de Direito. É Membro da Academia Brasileira de História – Delegacia Pedro Bernardo Guimarães.