

COLABORANDO COM A 10ª DE MONTANHA

Por Alberto Martins Torres*



A Força Aérea Brasileira operou um total de 94 caças P-47 Thunderbolt, dos quais 62 estiveram na Itália. Nesta imagem, aeronaves da Esquadrilha Verde, identificada pela letra "D" (FAB).

Entre as muitas histórias dos pilotos da FAB que atuaram na Itália, esta é contada pela ótica de um tenente-aviador brasileiro solidário com os infantes em terra.

Pede-nos o Rui Moreira Lima a descrição do que consideramos ter sido a nossa melhor missão, na Itália. A escolha é nossa. O critério de determinação de melhor missão também é livre, o que, por si só, já nos conduz a uma série de recordações e de conjecturas de avaliação, em que se mesclam o subjetivo com o objetivo, o emocional com o técnico, aquilo que é puramente do aviador com o que é nitidamente do piloto militar. Conforme o aspecto predominante com que focalizamos diversas missões e seus efeitos, variará evidentemente, na comparação efetuada, a sua importância. Melhor missão se ajustaria, portanto, a diversas missões; dependendo do enfoque.

Assim, por exemplo, as missões que me proporcionaram maior satisfação emocional foram aquelas em que pude ver meus companheiros Theobaldo Antonio Kopp, Othon Correa Netto e Armando de Souza Coelho, depois de atingidos pela antiaérea, saltarem de paraquedas e chegarem seguramente ao solo, inteiros e vivos. Como síntese desse tipo de missão e da emoção que encerrava, lembro-me da 99ª missão, quando, na região ao norte de Udine, em perseguição aos remanescentes das forças alemãs em retirada, ouvimos pelo rádio a lacônica e dramática ordem de cessar qualquer ataque e retornar à base - era o fim da guerra, era o fim da matança e da destruição e estávamos vivos! Nessa hora lembrei-me dos meus pais.

Poderíamos, por outro lado, menos com o coração e mais com os olhos do piloto militar, escolher, dentre algumas missões, aquela em que o efeito de nossa ação

tenha sido, taticamente, a mais expressiva, como quando, com o Armando, o Keller e o Menezes, pilhamos numa manhã, bem cedinho, duas divisões alemãs, tentando transpor um afluente do Rio Pó, utilizando uma ponte sobre barcaças. Conseguimos destruir a ponte e encurralar os alemães, pela destruição das viaturas na retaguarda das colunas. À tarde quando voltávamos, com novos aviões, reabastecidos e remuniciados, as duas divisões, imobilizadas, já estavam cercadas por blindados do V Exército Americano. Nessa missão o Menezes foi atingido por um estilhaço de 20 mm no pescoço e os nossos quatro aviões viraram **peneira**, mas nos conduziram de volta.

Com a ótica do brasileiro aviador, solidário com seu irmão infante sofredor, poderíamos destacar certa missão em que, nos Apeninos cobertos de neve, nosso objetivo era uma importante posição de artilharia alemã, no cume de uma elevação, que há dias fustigava os nossos pracinhas no vale e impedia o seu avanço. Era o Lafayette, o Keller, eu e o Pereyron. Silenciadas as baterias alemãs após o nosso bombardeio e subseqüentes ataques rasantes à metralhadora, pudemos vibrar com a visão de um enxame de pracinhas galgando a encosta branca para dominar a posição. Ocorria-me, nessa hora, o contraste entre manobras em Gericinó, com um Fla-Flu no domingo de folga, e aquele frio roxo debaixo da fuzilaria tedesca¹. Era impossível reprimir um sorriso de emoção atrás da borracha fria da máscara de oxigênio.

E assim não tem fim o desfiar das recordações. Difícil esta missão de falar sobre a **melhor**. Acabo fixando uma que até hoje retenho com a nitidez de registro fotográfico, sobretudo pela riqueza da topografia da região, pelas condições meteorológicas então reinantes e pelo destaque da conjugação da ação da caça táctica com a das forças de terra. Este último aspecto sempre me fascinou. Assim como a finalidade primordial do caça estratégico – caça de escolta de bombardeiros – é a de proteger as grandes formações de aviões de bombardeio horizontal contra os ataques da caça inimiga, a essência da missão do caça-bombardeiro – o caça **tático** – é a de apoio direto ao avanço das forças de terra.

Embora o caça-bombardeiro desempenhe esta função também através de destruição das vias de comunicação e de abastecimento do inimigo ou de ataques às próprias forças inimigas e às posições fortificadas, é no momento de sua ação conjunta, coordenada com as tropas de terra, que o piloto de caça-bombardeiro vibra mais com os resultados de sua missão. É a visão do resultado imediato. É a satisfação de romper o caminho difícil para o infante. É o conforto de poder empregar o seu considerável potencial ofensivo em benefício de seu companheiro de terra, menos guarnecido e que progride ao preço de muitos sofrimentos e de muitas vidas.

É sob essa luz que escolhi a missão que denomino “**Colaborando com a 10ª de Montanha**”.

* * *

A 10ª de Montanha era uma divisão de elite norte-americana, treinada cuidadosamente nos Estados Unidos com as táticas mais atualizadas e eficientes proporcionadas pela experiência dos primeiros anos de guerra. Tropa

¹ *Tedesco: adjetivo relativo ao antigo povo germânico, aos alemães; germano, alemão, tedesco.*

selecionada, magnificamente equipada, com excepcional *esprit de corps*. Fora destinada a intervir de forma decisiva na frente sul dos alemães, no momento exato. Para isso, como o seu nome indica, fora treinada especialmente para operações nos Alpes do Norte da Itália e do Sul da Alemanha e Áustria. Quando os blindados de Patton realizaram sua fulminante pontada para leste, separando virtualmente as forças alemãs no Sul das do Norte, tratava-se, pelo Sul, de desferir o golpe de graça nesse setor.

O principal instrumento para atingir esse objetivo foi a 10ª de Montanha. Em poucas semanas logrou seccionar as forças inimigas do Norte da Itália em dois, numa irresistível estocada para o Norte, em direção ao Passo de Brenner. Mesmo levando em conta a progressiva debilitação das forças do Reich pela ação do V Exército Americano, juntamente com a FEB, e pelo VIII Exército Inglês, deve-se destacar que o avanço da 10ª de Montanha foi registrado como o mais rápido de toda a Campanha da Europa, superando mesmo os do General Patton e as famosas *blitz* dos **Panzers** (blindados) alemães, no início da guerra.

À medida que a 10ª de Montanha progredia nas planícies do Pó, sua tarefa era menos difícil. Durante uma das missões pude assistir a centenas de alemães, formados em pelotões, prisioneiros, marchando ordenadamente pelas estradas, escoltados por uns poucos americanos da 10ª de Montanha. O grosso da coluna continuava progredindo. Quando essa divisão atingiu os primeiros contrafortes dos Alpes italianos, entretanto, o seu progresso passou a enfrentar maiores obstáculos, dado que a topografia favorecia extraordinariamente a manutenção de posições defensivas alemãs, algumas das quais com nítida vantagem.

Foi num desses impedimentos opostos pelo inimigo ao avanço da 10ª de Montanha que nos foi dado intervir em seu favor. O local exato é a extremidade norte do Lago de Garda.

O Lago de Garda é estreito e se estende, por muitos quilômetros, para o norte, espremido entre as montanhas, como uma cunha. Sua parte sul, mais larga, se defronta com o limite norte do Vale do Pó, nas proximidades de Verona. Na sua margem leste as fraldas da montanha mergulham, quase a prumo, nas suas frias águas azuis. A principal estrada para o norte é um entalhe na rocha ladeando o lago, pela margem esquerda. Ao atingir a extremidade norte do lago, a estrada, em declive, baixa para o nível do vale que se prolonga na mesma direção.

É como se fosse o fim da Avenida Niemeyer, no Rio de Janeiro, na parte que vem do Leblon, pela encosta de granito, descendo para chegar à praia da Gávea, onde existe hoje o Hotel Nacional. É só imaginarmos, no lugar do citado hotel, um pouco mais afastado da estrada, um morro com uma elevação de uns 150 metros acima do nível do vale. Este morro tem uma face escarpada voltada para a estrada e decai, em meia laranja, para o norte. Morro parecido com aqueles do Corte do Cantagalo, entre Copacabana e Ipanema. No topo da face escarpada, as casamatas alemãs, visíveis para quem as sobrevoava, mas aparecendo para quem estivesse na estrada apenas as posições de tiro, esculpidas como frestas na rocha.

Para quem vinha do sul, pela estrada, essas posições eram inexpugnáveis. Para atingir as fortificações seria necessário contornar o morro e tentar galgar a sua vertente norte, só que, para isso, era preciso passar por um trecho de aproximadamente um quilômetro de estrada, com a montanha a pique de um lado e artilharia alemã pelo outro, comodamente encastada no morro fronteiro. Ali,

na última curva da estrada que ainda permitia ficar fora do ângulo de alcance das baterias inimigas, a 10ª de Montanha parou. Parou, detida por aquele Gibraltar em miniatura. Parou quase três dias, porque as condições do tempo não haviam permitido o apoio aéreo necessário.

Voávamos, com a típica RED da fase final da campanha (Torres, Armando, Keller e Menezes) pelas imediações de Verona, à cata de objetivos. Quando seguíamos para oeste, em direção a Milão, pouco antes da boca do vale do Lago de Garda, ouvimos um diálogo entre o ROVER JOE e uma esquadrilha de P-47, americana. Dizia o líder:

– Sorry ROVER JOE, mas não conseguimos atingir a extremidade norte do lago pela precariedade da visibilidade.

E o ROVER JOE:

– Okay ESQUADRILHA TAL, entendido. Obrigado pela tentativa.

Neste momento vimos surgir, por debaixo da espessa cobertura de nuvens “Stratus” que cobria o lago e as montanhas adjacentes, os quatro P-47 da esquadrilha que, logo, identificamos como o interlocutor do ROVER JOE, pelo que ouvíamos da comunicação. Vamos explicar quem é ROVER JOE.

Todo o comando de corpo de tropa empenhado em ações mais importantes na frente, em que o apoio aéreo era necessário, era dotado de uma estação radiotransmissora móvel com sintonia fixa na mesma frequência de comunicação das esquadrilhas de caça-bombardeiro. Em regra, essas estações eram operadas por oficiais-aviadores, conhecedores dos recursos e das eventuais limitações dos caças, os quais coordenavam a ação da aviação com os requisitos da situação tática do momento, fornecidos pelo comando da unidade a que estavam agregados.

O nome genérico dessas estações era ROVER (ambulante ou itinerante) e cada uma levava mais um nome como JOE, PETE, JACK etc. que designava uma determinada estação. ROVER JOE, no caso que relatamos, era a estação adida ao comando da 10ª de Montanha, na ocasião. Fui saber, depois, que o oficial-aviador que operava a estação era o major americano, Oficial de Operações do 350th FIGHTER WING, ao qual o nosso Grupo pertencia, grande amigo nosso e velho conhecedor do nosso estilo de operação.

Assim que vimos a esquadrilha americana surgir da névoa por baixo do colchão de nuvens e que sentimos ter terminado o seu último diálogo com o ROVER JOE, transmitimos:

– ROVER JOE, aqui JAMBOCK² RED – estamos ao sul do Lago de Garda, em que podemos ajudá-los?

E ROVER JOE:

– JAMBOCK RED de ROVER JOE, estamos com um problema aqui na ponta norte do lago. Será que vocês conseguem chegar até aqui – as condições meteorológicas não estão brilhantes – Câmbio!

² JAMBOCK era a designação genérica das esquadrilhas do 1º Grupo de Caça. A esse nome se seguia o nome de uma cor: RED, GREEN, BLUE, YELLOW etc. para identificar uma determinada esquadrilha.

É preciso dizer que, nesta altura, não sabíamos do que se poderia tratar. Só o saberíamos quando atingíssemos o local, pelo que pudemos ver e pelo que nos informava o ROVER JOE.

Embrenhamos pelo vale do lago, por debaixo da cobertura. O teto poderia ser de 500 a 600 metros, bastante folgado, e a visibilidade de dois a três mil metros, ou talvez um pouco mais. Condições excelentes para navegação por *olhômetro*, não chegando mesmo a merecer o título de *cisca*. Assim, tudo parecia muito preto e escuro, do meio para o fim do lago, à medida que o vale estreitava, com as montanhas se projetando para dentro das nuvens, porém, na realidade, sempre se mantinha o mesmo raio de visibilidade, superior a três quilômetros, à medida que se penetrava. A má impressão do tempo fechado era mais psicológica do que real, por causa do cinza espesso que se via adiante. Mas, de fato, dentro do raio de visibilidade, esta era satisfatória e não havia qualquer risco para a esquadrilha.

Quando chegávamos à extremidade do lago, já o ROVER JOE nos havia visto e exultava:

– Muito bom JAMBOCK RED, o problema é o seguinte: Estamos aqui na margem leste do lago na estrada, sem condições de prosseguir, por causa da artilharia alemã, no morro do fim do lago...

Deu-nos as coordenadas precisas das fortificações alemãs. No reconhecimento da área, distinguimos perfeitamente as posições alemãs e pudemos ver, ao longo da estrada, a imensa coluna americana, imóvel, com sua vanguarda estacionada antes de uma curva após a qual seriam visíveis aos alemães. O quadro era cristalino.

Verificamos que as casamatas, cuja frente era a própria rocha entalhada, voltada para a estrada, tinham as aberturas maiores, desprotegidas, por desnecessário ao fim a que se destinavam as posições, voltadas para o norte, na lombada mais suave. Era este o ponto vulnerável. Atacamos em mergulho raso – pela limitação do teto – de norte para sul, com duas bombas de 500 libras de cada avião. Visávamos o ângulo do pátio traseiro das casamatas, onde divisáramos as grandes aberturas. Formava um L. Seis bombas atingiram esse ponto – duas passaram rente sobre o espigão e foram bater lá embaixo, na planície. Para quem conhece o jogo de *snooker*, o ponto que se visava era como uma caçapa. Fizemos depois várias passagens horizontais com as metralhadoras, já agora do sul para o norte, concentrando o tiro nas frestas na rocha em que se localizavam as baterias.

Nesta segunda fase do ataque, vínhamos, em cobrinha, no mesmo nível da crista do morro, onde ficava o objetivo, paralelos à encosta do lago e por cima da estrada em que se concentrava a divisão americana. Esgotada a munição, nos reunimos e colhemos, ali mesmo, o nosso prêmio: A 10ª Divisão de Montanha, bloqueada ali há mais de 48 horas, reiniciava o seu deslocamento rumo a norte. ROVER JOE transmitia, efusivamente, os seus encômios e agradecimentos em linguagem não muito apropriada para os saraus da baronesa.

Pode-se compreender o seu entusiasmo. Se aquela ação era relativamente rotineira para uma esquadrilha de caça treinada e experiente, não envolvendo maiores riscos senão os inerentes à própria ação, ainda mais sem o concurso significativo de antiaérea concentrada, para ele, irmão de arma, aviador, piloto de caça, acorrentado numa viatura em terra, tendo assistido à impotência transitória

da aguerrida divisão de elite, aquela intervenção era a consagração de sua própria condição de piloto.

Tempos depois, já cessadas as hostilidades no sul da Alemanha e no norte da Itália, armistício este que ocorreu algumas semanas antes da rendição final dos alemães, obtive, por acaso, dois depoimentos sobre esta missão.

O primeiro foi do próprio major americano, Operações de Regimento. O nosso Cassino de Oficiais era muito frequentado pelos americanos, em Pisa. Uma noite o major estava contando, num grupo, que, quando estava de ROVER JOE com a 10ª de Montanha, uma esquadrilha nossa havia participado assim e assado numa missão... e contou exatamente o episódio que acabei de narrar. Identifiquei a esquadrilha, passamos o vídeo-tape do episódio e consumimos fraternalmente generosas doses de *whisky*.

Na segunda vez, foi da boca de um soldado da 10ª de Montanha. Quando as hostilidades terminaram, o coronel Nero Moura destacou dois grupos de oficiais para efetuarem a localização da documentação e dos corpos dos nossos companheiros abatidos e mortos.

Uma era chefiada pelo primeiro-tenente Horácio Monteiro Machado e integrada pelo Luiz Felipe Perdigão e eu – como sempre, de poliglota. Cumprida a parte principal da missão, passamos por alguns lugares, nossos velhos conhecidos do ar, com a curiosidade de vê-los, senão de mais perto, pelo menos com mais vagar. Passamos nos arrabaldes de Verona, onde o Perdigão havia feito explodir toda uma composição de munição, transformando o que antes tinha sido um leito elevado de estrada-de-ferro numa longa vala. Depois tomamos a estrada ao longo da margem leste do Lago de Garda e passamos pelo ponto onde havíamos efetuado a missão relatada. Mais adiante, já do lado da encosta norte do morro das fortificações, de onde se podiam enxergar as fortificações no topo, parei o jipe e perguntei a um soldado americano com o distintivo da 10ª de Montanha na manga:



Desenho que ilustrou a matéria original publicada na edição 126 da Revista Aeronáutica.

– O que é aquilo ali? apontando para o morro. Informou-nos, numa narrativa sucinta e ricamente adjetivada, no seu jargão de soldado folgado, porque a guerra havia, por ora, acabado para ele:

– Aquilo ali eram umas posições de artilharia dos *#@\$& dos alemães. Nós estávamos parados naquela \$%#\$\$@ de estrada ali na beira do lago e não podíamos esticar o pescoço além daquela curva que os %\$\$^&* nos malhavam. Um dia vieram quatro aviõezinhos de &%\$# e acabaram com eles. Aí nós passamos.

Satisfeitos com aquele saboroso depoimento sobre a importância da nossa missão aos olhos do pracinha ianque, continuamos a nossa peregrinação e fomos visitar o destroyer plantado em jardins à beira-lago que o poeta e patriota italiano Gabriele D’Annunzio usava à guisa de residência de verão. Era um destroyer verdadeiro que o Limatão³ reportara após uma missão, para grande espanto de um Oficial de Informação americano, mais informado dos efetivos e posição da artilharia tedesca do que das excentricidades do poeta revolucionário.

Segundo o guia italiano que atendia aos visitantes, em certa ocasião o dono da propriedade vizinha pintou o muro de uma cor que desagradou ao D’Annunzio. Este mandou assestar as baterias do convés de seu destroyer-residência para o lado do vizinho e enviou por um emissário um ultimato para que a cor fosse mudada em 48 horas. Se a cor era rosa-shocking ou verde-pistache, sou solidário com a ira do Gabriele.

Publicado na Revista Aeronáutica nº 126 de 1981.

***Alberto Martins Torres** é tenente-aviador da Força Aérea Brasileira. Filho do diplomata Aluizio Martins Torres, nasceu em 10 de dezembro de 1919 em Norfolk, Estados Unidos, durante missão no estrangeiro. Serviu no 1º Grupo de Aviação de Caça da Força Aérea Brasileira que atuou em conjunto com a FEB na campanha da Itália, durante a Segunda Guerra Mundial. Por sua atuação militar, foi agraciado, pelo Brasil, com a Medalha da Campanha da Itália, a Cruz de Aviação Cruz de Aviação Fita A, a Cruz de Aviação Fita B, a Medalha da Campanha do Atlântico Sul e a Ordem do Mérito Aeronáutico; pelos EUA, com duas Distinguished Flying Cross com 4 palmas, uma Air Medal com 4 palmas e uma Citação Presidencial de Unidade (coletiva); e pela França, com uma Croix de Guerre com palma. Depois da guerra foi advogado, aviador e empresário; fundou a Transporte Aéreo da Bacia Amazônica (TABA) e implantou no Brasil a empresa de transporte de valores Brinks. Faleceu em São Paulo no dia 30 de dezembro de 2001, aos 82 anos.

³ Apelido do tenente Lima Mendes, cuja figura alegre e irrequieta, conta-se, serviu de inspiração ao capitão Fortunato Câmara de Oliveira para criar o avestruz guerreiro do 1º Grupo de Aviação de Caça (“Senta a Púa”), quando se deslocavam para a Itália a bordo do navio transporte UST Colombie.