



## AOS ASPIRANTES<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Palavras dirigidas aos Aspirantes em 6 de novembro de 2013, na Escola Naval.

---

*Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref-EN)*  
*Antonio Didier Vianna<sup>2</sup>*

---

Este não é um discurso. É um depoimento que Vocês devem conhecer.

Meus colegas de Marinha, estou chamando Vocês de colegas. Para mim são, embora já esteja com 90 anos e, quando me desliguei do serviço ativo, Vocês ainda não tinham nascido. Nossa Marinha tem um espírito de cor-

po extraordinário que foi muito reforçado na 2ª Grande Guerra. O navio é um só. O risco é de todos. Essa condição faz o cérebro de toda a guarnição comandar as ações ajudando uns aos outros. No caso da guerra, não podia haver erros, atrasos, falta de atenção. Tudo tinha de ser executado para garantir o cumprimento das ordens de operações, a segurança dos navios e de suas próprias tripulações. O nível de preparo para essas ações era tal que ninguém precisava dar ordens. Tudo era feito automaticamente no subconsciente. Todos sabiam o que fazer. Graduação, títulos, nada representava. Os 24 a bordo eram todos solidários. Para mim, repito, Vocês são colegas. A Marinha é uma só. E nossa guarnição também se comportava como uma coisa só.

A Guerra se alastrava em 1942, e a Escola resolveu operar continuamente para ganhar tempo. Acabaram as férias. Em agosto de 1942, foram afundados seis navios e morreram mais de 600 brasileiros. O Brasil de-

---

<sup>2</sup> O Comandante Didier é Capitão-de-Mar-e-Guerra Engenheiro Naval (EN 1940 – 1944). Participou da 2ª Guerra Mundial servindo embarcado em navio incorporado à Força Naval do Nordeste (1944 e 1945). Pelos serviços prestados em operações de guerra, recebeu a Medalha de Guerra com duas estrelas. Durante os 25 anos de serviço na MB, obteve o título de Master of Science (Mestrado) em Engenharia Elétrica, diplomou-se em Engenharia Nuclear e fez Doutorado (PhD) em Engenharia, todos os cursos realizados nos EUA. Após ir para a Reserva, em 1962, continuou trabalhando na iniciativa privada, participando da criação e exercendo cargos importantes em diversas empresas de ponta, até aposentar-se da vida industrial ativa em 2009, com 85 anos de idade.

clarou guerra. O Brasil e os EUA fizeram um acordo de cooperação de vigência imediata. O Brasil permitiria instalações de bases operacionais americanas onde necessárias às operações, que seriam conjuntas. O Brasil receberia todos os equipamentos de uma usina siderúrgica, a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), 24 navios antissubmarinos, equipamentos e munição antissubmarina para equipar os navios nacionais, e instalaria todo o armamento dos três destróiers em construção no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ). Os EUA organizariam os comboios e o fornecimento de mantimentos para manter as tropas aliadas na Europa. O Exército enviaria uma Divisão de soldados para o teatro de operações da Itália; e a Aeronáutica, um Grupo de Caças.

O esforço de guerra foi enorme. Os comboios de 10 em 10 dias saíam do Rio com destino a Trinidad, sem escalas, com 20 a 30 navios, cada um levando 10.000 toneladas de arroz ou feijão, ou milho, ou açúcar, ou café ou outros grãos. Recebíamos a informação via rádio cifrada da posição de cerca de seis submarinos permanentemente detectados pelo sistema radiogoniométrico na costa brasileira. Para aumentar a segurança, o Comodoro, no navio líder do comboio, alterava o rumo frequentemente, procurando desviar-se desses submarinos. A missão dos navios escolta era garantir a passagem dos mantimentos para a guerra, não caçar submarinos. Missão cumprida com um mínimo de perdas.

Até Recife a escolta era brasileira. Aí emendava escolta mista até Trinidad, onde todos reabasteciam. A escolta de ida trazia outro comboio de volta. Os navios de 70 anos atrás não tinham as condições de trabalho e o conforto dos navios de hoje. Não existia ar condicionado. Era só ventilador. Quando no porto, o navio devia estar sempre pronto. O Comandante só liberava o pessoal para ir a terra às 18 horas devendo estar a bordo às 23h. O comum era receber ordem para zarpar às 24 horas. Cada dois meses aportava no Rio de Janeiro trazendo um comboio e saía seis dias depois comboiando. No Rio, trabalhava-se diariamente, mas era permitido

dormir em casa. Água doce refrigerava os motores em circuito fechado com trocador de calor. Era estratégica. Qualquer vazamento nas juntas dos motores obrigava a utilizar a água doce do navio para não interromper a escolta em andamento. Para garantir esse estoque de água, ninguém podia gastar água. Era vedado fazer a barba, tomar banho ou lavar qualquer roupa. Só podia lavar os dentes. Comia-se o que era possível preparar. Era terminantemente proibido fumar a bordo para não ser percebido pelo periscópio de algum submarino. Os navios viajavam inteiramente às escuras.

O caça-pau era um navio pequeno, valente e bem construído. O mar da Costa Norte do país, chamado de picadinho pelas suas ondas curtas, fazia o navio se chocar com as ondas, tremendo todo e gerando uma chuva de água salgada que cobria o navio. Só se dormia na exaustão e no calor dessa área perto do equador. Quem tivesse de ir ao convés ou trabalhar no tijupá tomava banho salgado durante todo o serviço. Que uniforme ou roupa usar nessas condições? O comum era usar bermuda mescla e tamanco ou sandália baiana com sola de pneu velho.

Após o serviço, descia para dormir salgado. O lençol da cama ficava gosmento de suor e sal. Quando o mar era de través e o navio balançava de 10 a 30 graus, o único jeito de dormir era se posicionar em esquadro com um ombro no casco de madeira e o outro no colchão da cama para não ser rolado na cama o tempo todo.

Eu servi no caça dois anos. Nunca ouvi qualquer comentário, queixa ou desabafo dessas precárias condições. Comandei muita gente na minha vida profissional, mas nunca vi senso de responsabilidade, espírito de equipe e dedicação às operações como nas guarnições dos navios de patrulha durante a guerra. Já recebi muitos diplomas e medalhas na vida, mas o meu maior orgulho e honra foi ter feito parte da guarnição do caça executando serviço de guerra. Por isso chamei Vocês de colegas. Se tivermos de enfrentar operações de guerra novamente, tenho certeza de que agiriam da mesma forma que os colegas dos navios da Marinha na guerra. Essa é a gente da nossa Marinha. É nessa Marinha que Vocês foram incorporados.



O autor, à esquerda, com o Comandante do navio, Capitão-Tenente Oswaldo de Macedo Côrtes, e o Imediato, Primeiro-Tenente Flavio Monteiro, a bordo do Caça “Jaguarão”, em 1944