



Nael Minas Gerais

NAVIOS INESQUECÍVEIS

CMG (RM1) William Carmo Cesar

TODO NAVIO É INESQUECÍVEL

Todo navio é inesquecível para a sua tripulação. Não há um marinheiro que não tenha indelevelmente marcado em sua mente e coração a imagem daquela embarcação, peculiar e especial, com a qual conviveu anos a fio desafiando mares e desbravando oceanos.

Seja a bordo das antigas galeras, das cogas ou das caravelas medievais, das naus, dos galeões ou dos navios de linha, dos encouraçados, cruzadores, torpedeiros ou dos destróieres, dos submarinos ou dos navios-aeródromo nucleares, a vida do homem do mar sempre se confundiu com a história de seu navio. História que começa quando ele cruza o portaló e pisa pela primeira vez o convés, mas não termina quando

ele tem o seu desembarque derradeiro, definitivo, pois ele a leva consigo.

A memória do velho marinheiro que dedicou parte considerável de sua existência a seu navio jamais o esquecerá. Foi ele ao mesmo tempo seu lar e local de trabalho com quem manteve uma coexistência e um convívio diuturno. Com ele disputou guerras e engajou batalhas, sofreu derrotas e conquistou vitórias, enfrentou águas revoltas e suportou longas calmarias, participou de árduas fainas e desfrutou momentos de descontração, sofreu e se divertiu, expôs fraquezas e superou forças, conheceu o mundo e descortinou paisagens inimagináveis, sonhou profundo e vagueou

errante, partiu, sentiu saudades, regressou ou mesmo naufragou.

O QUE FAZ UM NAVIO SE TORNAR INESQUECÍVEL

Mas o que faz um navio se tornar inesquecível para além de seus fiéis e dedicados tripulantes e se transformar em um patrimônio de importância reconhecida e de memória digna de ser preservada e reverenciada por sua Marinha e por seu país?

Vários são os motivos, circunstâncias, feitos ou façanhas que podem levar um navio a se distinguir dos demais e, como tal, passar a ser permanentemente lembrado e relembrado, não somente pelos oficiais e praças que o guarneceram como pelos demais marinheiros de seu tempo e também por todas as gerações futuras.

De um modo geral, a participação em eventos ligados a guerras, sobretudo o engajamento em batalhas navais, tem sido responsável pela inserção da maioria dos navios no rol das belonaves inesquecíveis das diversas marinhas do globo. Podemos citar, dentre inúmeros exemplos, a HMS “Victory”, capitânia do Almirante Nelson em Trafalgar (1805), o HMIS “Mikasa”, do Almirante Togo em Tsushima (1905) ou o USS “Arizona” e o USS “Missouri”, que balizaram a participação norte-americana na II Guerra Mundial - IIGM (1942-45). Tornaram-se ainda particularmente famosos nessa guerra: os encouraçados japoneses “Yamato” e “Musashi”, por seu porte gigantesco, os maiores até então construído no mundo com cerca de 67.000 toneladas; o cruzador de batalha HMS “Hood” ou o seu algoz alemão, o encouraçado Bismarck; o porta-aviões USN “Enterprise”, um raro sobrevivente de sua classe na guerra do Pacífico; ou o U-boot U-47, que realizou façanha notável ao penetrar na baía de Scapa Flow, afundar o encouraçado Royal Oak e retornar à Alemanha são e salvo.

Grandes cruzeiros marítimos também foram responsáveis pela fama dos navios que os realizaram. Exemplos não faltam, como as naus “Vitória” (1522) de Sebastian de Elcano e “Golden Hind” (1580) de Francis Drake, que completaram as primeiras circum-navegações do planeta ainda nos tempos dos descobrimentos; o HMS “Beagle” (1836), cuja longa viagem muito contribuiu para o sucesso de um tripulante ilustre, o pesquisador Charles Darwin; ou ainda o USS(N) “Triton”, que realizou inédita circum-navegação submersa do globo, em 1960.

Outros alcançaram a fama por terem sido modelos pioneiros e se tornado navios-tipo ou classe em suas armadas. Dentre esses podemos salientar os ingleses “Mary Rose” (1545) e “Sovereign of the Seas” (1638), o sueco “Vasa” (1628) e o holandês “Zeven Provinciën” (1665), todos precursores dos bem artilhados navios de linha da era da vela; o francês “Gloire” (1859) e o inglês “Warrior” (1860), os norte-americanos “Virgínia” e “Monitor” (1862) e o britânico “Dreadnought” (1906), primeiros e inovadores encouraçados; o submarino francês “Gymnote” (1887) de Gustavo Zédé e os norte-americanos SS-1 Holland (1900) e USS “Nautilus”, este o primeiro com propulsão nuclear, lançado em 1954; ou mesmo os navios-aeródromos britânicos HMS “Furious” e HMS “Argus” (1917/18), o japonês HMIS “Hosho” (1922) e o norte-americano USS “Langley” (1922), pioneiros da aviação embarcada.

NAVIOS INESQUECÍVEIS QUE FIZERAM A HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA

Notáveis, portanto inesquecíveis, devem ser também os navios que prestaram ou ainda vêm prestando relevantes contribuições à História Naval Brasileira, seja em operações de guerra ou em missões de paz.

Sob o ponto de vista cronológico, os primeiros incluídos devem ser, sem dúvida, as **naus e caravelas**



Esquadra de Cabral



Navio Escola Almirante Saldanha



Fragata Niterói

da **Armada de Pedro Álvares Cabral**. Graças a esses pequenos bravos navios, de dimensões que variavam de 70/100 tonéis (caravelas) a 180/250 tonéis (naus), na tarde do dia 22 de abril de 1500, os navegadores portugueses “acharam” o Monte Pascoal, aportaram em Porto Seguro (renomeado Baía Cabrália), tomaram posse da Terra de Vera Cruz em nome do monarca de Portugal e deram início à história oficial e documental do nosso país, certificada na carta de Pero Vaz de Caminha endereçada a D. Manuel e levada a Lisboa por um dos navios daquela mesma frota, uma naveta de mantimentos capitaneada por Gaspar de Lemos.

Cerca de três séculos depois do descobrimento, a 18 de janeiro de 1808, outra nau portuguesa demandava a barra da baía de Guanabara, para também se tornar inesquecível: a “**Conde Dom Henrique**”. Fazendo parte da frota que trouxe a Corte Portuguesa para o Brasil, em razão da ameaça e da invasão napoleônica, a “Dom Henrique” se tornou especial por conduzir a bordo a Companhia de Guardas Marinha, criada em Lisboa pela Rainha D. Maria I em 14 de dezembro de 1782, e sua Academia Real. Essas nobres instituições deram origem a nossa Escola Naval, a mais antiga escola de nível superior brasileira, sediada na histórica e tradicional ilha de Villegagnon desde 1938. Da mesma época, merece referência a “**Galeota de D. João VI**”, uma refinada e elegante embarcação a remo, construída em Salvador em 1808, e que a partir do ano seguin-

te serviria para o transporte da Família Real através da baía de Guanabara e hoje faz parte do rico acervo do Espaço Cultural da Marinha.

Com a soberania plena adquirida pelo Brasil, fez-se necessária a reorganização de um Ministério da Marinha nacional bem como a criação de uma esquadra para o novo Império que surgia. Na formação inicial dessa Esquadra da Independência, vamos encontrar mais uma belonave inesquecível de nossa história, a **Nau “Pedro I”**. Única nau remanescente da armada portuguesa (ex-“Martins de Freitas”) incluída naquela força naval pioneira, a “Pedro I” foi capitânia do Almirante Alexander Thomas Cochrane, que, a 21 de março de 1823, *içando a bordo sua insígnia de Primeiro Almirante*, assumiu o Comando-em-Chefe da esquadra então reunida nas águas da baía de Guanabara.

Durante a campanha que se seguiu ao brado de D. Pedro no Ipiranga, no Sete de Setembro, a recém-formada esquadra imperial exerceu papel de grande relevância para a história naval brasileira ao levar o seu poder às províncias rebeldes, distantes do eixo Rio-São Paulo-Minas Gerais, e contribuir fundamentalmente para a consolidação da independência e para a manutenção da unidade nacional. Seus navios transportaram e apoiaram tropas em terra, executaram bloqueios e combateram forças navais portuguesas na Cisplatina, no Maranhão, no Pará e, principalmente,



Fragata Amazonas

na Bahia, o foco de maior resistência. Foi a partir do litoral baiano que a **Fragata “Niterói”** começou a inscrever o seu nome no rol dos inesquecíveis de nossa armada, ao executar implacável perseguição à fugitiva esquadra portuguesa até a foz do rio Tejo. Sob o comando de John Taylor e levando a bordo o então voluntário Joaquim Marques Lisboa, futuro Marquês de Tamandaré e Patrono de nossa Marinha, a “Niterói” teve sua tarefa transformada na *epopeia mais bela e na página mais transbordante de arrojo épico escrita pela nossa marinha a vela*.

Na guerra entre a Tríplice Aliança (Brasil, Argentina e Uruguai) e o Paraguai de Solano Lopes (1864-70), mais uma vez a esquadra brasileira exerceu papel fundamental. Dois dos nossos navios que engajaram em operações nas bacias fluviais dos rios Paraná-Paraguai são dignos de menção: a **Fragata “Amazonas”**, capitânia do Almirante Barroso na memorável batalha do Riachuelo de 11 de junho de 1865, *que atacou o inimigo o mais perto que pode e o destruiu* com sua roda de proa de madeira forte, colocando-o fora do combate; e o **Encouraçado “Rio de Janeiro”**, que por ocasião dos bombardeios de Curuzu e Curupaiti, na tarde de dois de setembro de 1866, foi atingido por duas minas derivantes e posto a pique, com o sacrifício de muitos tripulantes.

Após participação ativa na campanha da independência, em movimentos insurrecionais em várias

províncias e nos primeiros conflitos externos, a nossa Marinha desfrutou de um período de relativa paz, que se estendeu até a eclosão da Primeira Grande Guerra (1914-18). Como exceção, apenas a Revolta da Armada, na qual o **Encouraçado “Aquidabã”** foi posto a pique no combate de Anhatomirim, em Santa Catarina, atingido por torpedo disparado pela torpedeira “Gustavo Sampaio”, em abril de 1894, em uma ação típica da Jeune École e argumento positivo para os partidários dessa nova concepção estratégica naval surgida na França. Recuperado, o “Aquidabã” voltaria à ativa até que, a 21 de janeiro de 1906, junto à ponta de Jacuecanga, em Angra dos Reis, foi ao fundo em definitivo, vítima de uma explosão accidental a bordo.

Na mesma ocasião, em sua campanha “Rumo ao mar!”, o Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino de Alencar, elaborava o programa naval de 1906, uma modificação ao similar de 1904, do seu antecessor Almirante Júlio de Noronha, que teve como resultante maior a incorporação, em 1910, dos poderosos Encouraçados “**Minas Gerais**” e “**São Paulo**”. Com 21.200 toneladas, 160 metros e 12 canhões de 12”/305 mm em torres duplas, esses *super-dreadnought* construídos na Inglaterra pretenderam dar à Marinha do Brasil projeção internacional, compatível com a nossa condição de potência emergente.

Ainda em decorrência do programa de 1904/1906, chegaram da Itália, em 1913 / 1914, os três submari-

nos classe Foca (F-1, F-3 e F-5), de tipo costeiro e propulsão diesel-elétrica, construídos no Estaleiro FIAT em San Giorgio. Foram eles incorporados à Flotilha de Submersíveis, criada a 17 de julho de 1914 e comandada pelo Capitão-de-Fragata Felinto Perry, que, quinze anos depois, receberia o “**Humaitá**”, nosso pioneiro submarino de esquadra também construído na Itália.

Voltando às primeiras décadas do século XX, em 1917, com o afundamento do terceiro navio mercante brasileiro pela guerra de curso alemã, o nosso governo aderiu à I GM. No âmbito de nossa Marinha, foi organizada uma Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), que, sob o comando do Contra-Almirante Pedro Max de Frontin, suspendeu rumo à Europa em agosto de 1918 e permaneceu em águas europeias até abril do ano seguinte. Da DNOG fizeram parte dois cruzadores, quatro destróieres e dois navios auxiliares, dentre estes o rebocador de alto mar RbAM “**Laurindo Pitta**”, único remanescente daquela força naval ainda preservado e navegando a serviço da Diretoria de Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). É ele hoje o memorável caverna-mestra de nossa Marinha.

Entre 1939 e 1945, uma Segunda Guerra Mundial iria proporcionar o maior cenário de guerra naval da história ao abranger praticamente todos os mares e

oceanos do globo. Múltiplas e complexas ações e batalhas, envolvendo um número inimaginável e diversificado de meios e recursos navais e aeronavais, tornaram inesquecíveis navios de todos os lados beligerantes, alguns dos quais citados anteriormente. O Brasil se envolveu nesse conflito global a partir de 31 de agosto de 1942 e, desde então, a Marinha passou a executar patrulhas de área marítima e escoltas de comboios, principalmente a partir da criação da Força Naval do Nordeste, sob o comando do Contra-Almirante Alfredo Soares Dutra. Além dos 31 navios-mercantes afundados durante a IIGM, a nossa Marinha de guerra perdeu o Cruzador “**Bahia**”, a Corveta “**Camaquã**” e o Navio-Transporte “**Vital de Oliveira**”, contabilizando um total de 1464 brasileiros mortos e desaparecidos nas águas do Atlântico. Como símbolo da participação da Marinha Brasileira na IIGM, merece destaque o Be4 “**Bauru**”, digno representante vivo dos velhos companheiros daqueles difíceis anos de operações de guerra, em especial os “caça-pau” classe J, os “caça-ferro” classe G, os demais CTE classe B e os contratorpedeiros classe M e tantos outros.

Mas foi operando em águas pacíficas que muitos outros navios de nossa Marinha tornaram-se merecedores da indelével lembrança de muitas gerações.

Inicialmente devo mencionar os Navios-Escola (NE) não somente pelo que eles representam na formação dos nossos Guardas-Marinha (GM), mas também pelos longos e memoráveis cruzeiros de instrução que realizaram, sempre mostrando a nossa bandeira e estreitando os laços de amizade do Brasil com os países visitados. O primeiro inesquecível NE foi a Corveta “**Vital de Oliveira**”, que inaugurou as grandes viagens de instrução de GM com um pioneiro cruzeiro ao redor do mundo (1879-1881). Seguiram as suas águas, realizando circum-navegações famosas, o Cruzador “**Almirante Barroso**” (1888-1890), o NE “**Benjamin Constant**” (1908), o NE “**Almirante Saldanha**” (1952-53) e o NE “**Custódio de Mello**” (1968). Merece destaque especial o “**Almirante Saldanha**” por ter sido nosso último NE a empreender viagem de



RbAM Laurindo Pitta - DNOG



Contratorpedeiro Pará

instrução de GM com propulsão a pano, por sinal a maior das nossas circum-navegações com treze meses de duração, e por ter continuado a prestar relevantes serviços à nossa Marinha, de 1959 a 1990, transformado no navio-oceanográfico H-10, então com um novo sistema de propulsão não mais a pano. Devem ser lembrados, ainda, o “Duque de Caxias” (1945-1959), que além de ter realizado viagens de instrução para Aspirantes e Guardas-Marinha transportou de Nápoles para o Rio de Janeiro cerca de 1800 soldados do 3º Escalão da Força Expedicionária Brasileira (set./ago.1945), e o “Guanabara”, elegante veleiro de origem alemã, ex-Albert Leo Schlageter, que após servir a nossa Marinha de 1948 a 1956 foi vendido à Marinha Portuguesa, à qual até hoje vem emprestando sua fama como o elegante Navio-Escola “Sagres”.

Além dos bravos NE, merecem constar de nossas reminiscências navais e permanecer como símbolos da nossa Marinha:

- o mais antigo navio em atividade incorporado a uma força, o Monitor “Parnaíba” da Flotilha de Mato Grosso, do 6º Distrito Naval. Construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro - AMRJ, lançado em novembro de 1937 e incorporado à Flotilha em janeiro do ano seguinte já no rio Paraguai, o U-17, que esteve subordinado excepcionalmente ao Comando Naval do Leste durante a II GM, quando participou de alguns comboios na área daquele comando, tem ainda hoje Ladário como seu porto base;
- o Cruzador Leve C-12 “Tamandaré” (1951-1976), ex-USS-49 “Saint Louis”, o heróico “Lucky Lou”, forjado em Pearl Harbor e na Guerra do Pacífico, que por mais de duas décadas foi a mais bem armada belonave da Esquadra Brasileira, ao lado do C-11 “Barroso” (1951-1973), com sua bateria principal de 15 canhões de 152 mm / 6” e secundária de 8 canhões de 127 mm / 5”. O C-12 foi o último cruzador de nossa Marinha;
- o Navio-Aeródromo A-11 “Minas Gerais”, sobretudo pelo pioneirismo emprestado à nossa Marinha em operações com aeronaves embarcadas. Ex-HMS “Vengeance” da Marinha Real Britânica, o NAe foi transferido para o Brasil em 1960 e posteriormente incorporado a nossa Esquadra, tendo permanecendo em serviço até 2001;
- o Navio Transporte de Tropas G-21 “Ary Parreiras”, o último dos velhos NTrT da classe Custódio de Mello construídos em Tóquio entre os anos 1953



NTrT Ary Parreiras

e 1957. O G-21, que durante meio século apoiou importantes operações como Apolog-Distritais, Dragão, Springboard, Veritas, e transportou forças de paz para a Faixa de Gaza e para a República Dominicana, deu baixa do serviço ativo em setembro de 2009;

- o Navio de Apoio Oceanográfico (NApOc) H-42 “Barão de Teffé”, incorporado à Marinha do Brasil em setembro de 1982, em Aalborg na Dinamarca, onde fora construído em 1957 e posteriormente convertido para tarefas de pesquisa. Ex-“Thala Dan”, o H-42 foi pioneiro no apoio às atividades ligadas ao Programa Antártico Brasileiro – PROANTAR, iniciado com a Operação Antártica I (dez.1982 – fev.1983), durante a qual o primeiro helicóptero de nossa Força Aeronaval pousou naquele continente, na base antártica chilena. Até o ano de 1994 participou de várias outras operações antárticas, tendo inclusive transportado módulos para a construção da Estação Antártica Comandante Ferraz na baía do Almirantado (Operantar II, 1983/84). Reclassificado como navio-faroleiro em 1994, ainda serviu à DHN

até julho de 2002, quando ocorreu sua Mostra de Desarmamento;

- o Navio Oficina G-24 “Belmonte”, por ter sido, durante vários anos (1963-97), incansável em sua tarefa singular de prover apoio e reparos aos navios da esquadra, acompanhando-os em suas principais comissões e exercícios no Brasil e no exterior.

Há ainda um tipo de navio de guerra que merece ser conservado na memória da Marinha Brasileira: o destróier (D) ou contratorpedeiro (CT). Foram muitos e de classes, tamanhos e épocas diversas, como antigos CT do Programa Alexandrino, os bravos *Be* e *M* dos comboios e patrulhas da IIGM, os esbeltos e marinheiros classe P da década de 1960 ou os derradeiros “Garcia” das décadas de 1990-2000. Para representá-los, escolho o “Pará”, cujo nome de origem Tupi e de sugestivo significado – “rio grande, mar” – serviu para batizar CT e D de três gerações: o CT-2 dos anos 1909-1936 e dois D-27 do pós-guerra, um classe “Fletcher” dos anos 1959-1978 e um classe “Garcia” dos 1989-2008, este o último “Bico Fino” de nossa Esquadra.

Não poderia encerrar uma lista de navios inesquecíveis de nossa Marinha sem mencionar uma particular embarcação: o charmoso Aviso “Rio das Contas”, construído na Holanda, que desde 1955 serviu ao Colégio Naval em Angra dos Reis e a bordo do qual, inú-

meras turmas tiveram seu batismo salgado das águas do mar, ao serem transportadas desde Mangaratiba ou do Rio de Janeiro até a enseada Batista das Neves. Assim aconteceu com a minha, há quase 50 anos, no saudoso março de 1962.



Navio Oficina Belmonte

BIBLIOGRAFIA

ALBUQUERQUE, Antônio Luiz Porto e. Da Companhia de Guardas-Marinhas e Sua Real Academia à Escola Naval. Rio de Janeiro: Xerox do Brasil, Escola Naval, 1982, p.14.

CESAR, William Carmo. A Era dos Grandes Encouraçados. in: Revista de Villegagnon. Ano V Número 5. Escola Naval, 2010, p.23.

_____. Be4 Bauru, um símbolo vivo da participação da MB na II Guerra Mundial. in: Revista do Clube Naval. Ano 118 nº 355, 2010, p.64.

GUEDES, Max Justo. O descobrimento do Brasil. Rio de Janeiro: DPHCM, 1998, p.38.

MAIA, Almirante Prado. A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1965, p.71.

_____, o. c. p.77.