

# REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

BIBLIOTECA DO RIO DE JANEIRO CONT. GAL



## SUMÁRIO

Centenário do nascimento de heróis da Marinha — (1844-1944) — Cap. de Mar e Guerra Didio I. A. da Costa	3
As revoluções que eu vi — Capitão de Mar e Guerra Frederico Villar	43
Duas palavras a favor dos encouraçados — V. Alm. J. K. Taussig, U. S. N. — Trad. de A. R.	63
Extratos sobre Saldanha da Gama	69
Estados-Maiores de Fôrças Navais — Capitão de Fragata Carlos Penna Botto	85
Capitão de Corveta Heitor Gonçalves Perdigão — Esboço biográfico — Capitão de Fragata Alberto Augusto Gonçalves	95
Optaremos novamente pelo suicídio naval? — James Forrestal — Trad. de A. R.	127
Identificação de Estrélas — Tradução de R. B.	141
Revista de Revistas — A. R.	159
Aviões e Submarinos — C. F. X.	189
Respiga	207
Noticiário	233
Necrologia	273

MINISTÉRIO DA MARINHA

# Biblioteca da Marinha

---

Relação das Revistas estrangeiras recebidas pela Biblioteca da Marinha

ARGENTINA — *Boletin del Centro Naval — Brújula — Revista de Publicaciones Navales.*

CHILE — *Revista de Marina — Memorial del Ejercito de Chile — Revista de Caballeria.*

CUBA — *Cultura Militar y Naval.*

EQUADOR — *Revista Municipal.*

ESPAÑA — *Revista General de Marina.*

ESTADOS UNIDOS — *Electrical Communication — U. S. Naval Institute Proceedings — Foreign Affairs — Revista Aereo Latino Americana.*

PERÚ — *Revista de Marina.*

PORTUGAL — *Anais do Clube Militar Naval.*

URUGUAI — *Revista Maritima — Revista Militar y Naval.*

VENEZUELA — *Revista del Ejercito, Marina y Aeronautica*

# **F. R. DE AQUINO & CIA. LTDA.**

**PROCURADORES**

## **MATRIZ**

AVENIDA RIO BRANCO, 91 - 6º AND. — TELEFONE 23-1830

## **FILIAL EM SÃO PAULO**

R. 15 DE NOVEMBRO, 244, 4º AND. (Ed. Canadá) TELEFONE 3-7313

## **AGÊNCIAS**

### **RIO**

AVENIDA ATLÂNTICA, 554-B — TELEFONE 27-7313

### **NITERÓI**

R. VISCONDE RIO BRANCO, 425, S. 3 — TELEFONE 2283

### **PETRÓPOLIS**

AVENIDA 15 DE NOVEMBRO, 775 — TELEFONE 4741

**ADMINISTRAÇÃO, COMPRA E VENDA  
DE IMÓVEIS**



**Agência Financial de Portugal**

**RUA TEÓFILO OTONI, 4**

TELEFONE 23 - 3598

CAIXA POSTAL 818

RIO DE JANEIRO

\*

**SAQUES SÔBRE PORTUGAL**

PAGAVEIS EM TODOS OS CONCELHOS DO  
CONTINENTE, MADEIRA E AÇORES, PELA

CAIXA GERAL DE DEPÓSITOS, CRÉDITO  
E PREVIDÊNCIA

# AO REI DOS MARES

ARTIGOS SANITÁRIOS

E CANALIZAÇÕES SUBMARINAS

\*

**MEDEIROS SARTORE & C.**

Sucessores de MEDEIROS & BORGES



—\*—

RUA TEÓFILO OTONI N.º 162

TELEFONE: 24-1096

— RIO DE JANEIRO —

## RUPTURITA

Alto Explosivo Brasileiro

Patente de: **ÁLVARO - ALBERTO**

Oficial de Marinha e Professor de Explosivos na Escola Naval

—:—

SOCIEDADE BRASILEIRA DE EXPLOSIVOS RUPTURITA S./A.

**RUPTURITA HIDRÁULICA**

Considerada pela E. F. Central do Brasil como EXPLOSIVO DE 1ª CLASSE, com rendimento equivalente ou superior ao das melhores dinamites estrangeiras e comparável ao da própria blasting gelatine Nobel: adequada ao trabalho em rochas duríssimas e desmontes SOB ÁGUA.

—:—

ESCRITÓRIO:

**AVENIDA RIO BRANCO, 137**

8º a., Salas, 819-820 - Edifício GUINLE - Caixa Postal, 2321  
- Telefone: 23-2739 - Endereço Telegráfico: "Rupturita" -  
Cods. Ribeiro, Bentleys e Mascote, 2ª — RIO-DE-JANEIRO



## FARÓIS

Marítimos e  
Aeromarítimos

de todos os tipos,  
a Acetileno e  
Elétricos.

## BÓIAS

de Luz

de qualquer tipo com  
sino automático  
e apito.



Farol AGA, rotativo, automático

RÁDIO-FARÓIS  
RÁDIO RECEPTORES  
ILUMINAÇÃO  
PARA CAMPOS DE AVIAÇÃO

GÁS OXIGÊNIO E ACETILENO  
MATERIAL DE SOLDA

**Cia. AGA do Brasil** <sup>S</sup>/<sub>A</sub>

RUA ANTUNES MACIEL, 31 - 33  
TEL. 28 - 4128 — RIO DE JANEIRO

# REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Publicação do Ministério da Marinha

---

Sede: Biblioteca da Marinha — Edifício do Ministério da Marinha — Rio-de-Janeiro

---

## SUMÁRIO

Centenário do nascimento de heróis da Marinha — (1844-1944) — Cap. de Mar e Guerra Dídio I. A. da Costa	3
As revoluções que eu vi — Capitão de Mar e Guerra Frederico Villar	43
Duas palavras a favor dos encouraçados — V. Alm. J. K. Taussig, U. S. N. — Trad. de A. R.	63
Extratos sôbre Saldanha da Gama	69
Estados-Maiores de Fôrças Navais — Capitão de Fragata Carlos Penna Botto	85
Capitão de Corveta Heitor Gonçalves Perdigão — Esbôço biográfico — Capitão de Fragata Alberto Augusto Gonçalves	95
Optaremos novamente pelo suicídio naval? — James Forrestal — Trad. de A. R.	127
Identificação de Estrêlas — Tradução de R. B.	141
Revista de Revistas — A. R.	159
Aviões e Submarinos — C. F. X.	189
Respiga	207
Noticiário	233
Necrologia	273

## REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

---

### REDATOR-CHEFE

Capitão de Mar e Guerra . . . — Didio I. A. da Costa

### REDADORES

Capitão de Fragata . . . . . — Renato Bayardino

Capitão de Corveta . . . . . — Adalberto Rechsteiner

Capitão-Tenente . . . . . — Cesar Feliciano Xavier

Primeiro Tenente . . . . . — Gilberto Huet de Bacellar

# Revista Marítima Brasileira

ANO LXIV JULHO, AGÔS. E SETEM. Ns. 1, 2 e 3

## CENTENÁRIO DO NASCIMENTO DE HERÓIS DA MARINHA

(1844 — 1944)

Nasceram, no decurso do ano de 1844, dezenove dos oficiais dos quadros do pessoal da Marinha de Guerra, com serviços de campanha.

No dia 6 de Janeiro, na Província do Maranhão, nasceu o Capitão de Mar e Guerra ANTONIO PEDRO ALVES DE BARROS, filho de Antônio Ventura de Barros e de D. Amália Joaquina Alves de Barros.

Aspirante em 1860, foi promovido a Guarda-Marinha a 26 de Novembro de 1862. Embarcou na corveta *Bahiana* e fez viagem de instrução à Europa. Passou a servir na corveta *Berenice* (1864).

No pôsto de Segundo-Tenente, embarcou em vários navios, entre os quais a corveta *D. Januária* e *V. Recife*. No pôsto de Primeiro-Tenente, foi coletivamente elogiado pela passagem, a 15 de Agosto de 1867, das fortificações de Curupaití. Embarcou, logo depois, no *Bahia* e no *Colombo*. Como comandante da bateria dêsse navio, foi elogiado pelo seu comportamento no combate de 12 de Fevereiro às baterias de Humaitá, por ocasião da passagem da Divisão Avançada pelas mesmas baterias, sendo o seu pôsto na casamata de ré, de onde constantemente dirigiu o fogo.

Fêz parte da guarnição do couraçado *Silvado*, quando, na madrugada de 21 de Julho, forçou as baterias de Humaitá, sendo elogiado, em ordem-do-dia, pela bravura e entusiasmo com que então se portou, saindo levemente ferido. A 7 de Setembro de 1868, naquele mesmo navio, forçou as baterias de Angustura, sendo louvado pela coragem e sangue frio "que mostrou na bela emergência, de que tão ousadamente

safu com honra, pelo acérto com que trabalhou para que fôsse o dia 7 de Setembro de 1868 um dia de glória para o Brasil". Foi ferido na ação.

A 1º de Outubro, ainda no mesmo navio, forçou várias vezes aquelas mesmas baterias, águas acima e águas abaixo, sob vivo fogo, a fim de receber munições de boca para o Exército, já à mingua, pela dificuldade de condução através do Chacó, à enchente do rio.

Tomou parte no bombardeamento às baterias do Tebicuarí, nos dias 6, 7 e 27 de Outubro. Assistiu a passagem do Exército no lugar denominado Santo-Antônio.

Condecorações: Cavaleiro da Ordem de Cristo e da Imperial Ordem do Cruzeiro. Medalha Argentina Comemorativa da Campanha do Paraguai. Medalha Geral da Campanha contra o Governo do Paraguai, com o passador de Prata e a inscrição — Quatro — que lhe foi concedida a 15 de Novembro de 1872.

Antônio Pedro Alves de Barros, com quatro anos de campanha, chegou ao posto de Primeiro-Tenente. Teve demissão do serviço da Armada a seu pedido, mas o governo lhe concedeu posteriormente as honras de Capitão de Mar e Guerra. Em 1899, foi escolhido, por eleição direta, para o governo do Estado de Mato-Grosso, assumindo a Presidência a 15 de Agosto.



A 13 de Janeiro de 1844, nasceu no Rio-de-Janeiro o Almirante JOAQUIM ANTÔNIO CORDOVIL MAURÍTI, filho de Jacó Maria Mauríti e de D. Joaquina Eulália Cordovil Mauríti. Foi aluno do Colégio Pedro II.

Aspirante a 2 de Março de 1860, foi promovido a Guarda-Marinha a 26 de Novembro de 1862. Embarcou nas corvetas *Bahiana* e *Imperial-Marinheiro*, navio êste que naufragou na restinga da Marambaia a 26 de Junho de 1865. Segundo-Tenente desde 24 de Novembro de 1864.

Depois daquele naufrágio, embarcou no vapor *Paraense*, brigue-escuna *Tonelero* e couraçado *Barroso*. A 26 e a 28 de Março de 1866, entrou em combate contra duas chatas

paraguaias. Tomou parte: no bombardeio ao forte de Itaipirú, a 14 e a 16 de Abril; no do Passo-da-Pátria, a 18 do mesmo mês; nos ataques a Curuzú e Curupaití, a 1 e a 2 de Setembro; e no combate de proteção ao Exército, quando tomou Curuzú, a 3 do mesmo mês.

Primeiro-Tenente a 21 de Janeiro de 1867. Louvado, com os demais oficiais da Divisão da Vanguarda, pelo serviço de rondas noturnas e pelo de pescar, arredar e inutilizar os torpedos que o inimigo lançava sobre a Esquadra. Novamente louvado, com os seus camaradas do *Barroso*, pelo bom emprego da artilharia nas ações de 1, 2 e 3 de Setembro, contra Curuzú.

A 18 e 22 de Setembro, tomou parte nos combates contra o forte de Curupaití. Pela bravura, dedicação e coragem, demonstradas na tão memorável jornada do dia 22, foi elogiado, com os demais combatentes, em nome de Sua Majestade o Imperador. Pelo denôdo, sangue frio e inteligência, de que provou diante do inimigo, com os oficiais da Divisão que fez um reconhecimento das fortificações de Curupaití, foi novamente louvado.

Foi ferido por um estilhaço, no olho direito, no combate de 2 de Fevereiro com a fortaleza de Curupaití. Elogiado pelo Comandante-em-Chefe "pela galhardia do costume com que se portou" naquele combate. Elogiado também, com os oficiais da Divisão, em nome do Imperador. Assistiu ao bombardeamento da mesma fortaleza, a 3 de Março de 1867.

Baixando ao Hospital, por doente, foi mandado recolher ao Rio-de-Janeiro, onde chegou a 25 de Abril de 1867. Embarcou na canhoneira *Belmonte* que passou, depois, a comandar. Cavaleiro da Ordem de Cristo (20-6-1867). Comandante do monitor *Alagoas* (31-10-1867). A 10 de Janeiro de 1868, chegava a Montevidéu, de onde seguiu para o teatro das operações.

O Comandante-em-Chefe da Esquadra, em ordem-do-dia, n. 116, assim se refere ao Comandante Mauriti:

"O Sr. Primeiro-Tenente Joaquim Antônio Cordovil Mauriti, comandante do monitor *Alagoas*, é louvado pela bravura e inteligência com que se desempenhou na bela ocasião da

passagem da Esquadra couraçada de monitores pela fortificação de Curupaití, e tão conhecido como empreendedor de ações honrosas ao Pavilhão Brasileiro, merece o mais pomposo elogio meu, ou antes, a gratidão do país, que é superior a tudo quanto eu posso dizer”.

Em ordem-do-dia n. 120, do mesmo Comandante-em-Chefe, foi louvado “pelo ato de arrôjo e mais insigne bravura, forçando o famoso passo de Humaitá, só, no fraco monitor do seu comando, ao amanhecer o dia, exposto a irremediável e infalível avaria, manifestando-lhe o sentimento de não lhe poder colocar nos ombros as dragonas de oficial superior, e comparando o seu feito ao de Nelson em Copenhague, redobrando de valia quando meteu a pique, destroçou e fêz fugir as canoas carregadas de paraguaios que tentaram lançar-se sobre o pequeno monitor, tornando-se mais saliente e por conseguinte digno de colhêr a mais importante parte dos louros da vitória, pelo seu belo e muito especial comportamento nesse dia”.

Louvado ainda pelo Marquês de Caxias, Comandante-em-Chefe das Fôrças Aliadas, “manifestando o pesar de não poder colocar sobre os ombros do brioso e jôvem comandante do *Alagoas* as dragonas de General da Armada”.

De novo louvado pelo Governo Imperial e por Sua Majestade o Imperador, “que houve por bem mandar fazer especial menção dêste oficial, que, investindo só, contra as baterias da terrível fortaleza, dispersando e metendo a pique a multidão de canoas dos paraguaios que tentaram abordá-lo, conquistou um lugar de honra entre os mais valentes oficiais da Esquadra”.

A 3 de Março de 1868, foi agraciado com o Oficialato da Imperial Ordem do Cruzeiro. Na mesma data, foi promovido a Capitão-Tenente, no quadro extraordinário, sendo-lhe ainda concedida uma pensão anual de 1:200\$000.

Louvado pela bravura e sangue frio com que se portou a 24 de Julho, por ocasião de forçar, no monitor do seu comando, o famoso passo e as fortificações de Tebicuarí. Tomou parte na exploração, reconhecimento e bombardeio do dia 28 de Agôsto de 1868 no rio Tebicuarí, à retaguarda do

acampamento inimigo do mesmo nome. Pela segunda vez, entrou naquele rio, no dia 31 de Agosto, debaixo de vivo fogo inimigo, a fim de, com os outros monitores, abrir passagem ao Exército e protegê-lo.

Ainda no glorioso monitor do seu comando, forçou as baterias de Angustura, na noite de 9 para 10 de Outubro. Tomou parte no reconhecimento, desde Vileta até Assunção, dos dias 29 e 30 de Novembro de 1868. Participou, também, do bombardeamento feito à bateria e edifícios públicos da capital inimiga. Louvado por êsse serviço, coletivamente (quatro navios o desempenharam), pelo Marquês de Caxias. Elogiado, coletivamente ainda, pela dedicação mostrada por ocasião da passagem do Exército, dos acampamentos do Chaco para o lado do Paraguai, desembarcado na barranca de Santo-Antônio na manhã de 5 de Dezembro de 1868.

Participou da expedição ao rio Manduvirá, desde os dias 6 e 8 de Janeiro de 1869, em caça aos navios inimigos. Elogiado pela "assinalada dedicação, entusiasmo e boa vontade, de que, mais uma vez, deu brilhantes provas".

Deixou o comando do monitor *Alagoas* a 26 de Janeiro de 1869, recolhendo ao Rio-de-Janeiro a bordo do transporte *Isabel*. Depois do gôzo de quatro meses de licença, para tratamento de saúde, voltou à Esquadra em Operações no Paraguai. Comandou interinamente a canhoneira *Araguari*, na qual desceu a Montevidéu. Deixou êsse comando, em consequência de ato do Comando-em-Chefe de 2 de Abril de 1871.

Esteve em comissão na Europa, estudando artilharia naval. Regressou a 19 de Setembro de 1873. Passou a comandar, sucessivamente, a corveta *Bahiana* e couraçado *Bahia* (1874-75). Ajudante do Diretor de Artilharia. Promovido a Capitão de Fragata, por merecimento, a 27 de Dezembro de 1875. A bordo do transporte *Purús*, seguiu para Montevidéu, onde assumiu o comando do couraçado *Barroso* (28-2-1876). Passou depois para a canhoneira *Fernandes-Vieira* e monitor *Santa-Catarina*, no Ladário (Mato-Grosso), couraçado *Mariz-e-Barros* e canhoneira *Taquari*. Voltou ao couraçado *Barroso*, no Cerrito. Do comando dêsse navio passou para o do

*Mariz-e-Barros*, deixando-o a 25 de Março de 1877, em Montevideu. Regressou então ao Rio-de-Janeiro, onde chegou a 30 de Março do mesmo ano.

Nomeado Cavaleiro da Ordem de S. Bento-de-Aviz a 27 de Julho de 1877. Comandou, sucessivamente, os couraçados *Lima-Barros* e *Bahia*. Por Aviso ministerial de 7 de Janeiro de 1880, "foi louvado pelo procedimento digno de elogio que teve, auxiliando a polícia no restabelecimento da ordem, estando de prontidão no seu navio e no Arsenal de Marinha, com as praças de bordo, durante as lamentáveis ocorrências havidas nesta capital (Rio-de-Janeiro), de 1 a 4 de Janeiro".

Comandou depois o monitor *Javari*, no qual, como no *Lima-Barros*, fêz viagens às águas do sul, sendo louvado (1879, 80 e 81). Dirigiu obras nos Ratonés, Santa-Catarina. Escreveu um opúsculo, sob o título *Material Flutuante da Armada Nacional* (1883).

Promovido, por merecimento ao posto de Capitão de Mar e Guerra (9-7-1883). Fêz várias viagens de exercícios, com o seu navio, de 1883 a 1886. Deixando o comando do couraçado *Javari*, passou a comandar o couraçado *Aquidabã*, navio em que desempenhou várias comissões, inclusive de exercícios.

Representou o Brasil, com o então Capitão de Mar e Guerra Luiz Filipe de Saldanha da Gama, no Congresso Internacional Marítimo, reunido em Washington (1889).

Contra-Almirante, graduado, a 8 de Maio de 1890. Capitão do Pôrto do Rio-de-Janeiro, Membro Interino do Conselho Naval (1891). Contra-Almirante efetivo a 7 de Abril de 1892. Comandante da 1.<sup>a</sup> Divisão da Esquadra, arvorando o seu pavilhão no couraçado *Riachuelo*. Membro efetivo do Conselho Naval. Presidente da Comissão Brasileira da Exposição Universal Colombiana de Chicago (1893).

Vice-Almirante graduado a 9 de Agosto de 1894 e efetivo a 30 de Setembro do mesmo ano, Chefe da Repartição da Carta Marítima. Almirante graduado a 27 de Setembro de 1899. Medalha Militar de ouro. Almirante efetivo a 17 de Janeiro de 1903. Chefe do Estado-Maior da Armada a 16 de Novembro de 1906. Consultor do Conselho do Almirantado (1907). Chefe da Comissão Fiscalizadora da construção de navios na Europa.

Reformado, a pedido, a 4 de Maio de 1911. A ordem-do-dia do Estado-Maior, n. 5, de 7 de Janeiro de 1915, anuncia à Armada, nestes termos, o seu falecimento:

“A morte acaba de arrebatara nossa Pátria e do seio da nossa Armada um dos seus heróicos e prestimosos servidores, o Almirante reformado Joaquim Antônio Cordovil Mauríti, ontem falecido nesta Capital.

Dando conhecimento à Armada dessa lutuosa ocorrência, o faço com a mais pungente dor, lamentando o desaparecimento do ilustre Almirante, cujos serviços, quer durante a guerra, quer durante a paz, não precisam ser aqui lembrados, por já pertencerem à história naval do nosso país.

Entre esses serviços, porém, não é demais rememorar à geração presente o seu extraordinário feito como comandante do pequeno monitor *Alagoas* na memorável Passagem de Humaitá, ato de heroicidade que lhe enalteceu o nome e o recomendou para sempre à gratidão nacional. Elogiando esse seu ato de arrôjo e da mais insigne bravura, o Comandante-em-Chefe da Esquadra em Operações, o íntegro Almirante Visconde de Inhaúma, comparou-o a Nelson em Copenhague, acrescentando sentir não poder colocar-lhe nos ombros as dragonas de oficial superior, distinção que o ínclito Marquês de Caxias quisera que fôsse ainda maior, dizendo que êle se tornara digno das dragonas de oficial general da Armada”.

O ilustre poeta paranaense Leôncio Correia, sob o título *Bronzes*, publicou três sonetos, consagrados aos Almirantes Tefé, Júlio de Noronha e Mauríti. Eis o soneto *Mauríti*:

Jóvem... Vinte-e-quatro anos... Comandante  
De um pequeno *destroyer*... Nêsse dia,  
Aos urros da pesada artilharia,  
Há uma chuva de balas, incessante.

Vai atrás o *Alagoas*, e para diante  
Passa... Mauríti a morte desafia:  
Rombo nos flancos, sem seguro guia,  
Mastros lascados... Eis a nau triunfante!

Marujos imortais! com que coragem  
Vós repelís a trágica abordagem  
Do inimigo! Epopéia igual não há!

Tendes a vosso lado a Pátria inteira.  
Oh! Mauríti, oh! Marinha Brasileira,  
Oh! gloriosos heróis de Humaitá!



A 16 de Janeiro de 1844, nasceu na Província do Rio-Grande-do-Sul o Capitão de Mar e Guerra FILINTO PERRÍ, filho de José Maria Perri de Carvalho e de D. Maria das Dores Bastos Perri.

Aspirante a 27 de Abril de 1859, foi promovido a Guarda-Marinha a 28 de Novembro de 1861. Fêz viagem de instrução na corveta *Imperial-Marinheiro*. Embarcou na canhoneira *Belmonte*, fragatas *Constituição* e *Niterói*.

Segundo-Tenente a 28 de Novembro de 1863. Embarcou em diversos navios, chegando a Montevidéu, a bordo da canhoneira *Mearim* a 20 de Agôsto de 1864. Combateu em Riachuelo a 11 de Junho de 1865 e a 13 do mesmo mês contra as baterias ali existentes. Esteve nas passagens de Mercedes e de Cuevas. Serviu no vapor *Maracanã*, como oficial e depois comandante, e na bombardeira *Pedro-Afonso*.

Primeiro-Tenente a 30 de Novembro de 1866. Entrou em fogo nos dias 1 e 2 de Setembro de 1866, contra as fortificações de Curuzú, e nos dias 4, 18, 22 e 23 do mesmo mês contra as de Curupaití. Foi louvado, com as tripulações da Esquadra que tomou parte no combate naval de Curupaití (22 de Setembro), por S. M. o Imperador, "pela bizarrria, dedicação e coragem de que deram mais uma prova gloriosa em tão memorável jornada". A 2 de Fevereiro de 1867, participou do ataque e reconhecimento de Curupaití.

A 27 de Julho de 1867, licenciado, regressou ao Rio-de-Janeiro, embarcado no couraçado *Silvado*. Foi mandado servir em Uruguaiana, comandou interinamente o vapor *Taquari* (1868) e voltou à Esquadra em Operações no Paraguai,

chegando a Humaitá a 18 de Agosto de 1868. Serviu como Ajudante de Ordens do Comando-em-Chefe da Esquadra até 6 de Fevereiro de 1869.

Regressou ao Rio-de-Janeiro a 18 de Fevereiro de 1869. Embarcou no vapor *Lamego*, no transporte *Isabel*, viajando a Montevidéu (1870), e no transporte *Vassimon*. Secretário e Ajudante de Ordens do Comando da Divisão Naval do Primeiro Distrito.

Cavaleiro da Ordem de Cristo (3-1-1866), Cavaleiro (21-6-1867) e Oficial (6-2-1872) da Ordem da Rosa. Casou, na Freguesia de S. José do Rio-de-Janeiro, a 24 de Abril de 1869, com D. Carolina Generosa Perri.

Serviu no couraçado *Cabral* e na fortaleza de Villegagnon (1872). Comandante da Companhia de Aprendizes-Marinheiros do Rio-Grande-do-Sul (1872). Secretário do Comando-em-Chefe da Fôrça Naval brasileira no Paraguai e em Mato-Grosso (1874).

Regressando nesse mesmo ano ao Rio-de-Janeiro, a bordo do paquete *Corumbá*, naufragou na costa do Rio-da-Prata. Continuou a viagem a bordo do paquete *Calderon*. Apresentou os Diplomas das Medalhas da Campanha Geral do Paraguai, com passador de prata — Quatro — tempo em que serviu na Esquadra em Operações contra o Govêrno do Paraguai, da Campanha do Uruguai e do combate naval do Riachuelo.

Serviu (1874) no Corpo de Imperiais-Marinheiros. Comandou a canhoneira *Henrique-Dias* no Rio-da-Prata. Promovido, por merecimento, ao pôsto de Capitão-Tenente (27-12-1875).

Deixando o comando da canhoneira *Henrique-Dias*, regressou ao Rio-de-Janeiro, onde embarcou na corveta *Trajan*, servindo de Imediato. Passou a comandar a canhoneira *Forte-de-Coimbra*. Chegou a Montevidéu a 16 de Março de 1878 e ao Rio-Grande-do-Sul a 5 de Maio seguinte. Administrador da Barra do Rio-Grande-do-Sul e Comandante do vapor *Jaguarão* (26-6-1878). Capitão do Pôrto e Comandante da Companhia de Aprendizes-Marinheiros, interinamente

(1879). Capitão dos Portos de S. Paulo (29-11-1879). Voltou a desempenhar cargo idêntico no Rio-Grande-do-Sul (1880). Capitão dos Portos do Paraná (1882).

Serviu no vapor *Amazonas* (1883). Auxiliar do Chefe de Divisão Conselheiro Manuel Carneiro da Rocha, em comissão ao sul do Império (1883-84), de inspeção aos navios e estabelecimentos da Marinha.

A 7 de Março de 1884, foi nomeado Ajudante de Ordens do Ajudante-General da Armada.

A ordem-do-dia do Quartel-General da Marinha, de 22 de Maio de 1885, publicou o Aviso do Ministério da Marinha, de 20 do mesmo mês, mandando averbar nos assentamentos do Comandante Filinto Perri o seguinte:

“Ofício da Repartição Geral dos Telégrafos, de 30 de Dezembro de 1876, agradecendo a êste official a boa vontade e dedicação pelos trabalhos executados com a canhoneira *Henrique-Dias*, que êle comandava, na suspensão e exame do cabo submarino que atravessa a barra da Província do Rio-Grande-do-Sul.

Ofício de 22 de Janeiro de 1877, do Chefe da Divisão, Comandante da Fôrça Naval do Rio-Grande-do-Sul, louvando-o pelo seu modo de proceder nas comissões de que tem sido incumbido.

Ofício do Presidente da Província do Rio-Grande-do-Sul, de 14 de Junho de 1877, louvando-o pelos serviços que, como comandante da mesma canhoneira, prestou na ocasião de socorrer as vítimas da inundação nas povoações a oeste de S. Leopoldo.

Ofício da Associação Comercial do Rio-Grande-do-Sul, agradecendo o empenho e dedicação que, como Inspetor da Barra da mesma Província, manifesta pela navegação e comércio.

Ofício da Capitania do Pôrto da dita Província, de 21 de Junho de 1879, louvando-o pela boa direção e esforços que empregou na empresa árdua, afanosa e arriscada, da salvação dos naufragos do patacho holandês *Harmonia*.

Ofício do Cônsul alemão, de 10 de Junho do mesmo ano, agradecendo a salvação dos tripulantes do brigue alemão *Henriette*, naufragado na barra do Rio-Grande.

Finalmente, ofício do Cônsul dinamarquês, de 7 de Agosto de 1879, agradecendo o serviço prestado à navegação, levando para bordo do navio *Elisa*, fora da barra, o Capitão nomeado para o mesmo navio, que se achava sem êle".

Dirigiu provisoriamente a Repartição de Faróis, durante a ausência, em serviço, do respectivo Diretor Geral (1886).

Promovido, por merecimento, a Capitão de Fragata, a 3 de Dezembro de 1887. Comandou o couraçado *Bahia*, estacionado em Santos. Fôra elogiado pelo Ajudante-General nestes termos:

"Havendo testemunhado, durante 21 meses que sirvo o lugar de Ajudante-General da Armada, o inextinguível zêlo e esclarecida aptidão com que o Sr. Capitão de Fragata Filinto Perri se vota à causa do serviço público, aproveito o ensejo para louvá-lo pela inteligente coadjuvação que sempre me prestou e para também agradecer-lhe a dedicação e lealdade de que deu provas nas funções de meu Ajudante de Ordens".

A bordo do *Bahia*, comandando-o, saíu de Santos a 5 de Maio de 1888, vindo ao Rio e daqui seguindo para Assunção, com as escalas de Santos, Santa-Catarina, Rio-Grande, Montevideu e Rosário de Santa-Fé.

Entregando o couraçado *Bahia* em Assunção, regressou ao Rio-de-Janeiro, onde chegou a 21 de Fevereiro de 1890. Apresentou os diplomas da Medalha de Mérito Militar e de Oficial da Ordem de Aviz.

Depois de embarcar no couraçado *Javari*, voltou a comandar o couraçado *Bahia* (1890). Inspetor do Arsenal de Marinha de Pernambuco (1890-91).

Reformado, no posto e com o sôlo de Capitão de Mar e Guerra, a 31 de Março de 1892.

Faleceu a 2 de Abril de 1892, na cidade do Rio-Grande-do Sul.

A 7 de Fevereiro de 1844, nasceu no Rio-de-Janeiro o Capitão de Fragata ANTÔNIO MANUEL PERDIGÃO FERNANDES, filho do Dr. Antônio Manuel Fernandes e D. Lina Perdigão Fernandes.

Aspirante a 4 de Março de 1858. Fêz viagem de instrução a Montevidéu, a bordo do brigue *Itaparica* (1859). Guarda-Marinha a 30 de Novembro de 1860, embarcando na fragata *Constituição*. Fêz viagem de instrução na corveta *Bahiana* (1861).

Embarcou, sucessivamente, na canhoneira *Parnaíba*, vapor *Beberibe*, corveta *Dois-de-Julho*, paquete *Cruzeiro-do-Sul* e brigue *Itamaracá* (1862). Promovido a Segundo-Tenente a 2 de Dezembro de 1862. Passou a servir no brigue-escuna *Tonelero* e na canhoneira a vapor *Itajaí* (1863).

Quando embarcado na corveta *Imperial-Marinheiro*, foi promovido a Primeiro-Tenente (28-11-1863). Servindo na Esquadra em Operações no Rio-da-Prata, foi vítima de graves moléstias. Assim se manifestou a Junta de Saúde que o inspecionou: "Tem dispepsia, com engorgitamento crônico do fígado, e queixa-se de repetidas ausências de memória, consequência de moléstias tíficas que contraíu no Rio-da-Prata, e por isso foi julgado incapaz por sofrer de moléstias crônicas e incuráveis".

A 3 de Dezembro de 1867, foi reformado no mesmo pôsto. Mais tarde, em 1882, foi nomeado instrutor de esgrima de baioneta às praças da Armada. Em 1886, foi nomeado instrutor de Infantaria do Corpo de Imperiais-Marinheiros. Em 1887, foi nomeado para o emprêgo de Mestre de Esgrima, Infantaria e Ginástica da Escola Naval.

Por decreto de 9 de Dezembro de 1892, foram-lhe concedidas as honras de Capitão-Tenente, "em remuneração aos serviços prestados na Campanha do Paraguai". Em 1897, foram-lhe concedidas as honras de Capitão de Fragata, pelos mesmos serviços acima citados.

Faleceu, na cidade do Rio-de-Janeiro, a 4 de Junho de 1906.



A 12 de Fevereiro de 1844, nasceu na Província do Maranhão o Contra-Almirante JOSÉ INÁCIO BORGES MACHADO, filho de Manuel Inácio Machado e D. Maria Madalena Borges.

Aspirante a 3 de Março de 1858. Guarda-Marinha a 8 de Fevereiro de 1862. Fêz viagem de instrução na corveta *Imperial-Marinheiro*. Embarcou no brigue *Maranhão* e no vapor *Camaquã* (1863).

Segundo-Tenente a 28 de Novembro de 1863. Em Setembro desse ano, seguiu com 30 praças, a prestar socorros ao vapor francês *Béarn*, naufragado na ponta dos Castelhanos-do-Sul, do Morro de S. Paulo. Esses socorros foram agradecidos, em nome do Governo francês, pelo seu representante no Rio-de-Janeiro.

Serviu sucessivamente na corveta *D. Januária* e brigue-escuna *Tonelero* (1867). Promovido a Primeiro-Tenente a 21 de Janeiro de 1867.

Doente, passou para a 2.<sup>a</sup> classe a 23 de Fevereiro de 1869. Comandou a Companhia de Aprendizes-Marinheiros do Maranhão, revertendo à 1.<sup>a</sup> classe (25-2-1870). Deixou o Maranhão em 1884, embarcando sucessivamente em vários navios. Imediatou e comandou interinamente o couraçado *Mariz-e-Barros*. Serviu em Sergipe e Piauí (1878). Embarcou depois em diversos navios.

Capitão-Tenente a 9 de Dezembro de 1879. Comandou, nesse posto, várias unidades a vela. Cavaleiro da Ordem de S. Bento-de-Aviz. Serviu no Arsenal de Marinha da Bahia e na Capitania de Sergipe (1888). Esteve embarcado no couraçado *Aquidabã* (1889). Capitão do Pôrto da Paraíba.

A 8 de Maio de 1890, foi promovido a Capitão de Fragata. Inspetor do Arsenal de Marinha do Pará (1890). Foi Imediato dos couraçados *Aquidabã*, *Sete-de-Setembro* e *Javari*. Comandante da Flotilha e Capitão do Pôrto do Amazonas (1891-92). Imediato do couraçado *Riachuelo* (1892). Capitão do Pôrto do Rio-Grande-do-Sul (1893). Comandante da Praticagem da barra desse pôrto.

Tendo entrado a barra, no dia 6 de Abril de 1893, de baixo de vivíssimo fogo das baterias do Pontal sul, cinco na-

vios revoltados, inclusive o cruzador *República*, arvorando o pavilhão do Chefe, e não dispondo Borges Machado de meio algum de defesa, lavrou-se termo de abandono em livro próprio, existente na Secretaria da Praticagem. Borges Machado seguiu para S. José-do-Norte, a cavalo, passando a custo, depois, para a cidade do Rio-Grande, onde se apresentou ao Comandante da praça. A 11 de Abril, Borges Machado se achava novamente em seu pôsto.

Promovido a Capitão de Mar e Guerra a 9 de Agosto de 1894, por serviços de campanha em defesa da República. Comandante da Flotilha do Alto-Uruguai (Novembro de 1894). Voltou a esse cargo em Janeiro de 1897.

Sub-Chefe do Estado-Maior General da Armada (1899). Ainda uma vez, voltou a comandar a Flotilha do Alto-Uruguai (19 de Setembro de 1899). Medalha Militar de Ouro. Comandante do Corpo de Marinheiros Nacionais (1902).

A 11 de Fevereiro de 1906, foi graduado no pôsto de Contra-Almirante. Reformado compulsoriamente no pôsto de Vice-Almirante.

Faleceu, na cidade do Rio-de-Janeiro, a 15 de Julho de 1908.



A 1º de Março de 1844, nasceu em Ericeira (Portugal), o Capitão de Fragata JOAQUIM FRANCO, filho de José Franco e D. Joaquina da Conceição Franco.

Nomeado Pilôto a 17 de Novembro de 1866. Naturalizou-se brasileiro. Desde os seus primeiros embarques, no iate *Rio-de-Contas* e transporte *Isabel*, serviu nos navios empregados nas comunicações entre Rio-de-Janeiro e Montevidéu. Serviu no patacho *Iguaçu*, vapor *Apa*, no *Tramandai* e no *Vidal-de-Negreiros*.

Segundo-Tenente em comissão a 16 de Março de 1867. Embarcou na corveta *Niterói* e nos transportes *Vassimon*, *Werneck*, *Bonifácio* e *Isabel*, vapor *Amazonas*, transporte *Werneck* novamente, no qual fez diversas viagens entre Montevidéu e Santa-Catarina (1870).

Em 1871 e 1872, serviu em vários outros navios, viajando sempre. Segundo-Tenente efetivo por decreto de 29 de Agosto de 1872, continuou a fazer viagens ao Rio-da-Prata, além de uma ao norte do Império, de 1873 a 1875.

A 29 de Dezembro de 1874, foi promovido a Primeiro-Tenente. Continuou a servir em transportes, de 1875 a 1880, quando passou para o Corpo de Imperiais-Marinheiros e Companhia de Aprendizes-Marinheiros da Côrte (1881).

Embarcou no couraçado *Brasil* (1882). Apresentou o diploma da Medalha Geral da Campanha do Paraguai, com passador de prata e a inscrição — Dois — tempo em que serviu na Esquadra em Operações contra o Governo do Paraguai. A bordo do transporte *Madeira*, seguiu em comissão a Mato-Grosso, donde regressou a 11 de Setembro de 1882.

Serviu no Batalhão Naval de 1882 a 1888. Cavaleiro da Ordem de S. Bento-de-Aviz a 12 de Setembro de 1885. Encarregado do Presídio da Ilha-das-Cobras. Esteve destacado no lazareto da Ilha-Grande.

A bordo do transporte *Madeira*, fez uma viagem a Pôrto-Alegre, com escalas pelos faróis da costa sul (1889). Embarcou depois no *Amazonas* e no *Purús*, servindo de Imediato neste navio.

Promovido a Capitão-Tenente a 8 de Janeiro de 1890. Serviu ainda em vários navios e passou ao Batalhão Naval, cujas funções de Major assumiu. Medalha Argentina Comemorativa da Campanha do Paraguai.

Voltou a embarcar em 1891, a bordo do *Purús*, como Imediato, viajando ao norte e ao sul (1892). Elogiado coletivamente diversas vezes, entre as quais, "pela presteza, zelo e boa ordem com que desempenhou a comissão a Fernando de Noronha (transporte de presos) e regressou a este pôrto (Rio)".

Serviu novamente no Batalhão Naval (1893). Transferido para a Reserva por se haver envolvido na revolução (24-11-1893). Anistiado (21-10-1895). Reformado compulsoriamente no mesmo pôsto (17-9-1896), com modificação pos-

terior no posto de Capitão de Fragata graduado (28-4-1899). Auxiliar de Arquivista da Inspetoria de Engenharia Naval (1899).

Faleceu, na cidade do Rio-de-Janeiro, a 23 de Agosto de 1919.



A 29 de Março de 1844, nasceu na Província do Ceará o Capitão de Fragata ANTÔNIO QUINTILIANO DE CASTRO E SILVA, filho de Joaquim José da Silva e D. Maria Fernanda de Castro e Silva.

Aspirante a 26 de Fevereiro de 1862. Fêz viagem de instrução na corveta *Imperial-Marinheiro* (1864). Fêz nova viagem de instrução na corveta *Berenice* (1865).

Guarda-Marinha a 29 de Novembro de 1865. Embarcou, sucessivamente, no couraçado *Barroso*, corveta *Bahiana*, transporte *Galgo*, corveta *Niterói* e couraçado *Brasil*.

Coube-lhe o elogio constante da Ordem-do-dia n. 4, de 6 de Abril de 1866, do Vice-Almirante Visconde de Tamandaré. Tomou parte no bombardeio feito pela Esquadra ao forte de Itapirú, chatas e acampamentos paraguaios do Passo-da-Pátria, de 22 de Março a 21 de Abril de 1866. Participou dos combates da Esquadra contra as baterias de Curuzú e Curupaití, nos dias 1 e 2 de Setembro do mesmo ano.

Serviu, depois, a bordo do *Apa*, *Beberibe* e *Lima-Barros*. Segundo-Tenente a 21 de Janeiro de 1867. Passou a servir no couraçado *Silvado*.

Coube-lhe parte do louvor coletivo, da ordem-do-dia n. 6, aos que serviram na Divisão da Vanguarda, pelas rondas noturnas na frente da Esquadra e que por vêzes desviaram torpedos e brulotes que o inimigo lançava sôbre nossos navios. Elogiado nominalmente pela Ordem-do-dia n. 7, nestes termos:

“O Sr. Guarda-Marinha Antônio Quintiliano de Castro e Silva é digno de louvor pelo sangue frio com que, na lancha do *Brasil*, salvou muitas praças do *Rio-de-Janeiro*, debaixo do fogo da metralha inimiga”.

Entrou em fogo contra as fortificações de Curupaití a 2 de Fevereiro de 1867. Serviu, a seguir, nestes navios em campanha: couraçado *Tamandaré*, vapor *Magé*, couraçados *Brasil* e *Barroso*.

Promovido a Primeiro-Tenente por decreto de 2 de Abril de 1868. Por Aviso da Secretaria, mandou Sua Majestade o Imperador louvar a todos que tomaram parte (entre os quais estava este official) no forçamento de Humaitá, realizado pela Divisão couraçada da Esquadra, na madrugada de 19 de Fevereiro de 1868.

A 6 de Agosto dêsse ano, este official passou para o vapor *Ipiranga*. Foi elogiado pela intrepidez com que se portou na abordagem dos paraguaios ao couraçado *Barroso*, com 260 homens em 20 chalanas, na noite de 9 para 10 de Julho de 1868.

Passou a servir no couraçado *Bahia*. Coube-lhe o voto de louvor e gratidão, da Câmara dos Deputados, em sessão de 11 de Maio de 1870, a todos que conquistaram para a Pátria glória imperecível, na guerra do Paraguai, até o brilhante feito d'armas de 1º de Março do mesmo ano, "honroso térmo da guerra provocada pelo ex-Presidente daquela República".

Embarcando na corveta *Niterói*, chegou ao Rio-de-Janeiro a 24 de Dezembro de 1870. Passou a servir na corveta *Bahiana*. Tinha o direito de usar a medalha de prata da Passagem-de-Humaitá. Serviu depois no Corpo de Imperiais-Marinheiros. Comandante das baterias da fortaleza de Villegagnon (1873). Professor da Escola Prática de Artilharia (1874).

Deixou o Corpo de Imperiais-Marinheiros, embarcando na corveta *Niterói*. Em viagem de instrução nesse navio, foi nomeado Professor dos Guardas-Marinha (1875). Voltou ao Corpo de Imperiais-Marinheiros, concluída essa última comissão. Examinador de Guarda-Marinha sôbre matérias do 4.º ano da Escola de Marinha.

Engenheiro-Hidrógrafo pela Escola Politécnica do Rio-de-Janeiro (1877). Esteve à disposição do Conselheiro Chefe de Divisão José da Costa Azevedo (Barão do Ladário). Ajudante da Diretoria de Faróis (1878).

Cavaleiro das Ordens da Rosa (1868), por serviços de campanha; de Cristo (1868), também por serviços de campanha; do Cruzeiro (1867); Medalha de prata da passagem de Humaitá. Promovido a Oficial da Ordem da Rosa (1871). Medalha Geral da Campanha do Paraguai, com a inscrição — Quatro. Cavaleiro da Ordem de S. Bento-de-Aviz (1878).

A 7 de Dezembro de 1878, foi promovido, por merecimento, a Capitão-Tenente. Elogiado pelo zêlo e inteligência com que exerceu o lugar de Diretor da Repartição de Faróis (1881).

Comandou o vapor *Bonifácio* (1882). A 3 de Outubro dêsse ano, teve licença, por tempo indeterminado, para empregar a sua atividade nos paquetes da Companhia Nacional de Navegação.

Por decreto de 5 de Dezembro de 1889, foi reformado no pòsto de Capitão de Fragata graduado.

Faleceu a 30 de Junho de 1892, no paquete *Pelotas*, do Lóide Brasileiro, naufragado no Cabo Polônio.

A propósito dêsse naufrágio, transcrevemos uma passagem do livro *Naufrágios célebres, en el Cabo Polônio, Banco Inglês e Oceano Atlantico*, de Antônio D. Lussich (1893), por nós traduzida (V. *Subsidios para a História Maritima do Brasil* — Vol. II, pág. 337):

.....

“Tal notícia, (a da perda do *Pelotas*), recebida tão inesperadamente, nos causou a mais dolorosa impressão. Os detalhes que nos referiu eram desconsoladores.

O malogrado Sr. Castro, um dos mais distintos oficiais da Marinha Brasileira, uma vez ocorrido o sinistro, conservou a maior serenidade de espírito até pouco antes do seu trágico fim. Deu as ordens mais oportunas para o salvamento de passageiros e tripulantes; mandou largar uma âncora pela pôpa e uma longa espia pela proa, amarrada às rocas, a fim de que o navio não atravessasse; conversou afavelmente com os passageiros, aos quais tranquilizou, mostrando-lhes que não perigavam suas vidas; retirou-se depois ao seu camarote, escreveu uma carta e... desapareceu para sempre!

Que havia acontecido?... O Sr. Castro, que desde anos conhecia aquelas costas terríveis, mediu logo a imensidade do seu infortúnio, percebeu de relance a impossibilidade de salvar seu navio, e não querendo sobreviver à sua desgraça, buscou na morte o termo fatal de uma existência que lhe teria sido de continuos sofrimentos.

Excessivamente culto, delicado, de nobres sentimentos, o Comandante Castro era todo um caráter; homem do mar e cavalheiro, reunia todos os dotes precisos para se tornar simpático.

Sua perda importa em vazio que difficilmente poderá preencher o "Lloyd Brasileiro", ao mesmo tempo que representa uma verdadeira desgraça para a Marinha de sua pátria.

Receba sua angustiada família a mais íntima expressão do meu pesar, que consigno compungido nestas linhas, ao abandonar os malditos penhascos açoitados pelas ondas traidoras que apagaram até o último alento do homem cuja morte será sempre lamentada!".

O Comandante Castro e Silva era autor de vários trabalhos, entre os quais o elaborado sob o título *Instruções para o serviço de artilharia pesada*, "considerado como uma obra de muito mérito pelos competentes".



A 30 de Março de 1844, nasceu no Rio-de-Janeiro o Capitão-Tenente JOSÉ MARQUES MANCEBO, filho do Capitão de Mar e Guerra Gervásio Mancebo e D. Joaquina Maria Mancebo.

Aspirante a 26 de Fevereiro de 1862. Fêz viagem de instrução a bordo da corveta *Berenice* (1865). Guarda-Marinha a 30 de Novembro de 1865. Embarcou no couraçado *Barroso*, corveta *Bahiana*, vapor *Galgo*, corveta *Niterói* e couraçado *Brasil* (1866).

Tomou parte nos bombardeios de Itapirú, chatas e acampamento paraguaios no Passo-da-Pátria, de 22 de Março de 1866 a 21 de Abril seguinte, tendo sido elogiado em ordem-

-do-dia do Comando-em-Chefe. A 9 de Julho, destacou para a canhoneira *Belmonte*. Assistiu ao combate e tomada do forte de Curuzú, a 3 de Setembro, e fez o serviço de rondas noturnas de 3 a 21 do mesmo mês, na vanguarda da Esquadra. Entrou no bombardeio das baterias de Curupaití no dia 22 daquele mesmo mês.

Participou do elogio feito a todos que tomaram parte no combate de Curupaití, a 22 de Setembro. Pelo mesmo motivo, participou do elogio feito em nome do Imperador, "pela bizarrria, dedicação e coragem de que deram provas em tão memorável jornada".

Segundo-Tenente a 21 de Janeiro de 1867. Embarcou, sucessivamente, na corveta *Niterói*, vapor *Paraense*, brigue *Maranhão* (1868). Incumbido de coadjuvar o Primeiro-Tenente Augusto José Soares de Andréia nos trabalhos e preparativos para o levantamento de uma carta topo-hidrográfica entre os meridianos do cabo Maguarí e Praça de Macapá.

Primeiro-Tenente a 2 de Dezembro de 1869. Esteve embarcado em diversos navios do 3.º Distrito Naval até 1871. Incumbido do levantamento de uma carta hidrográfica, entre o Cabo-do-Norte e Maguarí até Macapá, por haver regressado à Côte o Primeiro-Tenente Andréia. Sofrendo de hepatite crônica, foi retirado do Pará, chegando ao Rio-de-Janeiro a 1º de Maio de 1872. Licenciado por três meses. Elogiado por ter levantado a planta do Arsenal de Marinha do Pará.

Inspecionou e reparou os faroletes do rio Amazonas (1872 e 1873). Comandou a canhoneira *Henrique-Dias* (1874), no Amazonas. Comandante da Companhia de Aprendizes-Marinheiros do Pará. Esteve à disposição do Ministério da Agricultura, por duas vezes, a fim de dirigir o serviço de conservação do pôrto do Maranhão (1876 a 1878).

Serviu no Colégio Naval (1879). Voltou ao serviço do Ministério da Agricultura no pôrto do Maranhão (1879 a 1880). Comandante do vapor *Lamego* (1881). Seguiu nesse navio, em 1883, para o Maranhão, destacando aí para a Capitania do Pôrto.

Capitão-Tenente a 31 de Janeiro de 1884. Comandando o vapor *Lamego*, foi ao Maranhão, aos faróis de Alcantâra,

Santana e Itacolomí, à cidade de Guimarães e ilha de S. João (1886). Regressou ao Rio-de-Janeiro em 1887. Comandante da canhoneira *Guarani*, no Pará, viajando a Salinas e ao canal de Bragança, etc. Socorreu a barca francesa *Maranhão*.

Faleceu na cidade do Pará a 29 de Novembro de 1887.



A 30 de Março de 1844, nasceu na cidade do Pôrto (Portugal) o Primeiro-Tenente ANTÔNIO GONÇALVES ROSAS, filho de Francisco Gonçalves Rosas e D. Rita Moreira Rosas.

Nomeado Pilôto extranumerário a 12 de Maio de 1868, a bordo da canhoneira *Fernandes-Vieira*. Serviu depois no couraçado *Silvado*. Naturalizou-se brasileiro.

Segundo-Tenente em comissão, nomeado pelo Comandante-em-Chefe da Esquadra em Operações no Paraguai, a 7 de Dezembro de 1868, em atenção aos serviços prestados na canhoneira *Fernandes-Vieira*, sendo o ato da nomeação confirmado pelo Ministro da Marinha.

Serviu nos navios *Lamego*, *Leopoldina* e *Barroso* (1871). Efetivado no posto de Segundo-Tenente a 29-8-1872. Serviu depois na corveta *Magé* e transporte *Bonifácio*, de que foi Imediato, em viagens ao Rio-da-Prata (1873 a 1874).

Primeiro-Tenente a 29 de Dezembro de 1874. Embarcou em vários navios, servindo de Imediato em alguns dêles, em viagens freqüentes, até 1879, quando embarcou na corveta *Vital-de-Oliveira*, fazendo nesse navio uma viagem de circunavegação ao globo, sob o comando do Capitão de Fragata Júlio César de Noronha, a primeira circunavegação feita por navio de guerra brasileiro (1879 a 1881).

Serviu no vapor *Amazonas*, transportes *Purús* e *Madeira*, brigue-barca *Itamaracá* e vapor *Magé* (1881-83). Serviu no Batalhão Naval (1884). Embarcou novamente em 1885, no cruzador *Trajano*, unidade da Esquadra em evoluções no sul. Foi incumbido de destruir ou rebocar um brigue português sossobrado perto do Arvoredo, em Santa-Catarina (1885).

Seguiu para a Inglaterra, onde embarcou no couraçado *Aquidabã*, ali então construído, regressando nesse navio ao

Brasil a 29 de Janeiro de 1886. Continuou embarcado no *Aquidabã*, que fêz evoluções e exercícios na baía da Ilha-Grande em Abril, assistidos pelo Ministro da Marinha que louvou todo o pessoal do couraçado, ao passar-lhe mostra no dia 14 daquele mês.

Possuía o diploma da Medalha Geral da Campanha do Paraguai, com o passador de prata — Dois — tempo em que serviu na Esquadra em Operações contra o Governo daquela República. Condecorado com o Hábito de S. Bento-de-Aviz (1886).

Faleceu a bordo do couraçado *Aquidabã*, a 10 de Dezembro de 1886, vítima de desastre, quando dirigia uma faina.



A 31 de Maio de 1844, nasceu no Rio-Grande-do-Sul o Capitão de Mar e Guerra JOAQUIM RAIMUNDO DE LAMARE SOBRINHO, filho do Capitão-Tenente Rodrigo Antônio de Lamare e de D. Maria Joaquina de Lamare.

Aspirante a 26 de Fevereiro de 1861. Fêz viagens de instrução no vapor *Ipiranga* (1861-62) e na corveta *D. Januária* (1862-63).

Guarda-Marinha a 26 de Novembro de 1863. Fêz viagem de instrução a bordo da corveta *Bahiana*. Elogiado por haver prestado serviços humanitários a 10 de Outubro de 1864. Seguiu para Montevidéu, onde chegou a 28 dêsse mês. Da corveta *Bahiana* passou para o vapor *Amazonas* e dêste navio para a canhoneira *Ivaí*.

Desembarcou em Paissandú a 4 de Dezembro e assistiu aos combates de 6, 8 e 31 de Dezembro de 1864, sendo ferido neste último e por isso removido para o Hospital de Buenos Aires a 6 de Janeiro de 1865. Torna-se alta a 20 de Março, embarcando no dia seguinte na corveta *Niterói*. Da ordem-dodia n. 3, de 13 de Fevereiro, do Comando-em-chefe da Esquadra, consta o seguinte:

“Deve ser distintamente nomeado, pelo valor e galhardia com que se portou em combate, o Guarda-Marinha Joaquim Raimundo de Lamare Sobrinho

que ainda, depois de ferido na perna e no braço por balas, conservou o maior sangue frio, admirável na sua idade”.

Condecorado com o Hábito do Cruzeiro e louvado pela Secretaria da Marinha, “pela coragem, sangue frio e denôdo com que se portou naqueles combates”.

Passou a servir no *Taquari* e no patacho *Iguaçu* (1865): Segundo-Tenente a 22 de Dezembro de 1866, tendo chegado a Corrientes a 19 de Dezembro de 1865 e diante do forte de Itapirú a 21 de Março de 1866. Assistiu: aos bombardeios de 25 e 27 de Março e ao ataque da ilha ocupada pelo nosso Exército a 10 de Abril. Destacou para o vapor *Susana Bairne* nos dias 16, 17 e 18, por ocasião da passagem do nosso Exército da margem correntina para o Paraguai. A bordo da bombardeira *Forte-de-Coimbra*, assistiu, a 22 de Setembro, ao ataque de Curupaití. Passou a servir na corveta *Herval* (1866).

Primeiro-Tenente a 21 de Janeiro de 1867. Louvado em nome do Imperador, coletivamente, por ter tomado parte, a 22 de Setembro de 1866, no combate contra as baterias de Curupaití. Louvado, também em nome do Imperador, por ter participado do reconhecimento e combate do dia 2 de Fevereiro contra as baterias de Curupaití. A bordo do couraçado *Barroso*, assistiu à passagem pelas baterias de Curupaití a 15 de Agosto de 1867.

Coube-lhe o louvor do Comando-em-Chefe da Esquadra (ordem-do-dia n. 120), “em nome da nação brasileira, da honra e do brio, por fazer parte da Segunda Divisão da Esquadra que, na madrugada de 19-2-1868, batendo-se com as fortificações de Humaitá, concorreu em grande parte para a vitória que alcançou a mesma Esquadra, transpondo sua 3.<sup>a</sup> Divisão o famoso Passc-de-Humaitá”.

Elogiado pela intrepidez com que se portou na abordagem dos paraguaios ao *Barroso*, com 260 homens em 20 chalanas, na noite de 9 para 10 de Julho de 1868.

Elogiado coletivamente pela coragem e entusiasmo que mostrou na coadjuvação que foi dada à Divisão que forçou as baterias de Tebicuarí no dia 24 de Julho de 1868.

Louvido coletivamente, em nome do Imperador, "pelo denôdo com que repeliu a abordagem que lhe levou o inimigo de 9 para 10 de Julho; pela perícia, valentia e sangue frio com que se portou, aniquilando completamente o inimigo e mantendo assim a glória intacta da Marinha Brasileira".

Participou do forçamento das baterias de Angustura, a 1º de Outubro de 1868. Baixado ao Hospital de Humaitá a 14 de Janeiro de 1869, teve alta para regressar ao Brasil, onde tratou da saúde, licenciado, durante seis meses, no Rio-Grande-do-Sul.

Em Agôsto de 1869, voltou à atividade, embarcando sucessivamente no couraçado *Lima-Barros*, transporte *Vassimon*, couraçado *Mariz-e-Barros* e vapor *Amazonas*. Secretário e Ajudante de ordens do Comando da Divisão Naval do 1.º Distrito (11-5-1870). Serviu na bombardeira *Forte-de-Coimbra* (1871).

Empregou-se, devidamente licenciado, na Companhia de Paquetes do Amazonas (1871-72). Coube-lhe a "felicitação da Câmara dos Deputados (3-6-1865) aos bravos que tomaram parte no ataque a Paissandú". Coube-lhe também o voto de louvor e gratidão da Câmara dos Deputados (sessão de 11-5-1870) "a todos que conquistaram para a Pátria glória imperecível na guerra do Paraguai, até o brilhante feito d'armas de 1º de Março desse ano, honroso térmo da guerra provocada pelo ex-presidente daquela República".

Imediato do couraçado *Barroso* no forçamento do passo de Angustura (1-10-1868) foi elogiado coletivamente. Em tal ação, o *Barroso* fôra tocado por oito balas do inimigo. Louvado, em Ordem-do-dia do Comando-em-Chefe da Esquadra, n. 194, coletivamente e a propósito da passagem do nosso Exército do Chaco para a margem paraguaia em Santo-Antônio, nestes térmos: "Parabens e elogios pelo seu comportamento. Parabens e elogios que ousou afirmar-lhes enviará a Nação inteira quando êle (o feito) chegar ao seu conhecimento".

A 8 de Outubro de 1875, voltou ao serviço ativo, embarcando na canhoneira *Pedro-Afonso*, como Imediato, até Março

de 1876, quando passou a servir no Corpo de Imperiais-Marinheiros, sendo destacado para o Quartel-General da Marinha, às ordens do Ajudante-General da Armada.

Apresentou diplomas: de Cavaleiro do Cruzeiro (25 de Fevereiro de 1865); da Medalha de Prata, comemorativa da Campanha Oriental (16-10-1866); de Cavaleiro da Imperial Ordem da Rosa (25-9-1867), em atenção aos serviços militares prestados na Esquadra em Operações contra o Paraguai; de Oficial da Imperial Ordem da Rosa (11-12-1869), em atenção aos serviços militares prestados na defesa do couraçado *Barroso*, abordado no Tagí.

Capitão-Tenente, por merecimento, a 30 de Dezembro de 1877. Deixando o Corpo de Imperiais-Marinheiros, serviu de Imediato da corveta *Trajano*. Nesse navio, saiu em viagem de instrução a 19 de Março de 1878 (Bahia, Pernambuco, Pará, S. Miguel, Tenerife, Pernambuco, Santa-Catarina e Montevidéu). Serviu depois no *Solimões*, foi Imediato da *Bahiana* e comandou a canhoneira *Pedro-Afonso*. Seguiu para Manaus, onde assumiu o comando da canhoneira *Pedro-Afonso* (1879). Passou, em 1880, a comandar a canhoneira *Filipe-Camarão*. Em 1881, regressou ao Rio-de-Janeiro, onde assumiu o cargo de Ajudante da Inspeção do Arsenal de Marinha da Côrte.

Cavaleiro da Ordem de S. Bento-de-Aviz (14-5-1881). Imediato da corveta *Guanabara* (1883). Elogiado "pelo muito zêlo, inteligência e rara atividade de que deu provas como seu delegado (do Inspetor do Arsenal de Marinha) na Ilha-das-Cobras, merecendo, por sua dedicação ao serviço, não só distinto aprêço e elevado conceito como os seus agradecimentos". Em Abril, saiu em viagem na Divisão de Evoluções.

Teve licença, por dois anos, para tratar dos seus interesses. Reformado, na graduação de Capitão de Fragata, por decreto de 31 de Outubro de 1887. Capitão de Mar e Guerra Honorário. Faleceu no Rio-de-Janeiro a 16 de Agôsto de 1935.

A 14 de Junho de 1844, nasceu no Rio-de-Janeiro o Primeiro-Tenente MAGNO ALEXANDRINO DE OLIVEIRA BRITO, filho de Manuel Alexandrino de Brito e D.... (Há omissão do nome no livro-mestre).

Aspirante a 2 de Março de 1860. Guarda-Marinha a 26 de Novembro de 1862. Fêz viagens de instrução no brigue *Maranhão* e na corveta *Bahiana*. Servindo na corveta *Imperial-Marinheiro*, foi promovido a Segundo-Tenente (24-11-1864). Serviu sucessivamente em diversos navios. Embarcado no couraçado *Colombo*, chegou a Montevideú a 26 de Setembro de 1866.

Primeiro-Tenente a 21 de Janeiro de 1867. Entrou em fogo a 8 de Janeiro dêsse ano (reconhecimento às fortificações de Curupaití). Louvado em Ordem-do-dia. Assistiu ao ataque às baterias do citado lugar, a 2 de Fevereiro do mesmo ano, participando dos elogios feitos aos combatentes, entre os quais o do Imperador.

A 29 de Maio, assistiu ao reconhecimento e ataque às fortificações de Curupaití, sendo elogiado. Comandou o vapor *Tramandai*, em Buenos Aires (1867). Cavaleiro da Ordem de Cristo (1868). Como oficial mais antigo, dirigiu transitòriamente a Divisão Naval do Alto-Uruguai (1869). Do vapor *Tramandai*, passou para a *Vidal-de-Negreiros* (1870). Regressou ao Rio-de-Janeiro em Fevereiro de 1871.

Serviu na canhoneira *Forte-de-Coimbra*, comandando-a interinamente (1871-72). Depois de uma licença de vários meses, para tratamento de saúde, seguiu para o Paraguai, servindo ali na canhoneira *Mearim* (1873). Sèriamente enfermo, a junta médica "foi de parecer que êste official sofre de uma mania aguda, tornando-se preciso um tratamento de 60 dias para dar depois a sua opinião definitiva". Licenciado, melhorou, indo então servir no transporte *Werneck*. Passou para o couraçado *Colombo* (1874) e serviu no Corpo de Imperiais-Marinheiros, sendo depois licenciado (1875). Teve licenças sucessivas, para tratamento de saúde, visto sofrer de "alucinações mentais". Julgado incapaz para o serviço, foi reformado no mesmo pòsto a 2 de Março de 1878.

A 3 de Julho de 1844, nasceu no Rio-Grande-do-Sul o Capitão de Mar e Guerra RODRIGO ANTÔNIO DE LAMARE FILHO, filho do Capitão-Tenente Rodrigo Antônio de Lamare e D. Maria Joaquim de Lamare.

Aspirante a 26 de Fevereiro de 1862. Fêz viagem de instrução nas corvetas *D. Januária* (1862-63) e *Imperial-Marinheiro* (1863-64).

Guarda-Marinha a 29 de Novembro de 1864. Embarcou na corveta *D. Januária* (1864). Seguiu para o Rio-da-Prata, onde embarcou na corveta *Niterói*, passando deste navio para a canhoneira *Araguari* a 5 de Abril de 1865. A 25 de Maio desse ano, entrou em fogo em Corrientes. Esteve no combate naval de Riachuelo, a 11 de Junho de 1865. Entrou novamente em fogo dois dias depois, contra as baterias inimigas. Entrou em fogo novamente, no dia 14 de Junho, quando se tratou de destruir o vapor inimigo *Paraguari*, sob a ação inimiga de baterias e fuzilaria. Passou Mercedes no dia 18 do mesmo mês. Passou Cuevas a 12 de Agosto do mesmo ano, debaixo de vivo fogo.

Coube-lhe a felicitação dirigida pela Câmara dos Deputados às guarnições dos navios que combateram em Riachuelo a 11 de Junho de 1865 e bem assim o elogio coletivo da Ordem-do-dia n. 20, do Comando-em-Chefe da Esquadra. Fêz parte da força encarregada de dar caça a um vapor paraguaio, desençalhá-lo e conduzi-lo ao centro da Esquadra, a 23 de Novembro de 1865. Fêz parte da guarnição da canhoneira *Araguari* na expedição de reconhecimentos hidrográficos e exploração de todo o canal do Passo-da-Pátria, a 21 de Março de 1866. Fêz parte da guarnição da chata, colocada na ilha da Redenção, que bombardeou o forte de Itapirú, durante a passagem do nosso Exército, a 16 de Abril de 1866. A Ordem-do-dia n. 5 faz menção da Ordem-do-dia do Exército, sob n. 152, dirigida à Esquadra, como agradecimento pela considerável coadjuvação às operações do Exército naquela passagem.

Passou a servir no vapor *Apa* a 14 de Abril de 1866 e, no mês seguinte, no *Henrique-Martins*. Tomou parte no bombardeamento à margem do rio Paraguai, abaixo do forte de

Curuzú, com o fim de proteger o desembarque do 2.<sup>o</sup> Corpo do Exército. Participou dos bombardeios feitos contra as baterias do Curupaití, nos dias 17 e 22 de Setembro, bem como em muitos tiroteios com as avançadas e baterias paraguaias.

Servindo no vapor *Maracanã*, desde 28 de Novembro de 1866, foi promovido a Segundo-Tenente a 21 de Janeiro de 1867. Embarcou, a seguir, em diversos navios da Esquadra em Operações. Esteve no Alto-Paraná. Agraciado com a Medalha de Prata conferida pelo Governo Argentino, por ter tomado parte na ação de 25 de Maio de 1865 em Corrientes, quando destacado na canhoneira *Araguari*.

Entrou em combate contra as baterias de Humaitá, quando, a 19 de Fevereiro de 1868, a 3.<sup>a</sup> Divisão de Couraçados forçou o passo daquele nome. Elogiado, coletivamente, "pela maneira briosa por que se portou naquele glorioso feito d'armas". Resistiu à abordagem dos paraguaios ao couraçado *Cabral*, na madrugada de 2 de Março de 1868, sofrendo contusão na coxa direita, pelo que passou para o transporte *Isabel*.

De regresso ao Rio-de-Janeiro, foi promovido a Primeiro-Tenente por decreto de 12 de Abril de 1868. Serviu, nesse ano, na Flotilha do Rio-Grande-do-Sul. Comandou interinamente os vapores *Apa* e *Silveira* (1871-72). Serviu no Corpo de Imperiais-Marinheiros. Voltou ao Rio-Grande-do-Sul para administrar os faroletes da Lagoa-dos-Patos (1872-73).

Ajudante de Ordens do Ajudante-General da Armada. Esteve em comissão no Rio-da-Prata e Paraguai (1874). Bibliotecário da Marinha, interinamente (1876-78). Serviu no Batalhão Naval (1879). Cavaleiro da Ordem de S. Bento-de-Aviz (1879).

Promovido, por merecimento, a Capitão-Tenente a 9 de Dezembro de 1879. Imediato da corveta *Guanabara*. Saiu nesse navio a 28 de Fevereiro, regressando em Março (1880). Imediato do vapor *Amazonas* (1880-81). Imediato do couraçado *Lima-Barros* (1881) e da corveta *Vital-de-Oliveira* (1882), em viagem de instrução a Aspirantes (1882-83). Tendo esse navio passado mostra de desarmamento a 2 de Outubro de 1883, passou a immediatar a canhoneira *Inicia-*

*dora*. Imediato da corveta *Trajano*, saiu em evoluções (1884-85). Imediato da corveta *Niterói*, saiu em viagem de instrução à Europa (1885).

Comendador da Real Ordem Militar Portuguesa de Nosso Senhor Jesus-Cristo, "em atenção aos seus merecimentos e qualidades" (19-11-1885). Imediato do monitor *Solimões* (1886). Serviu no couraçado *Aquidabã*, na excursão Imperial à Ilha-Grande e depois em comissão de exercícios e evoluções (Agosto de 1889). Comandante interino do *Solimões* (Dezembro de 1889).

A 8 de Janeiro de 1890, foi promovido a Capitão de Fragata. Embarcou em vários navios, imediatando uns e comandando outros. Vice-Diretor da Escola Naval (Maio de 1891). Comandante da Flotilha do Amazonas (1894). Membro da Comissão Técnica Militar Consultiva (1895). Membro efetivo do Conselho Naval (1897). Diretor da Repartição de Faróis da Carta Marítima.

Capitão de Mar e Guerra graduado (23-5-1895) e efetivo (30-8-1895). Comandante da Flotilha do Rio-Grande-do-Sul (1898). Presidente da Comissão Técnica Militar Consultiva (1899). Sendo extinta essa Comissão, o Aviso do Ministério da Guerra, publicado em Ordem-do-dia do Quartel-General da Marinha, n. 33 (Fevereiro de 1899), foi elogiado este oficial "pelos bons serviços que prestou na extinta Comissão Técnica Militar Consultiva, na qual revelou esmerado zêlo e competência". Membro efetivo do Conselho Naval (Junho de 1899). Louvado conjuntamente com os demais Consultores, pelo zêlo e inteligência com que desempenhara as suas funções (1899).

Faleceu a 7 de Abril de 1901, em sua residência, na Capital Federal.



A 8 de Setembro de 1844, nasceu no Rio-de-Janeiro o Contra-Almirante MANUEL AUGUSTO DE CASTRO MENEZES, filho do Primeiro-Tenente Augusto César de Castro Menezes e D. Maria Isabel Florim de Castro Menezes.

Aluno a 28 de Fevereiro de 1859 (paisano). Aspirante, aluno do 3.<sup>o</sup> ano, a 19 de Junho de 1861.

Guarda-Marinha a 8 de Fevereiro de 1862. Embarcou na corveta *D. Januária*, vapor *Paraense* e corveta *Imperial-Marinheiro*, na qual fêz viagem de instrução (1862-63). Achava-se embarcado na corveta *Niterói* quando foi promovido a Segundo-Tenente (28-11-1863). Serviu no vapor *Maraçaná* e canhoneira *Araguari* (1864).

Tomou parte nos combates de Corrientes, a 25 de Maio de 1865; do Riachuelo, a 11 e 13 de Junho; de Mercedes, a 18 do mesmo mês; e de Cuevas, a 12 do mês seguinte de Agosto. Louvado coletivamente, pelas ações citadas, nos mesmos termos já consignados páginas acima. Por doente, regressou à Côte em Dezembro de 1865.

Promovido a Primeiro-Tenente a 13 de Janeiro de 1866, por merecimento, em atenção aos serviços militares que prestou na campanha contra a República do Paraguai. Embarcou em vários navios, sucessivamente.

Cavaleiro da Ordem de Cristo (3-1-1866). Serviu no mar e em terra, fazendo mais de uma viagem a Montevideu, até 1868. Comandante da canhoneira *Henrique-Dias*. Bem cumpriu o seu dever, no dia 1.<sup>o</sup> de Outubro de 1868, nas operações contra as fortificações de Angostura. Ajudante de Ordens do Comando-em-Chefe da Esquadra no Paraguai (1869).

Serviu em couraçados e transportes (1871 a 1873). Comandante do transporte *Bonifácio*, empregado entre o Rio-de-Janeiro e Montevideu (1873). Couberam-lhe os votos de louvor da Câmara dos Deputados pela campanha do Paraguai, gloriosamente concluída (1870). Oficial da Ordem da Rosa (23-5-1871), em atenção aos serviços militares prestados na guerra do Paraguai.

Comandou a canhoneira *Ipiranga* (1875). Comandou, à requisição do Ministério da Fazenda, o cruzador *Orion*, do serviço da Alfândega da Côte. Promovido a Capitão-Tenente, por merecimento, a 30 de Dezembro de 1877. Comandante da canhoneira *Henrique-Martins*, no Rio-Grande-do-

-Sul (1877), do brigue-barca *Itamaracá*, canhoneira *Príncipe-do-Grão-Pará*, indo a Montevideu e regressando à Côrte (1880).

O Aviso de 16 de Março de 1880 declarou que este official faria parte da comissão científica que o navio do seu comando ia efetuar até ao Pará. Saiu do Rio-de-Janeiro a 20 de Março e escalou em Cabo-Frio, Vitória, Bahia, Morro-de-São-Paulo, Camamú, S. Jorge-dos-Ilhéus, Maceió, Maragogi, Pernambuco, Fernando de Noronha, Paraíba, Rio-Grande-do-Norte, Pititinga, Caiçara, Ponta-Redonda de Mossoró, Ceará, Mandaú, Jericoacara e Amarração.

Naufragou às 9h 10m da noite de 29 de Agosto de 1880, nos baixos do Pontal de E. da foz do rio Preguiça, na Província do Maranhão, tendo saído de Tutóia às 3h da tarde, daquele mesmo dia, com destino ao pôrto de S. Luiz.

Regressando ao Rio-de-Janeiro, foi submetido a Conselho de Guerra, sendo absolvido do crime de naufrágio e perda da canhoneira *Príncipe-do-Grão-Pará*. Capitão dos Portos do Maranhão (1881-82). Comandante da Companhia de Aprendizes-Marinheiros daquele lugar. Elogiado pelos serviços que então prestou. Transferido para a Capitania do Pôrto de Alagoas (1884). Removido para a Capitania do Ceará (1885-88) e Comandante da Companhia de Aprendizes-Marinheiros.

Embarcado no vapor *Amazonas* e destacado no gabinete do Ministro da Marinha. Ajudante da Inspeção do Arsenal de Marinha da Côrte. Inspetor do Arsenal de Marinha de Pernambuco. Capitão de Fragata a 8 de Janeiro de 1890. Comandante da Flotilha de Mato-Grosso (1891-92).

Official da Ordem de Aviz. Medalha Argentina comemorativa da campanha do Paraguai. Comandante da Flotilha do Alto-Uruguai (1892). Vice-Inspetor do Arsenal de Marinha do Rio-de-Janeiro.

Promovido a Capitão de Mar e Guerra, por merecimento, a 29 de Julho de 1892. Comandante do couraçado *Javari* (1892-93). Comandante do couraçado *Aquidabã*, capitânia da Divisão Comandada pelo Contra-Almirante Júlio César de Noronha, na qual foi à América do Norte, saindo do Rio-de-Janeiro a 26 de Março de 1893 e chegando a Hampton-Roads

com escalas, a 23 de Abril, quando foi incorporado à Esquadra Combinada, composta de Divisões de diversas nacionalidades, sob o Comando-em-Chefe do Contra-Almirante Gerard, da Marinha dos Estados-Unidos da América do Norte. Essa Esquadra saiu de Hampton-Roads a 25 de Abril e chegou a Nova-Iorque no dia seguinte, sendo passada em revista pelo Presidente da República a 27. A 16 de Julho de 1893, estava a nossa Divisão de regresso, no Rio-de-Janeiro.

Deixando o comando do couraçado *Aquidabã*, passou a exercer o cargo de Sub-Chefe de Estado-Maior General. Elogiado nominalmente pela maneira correta por que desempenhou a comissão do *Aquidabã* aos Estados-Unidos da América.

Reformado, a pedido, no posto e com o soldo de Contra-Almirante. Faleceu a 25 de Julho de 1900, em sua residência, na Capital Federal.



A 8 de Outubro de 1844, nasceu no Rio-de-Janeiro o Primeiro-Tenente CARLOS MIGUEL CONRADO, filho do Tenente-Coronei honorário Joaquim Félix Conrado e D. Maria Josefa Conrado.

Aspirante a 20 de Fevereiro de 1861. Guarda-Marinha a 26 de Novembro de 1863. Fêz viagem de instrução a bordo da corveta *Bahiana*. Embarcando depois no *Beberibe*, chegou a Montevideu a 29 de Novembro de 1864. Desembarcou em Paissandú e entrou nos combates de 6 e 31 de Dezembro de 1864, assim como nos de 1 e 2 de Janeiro de 1865. Elogiado pelo Comandante-em-Chefe nestes termos: "Por isso faço já menção honrosa do Guarda-Marinha Carlos Miguel Conrado que se portou com valor e distinção".

Passou a servir na canhoneira *Parnaíba* (7-9-1865). Segundo-Tenente a 22 de Dezembro de 1865. Serviu no *Apa* e no *Greenhalgh* (1866). Fêz parte da força que conduziu o 2.º Corpo do Exército do Alto-Paraná, serviço esse que foi recomendado na Ordem-do-dia n. 6. Assistiu ao bombardeio de Curuzú, a 3 de Setembro, e ao de Curupaití, a 22 do mesmo mês. Faz-lhe assim referência um tópico da Ordem-do-dia n. 8: "O Sr. Segundo-Tenente Carlos Miguel Conrado foi por

mim encarregado de indicar em terra, por sinais, as posições do Exército e nesse serviço portou-se com muita coragem". Pela memorável jornada de Curupaití, a 22 de Setembro, foi louvado, com os que tomaram parte na ação, pelo Imperador.

Primeiro-Tenente a 21 de Janeiro de 1867. Teve parte no bombardeamento e destruição das povoações paraguaias do Salto de Santa-Maria e de San-José-My, no Alto-Paraná. Fêz parte da guarnição do *Greenhalgh* durante o sítio e rendição de Humaitá, seu abandono e rendição no Chaco, onde se haviam refugiado os paraguaios. Serviu em seguida em diversos navios da Esquadra em Operações (1870).

Embarcou nos couraçados *Barroso*, *Herval* e *Brasil* (1871). Passou para a canhoneira *Pedro-Afonso* a 23 de Junho de 1871. Chegou a Maldonado a 11 e a Montevidéu a 14 de Agosto. No dia 18-8-1871, indo êste oficial de terra para bordo, em escaler, êste virou, chocado por uma balandra, morrendo afogado o mesmo oficial e salvando-se outros.



A 9 de Novembro de 1844, nasceu no Maranhão o Contra-Almirante ELIEZER COUTINHO TAVARES, filho do Dr. Antônio Joaquim Tavares e D. Ana Isabel Nogueira.

Aspirante a 26 de Fevereiro de 1861. Fêz viagens de instrução no vapor *Ipiranga* (1861-62) e na corveta *D. Januária* (1862-63). Guarda-Marinha a 26 de Novembro de 1863. Fêz viagem de instrução na corveta *Bahiana* (1864). Concluída essa viagem, passou para a canhoneira *Ivaí*, a 3-10-1864.

Desembarcou a 4 de Dezembro dêsse ano, com a força que tomou parte nos diferentes combates e marchas que precederam à tomada da cidade de Paissandú, no Estado Oriental do Uruguai. A 2 de Janeiro de 1865, regressou ao seu navio. Cavaleiro da Ordem de Cristo (18-1-1865), pelos serviços que prestou na campanha do Estado Oriental. Elogiado, coletivamente, pelo Ministro da Marinha e pelo Comando-em-Chefe, pelas ações referidas.

Tomou parte no combate havido entre a nossa Esquadra e as forças paraguaias, as quais, com numerosa artilharia e fuzilaria, quizeram impedir que a Esquadra passasse as baterias de Cuevas (12-8-1865).

Segundo-Tenente a 22 de Dezembro de 1865. Cavaleiro da Ordem da Rosa, em atenção aos serviços prestados na campanha do Estado Oriental do Uruguai e na da República do Paraguai (13-1-1865). Assistiu ao ataque à ilha da Redenção (10-4-1866). Protegeu o desembarque do nosso Exército no território paraguaio a 16 de Abril. Assistiu à tomada do forte de Itapirú (19-4-1866). A 2 de Setembro, protegendo o desembarque do 2.º Corpo do nosso Exército, sustentou vivo fogo contra a bateria de Curuzú. A 22, tomou parte no bombardeio de Curupaití.

Desembarcou, doente, no Rio-de-Janeiro, a 14 de Janeiro de 1867, sendo licenciado para se tratar.

Primeiro-Tenente a 21 de Janeiro de 1867. Voltando à Esquadra em Operações no Paraguai, chegou a Montevideu a 8 de Junho de 1867. Secretário e Ajudante de Ordens do Comandante da 3.ª Divisão da Esquadra em Operações (1867). Oficial da Imperial Ordem da Rosa (21-6-1867).

Assistiu ao forçamento das baterias de Curupaití a 15 de Agosto de 1867. Agraciado com o Hábito da Imperial Ordem do Cruzeiro (28-12-1867). Embarcado no couraçado *Lima-Barros*, assistiu à passagem da Divisão Avançada pelas baterias de Humaitá, a 19 de Fevereiro de 1868, quando aquêle couraçado se achava de proteção àquela Divisão. Elogiado coletivamente pelo citado feito.

Regressou à Córte em Maio de 1868, por doente. Voltou ao Prata para comandar a canhoneira *Henrique-Dias*, servindo depois em outras unidades da Esquadra.

Fazendo parte da guarnição do couraçado *Herval*, entrou em fogo, na madrugada de 21 de Julho, contra as baterias de Humaitá, por ocasião da passagem dos couraçados *Silvado* e *Cabral* e monitor *Piauí*. Louvado coletivamente pela ação referida. Tomou parte no combate contra as baterias de Angustura (1-10-1868). Novamente elogiado.

Comandante do monitor *Alagoas* e da canhoneira *Henrique-Dias* (1869). Medalha Geral da Campanha do Paraguai, com passador de prata e a inscrição — Quatro — tempo em que serviu na Esquadra. Comandante do vapor *Braconot* (1872) e da canhoneira *Araguari*. Comendador da Ordem de

Cristo, por serviços militares prestados na guerra do Paraguai (23-5-1871). Medalha de prata comemorativa da Campanha Oriental, em que tomou parte, como Guarda-Marinha, embarcado na canhoneira *Ivaí*.

Mandado à Europa para estudar, durante três anos, Máquinas a Vapor. Coube-lhe a felicitação votada pela Câmara dos Deputados (3-6-1865) e o voto de louvor da mesma Câmara (11-5-1870). Chegou a Londres a 16-10-1874. Regressou a 18 de Dezembro de 1877.

Promovido, por merecimento, a Capitão-Tenente (30 de Dezembro de 1877). Imediato do Couraçado *Bahia* e do monitor *Solimões* (1877-78). Comandante do transporte *Werneck* (1878) e do couraçado *Mariz-e-Barros* (1879). Professor de Direito Marítimo da turma de Guardas-Marinha em viagem de instrução na corveta *Niterói* (1880). Membro Adjunto da Comissão de Melhoramentos do Material de Guerra. Auxiliar da Repartição Hidrográfica (1881). Professor da 1.<sup>a</sup> aula do 2.<sup>o</sup> ano da Escola de Maquinistas da Armada (1881). Diretor das Oficinas de Máquinas e Fiscal das Obras Cívicas do Arsenal de Marinha da Bahia (1881-82).

Apresentou diploma de Cavaleiro da Ordem de S. Bento-de-Aviz, por decreto de 17-11-1877. Professor do 2.<sup>o</sup> ano da Escola de Maquinistas da Armada e Fiscal das Obras de Ferro confiadas à indústria particular. Imediato do vapor *Braconot* (1882). Oficial de gabinete do Ministro da Marinha (1883).

Constam dos seus assentamentos louvores pelos esforços para salvar o iate *União*, em perigo, perto da praia da Píñeira (Santa-Catarina), onde se perdeu encalhado, apesar dos meios empregados para salvá-lo; pelo concurso que prestou, como Comandante da canhoneira *Henrique-Dias* para salvar os naufragos e objetos pertencentes à barca americana *Arcadia*, incendiada a 14 milhas da cidade de S. Francisco, tratando com cortesia e hospitalidade o Cônsul, o Capitão Weeks e sua família; e pelos serviços prestados em Santa-Catarina, agradecidos e louvados pelo Presidente dessa Província.

Capitão de Fragata a 31 de Janeiro de 1884. Comandante do couraçado *Aquidabã* (1884). Louvado pelos servi-

ços prestados como oficial de gabinete do Ministro da Marinha. Comandante da corveta *Amazonas* e Diretor da Escola Prática de Artilharia e Torpedos. Comandante Geral interino das Torpedeiras (1889). Elogiado pela maneira por que dirigiu êsse ramo do serviço da Armada. Oficial de gabinete do Ministro da Marinha (1889). Comandante da corveta *Niterói* (1890). Capitão do Pôrto do Rio-Grande-do-Sul (1890). Oficial da Ordem de Aviz. Membro interino do Conselho Naval (1891).

Capitão de Mar e Guerra, por merecimento, a 15 de Agosto de 1891. Comandante do couraçado *Aquidabã*, monitor *Solimões* (1891) e couraçados *Sete-de-Setembro* e *Javari* (1891-92). Comandante do Batalhão Naval.

Tomou parte na revolta da Armada (1893). Anistiado, apresentou-se ao nosso Consulado em Gênova (1895). Reverteu ao serviço ativo em 1897. Membro Efetivo do Conselho Naval (1898). Diretor da Escola de Maquinistas Navais (Dezembro de 1898).

Apresentou um trabalho sôbre Máquinas a Vapor, mandado adotar como compêndio na Escola Naval, depois de parecer da Congregação dêsse estabelecimento de ensino.

Promovido a Contra-Almirante graduado a 14 de Fevereiro de 1900. Chefe do Comissariado Geral da Armada (1900). Reformado no pôsto de Vice-Almirante e graduação de Almirante a 10 de Novembro de 1900.

Faleceu na cidade do Rio-de-Janeiro a 11 de Novembro de 1900, em sua residência.



Em Novembro de 1844, nasceu no Rio-de-Janeiro o Primeiro-Tenente JOSÉ GOMES DOS SANTOS, filho legítimo de João Inácio dos Santos e D. . . (omissão do nome materno no livro-mestre).

Aspirante a 16 de Março de 1859. Guarda-Marinha a 13 de Agosto de 1861. Fêz viagem de instrução na corveta *Imperial-Marinheiro* (1861-62). Embarcou na fragata *Constituição* e corvetas *Niterói* e *Aprendiz-Marinheiro* (1863).

Segundo-Tenente a 28 de Novembro de 1863. Primeiro-Tenente a 10 de Dezembro de 1864. Embarcou na canhoneira *Iguatemi* a 22-2-1865. Tomou parte no combate de Riachuelo, a 11 de Junho de 1865. A 18 de Junho e a 16 de Agosto do mesmo ano, tomou parte no forçamento das passagens de Mercedes e Cuevas. Achou-se em precário estado de saúde, tendo de recolher-se à Côte.

Cavaleiro da Ordem do Cruzeiro (23-3-1866), em atenção aos serviços militares que prestou nas Campanhas do Estado Oriental e do Paraguai. Concluído o tratamento de sua saúde, embarcou nos vapores *Paraense* e *Recife*. Este oficial assistiu à tomada da cidade de Corrientes, em que se houve com inteligência e sangue frio, na qualidade de comandante de bateria. A bordo da canhoneira *Iguatemi*, na noite de 4 de Junho de 1865, quando esse navio fazia a ronda da vanguarda da Esquadra, entrou em fogo contra uma bateria inimiga, dando, ainda uma vez, prova de sangue frio e coragem. No combate de Riachuelo, sendo gravemente ferido o Comandante e morto o Imediato, tocou-lhe dirigir a ação, de 3h às 6h da tarde, no que se conduziu com galhardia, tendo-se portado, já antes do período de 10h da manhã às 3h da tarde, como simples oficial, com distinto valor. No lapso de tempo em que comandou a ação, continuou a sustentar o fogo com o mesmo ardor, cumprindo à risca as ordens que lhe mandava debaixo o Comandante.

Sentindo-se mal de saúde, foi recolhido ao Rio-de-Janeiro, onde chegou a 18 de Agosto de 1866. Faleceu a 14 de Fevereiro de 1867.



A 12 de Dezembro de 1844, nasceu na Província de Santa-Catarina o Almirante JOAQUIM JUSTINO DE PROENÇA, filho de José Feliciano de Proença e D. Rita do Livramento Proença.

Aspirante a 2 de Março de 1860. Fêz viagem de instrução na corveta *D. Januária* (1862). Guarda-Marinha a 26 de Novembro de 1863, fazendo viagem de instrução à Europa

(1864). Seguiu para o Rio-da-Prata, onde embarcou no *Amazonas*, canhoneira *Araguaia*, corveta *Niterói*, vapor *Beberibe* e canhoneira *Mearim* (1865).

Segundo-Tenente a 22 de Dezembro de 1865. Louvado pelo Almirante Tamandaré pelo concurso que prestou no trabalho difícil do desencalhe do couraçado *Tamandaré* (1866). Louvado coletivamente, com os demais oficiais da vanguarda, pelo particular cuidado e zêlo empregados no serviço de rondas noturnas, desviando torpedos e brulotes que o inimigo enviava à proa dos nossos navios (1866).

Ajudante de Ordens do Comandante da 3.<sup>a</sup> Divisão. Tomou parte no ataque contra as baterias de Curupaití (2-2-1867).

Primeiro-Tenente a 21 de Janeiro de 1867. Participou do ataque e reconhecimento de Curupaití a 29-5-1867. Este Oficial estava a bordo do *Lima-Barros* quando, a 15 de Agosto de 1867, se forçaram as baterias de Curupaití. Esteve à disposição do Chefe do Estado-Maior da Esquadra (Fevereiro de 1868), a bordo do vapor *Princesa*.

Louvado, fazendo parte do Estado-Maior do Comando da 2.<sup>a</sup> Divisão, por ocasião do forçamento e passagem de Humaitá na noite de 19 de Fevereiro. Louvado coletivamente por se ter portado com galhardia na passagem das baterias do Novo Estabelecimento. Requereu para ser dispensado do lugar de Ajudante de Ordens e ser empregado mais ativamente em algum couraçado. Sendo-lhe concedida exoneração, foi elogiado por seus sentimentos (25-8-1868).

No couraçado *Silvado*, forçou as baterias de Angustura (7-9-1868). Elogiado pela coragem e sangue frio que mostrou na bela emergência dêsse dia. Na noite de 8 de Outubro, forçou, em seu navio, águas abaixo, as baterias de Angustura. A 15, forçou as mesmas baterias águas acima. Nos dias 16 e 19 de Dezembro de 1868, forçou as mencionadas baterias, debaixo de vivo fogo, sendo águas abaixo no primeiro dia, a fim de receber, em Palmas, munições de bôca para o Exército, e águas acima no segundo, conduzindo as citadas munições.

Fêz parte da guarnição do *Silvado*, quando êste bombardeou as baterias de Tebicuarí, nos dias 29 e 30 de Agôsto, e de Angustura, nos dias 6, 7, 26 e 27 de Outubro, assim como durante o tempo decorrido de 11 a 16 e de 21 a 29 de Dezembro, quando houve ordem de cessar fogo, na véspera da rendição das mesmas baterias. Assistiu à passagem do nosso Exército, do Chaco para a margem paraguaia (Santo-Antônio), nos dias 5, 6, 7, 8 e 9 de Dezembro, sendo louvado coletivamente, com os demais oficiais, pelo seu comportamento e serviços nos dias referidos.

Doente, regressou ao Rio-de-Janeiro (4-9-1869). Terminado o tratamento de sua saúde, embarcou na corveta *Vital-de-Oliveira* (15-12-1869). Chegou a Montevidéo em Março de 1870. Embarcou no couraçado *Bahia* e fragata *Amazonas* (1871). Secretário do Comando da Fôrça Naval no Paraguai, para onde seguiu no transporte *Visconde-de-Inhaúma*, do qual passou para o capitânia *Princesa* em Assunção (26-8-1871). Louvado pelo zêlo, inteligência e lealdade no exercício das suas funções (20-9-1873). Foi a Mato-Grosso em missão do Comando-em-Chefe (1874).

Comandante do monitor *Ceará* (Março de 1874). Regressou ao Rio-de-Janeiro, tendo servido de Imediato do couraçado *Brasil* (1875). Embarcou sucessivamente em vários navios da Esquadra (1875-77). Imediato da corveta *Vital-de-Oliveira*. Instrutor de Guardas-Marinha em viagem de instrução à Europa e ao Cabo da Boa-Esperança (Novembro de 1877).

Promovido, por merecimento, a Capitão-Tenente (20 de Dezembro de 1877). Exerceu numerosas comissões de embarque até Julho de 1880, quando foi nomeado Capitão do Pôrto de Santa-Catarina. Segundo-Comandante do Corpo de Imperiais-Marinheiros (1884). Louvado por sua conduta na Província de Santa-Catarina. Ajudante da Inspeção do Arsenal de Marinha (1885). Novamente, Capitão do Pôrto de Santa-Catarina (1886). Novamente Ajudante da Inspeção do Arsenal de Marinha da Côrte (1887).

Comandante do cruzador *Parnaíba* (7-1-1889). Elogiado pelo exercício dêsse cargo. Capitão de Fragata, por mere-

cimento, a 25-5-1889. Fêz exercícios e evoluções no mar. Comandante do couraçado *Aquidabã*, no qual saiu da Capital Federal (18-1-1890) para exercício de artilharia. Comandante do couraçado *Javari*. Foi a Buenos Aires assistir aos festejos em honra do primeiro aniversário da República do Brasil, entregando ali, por incumbência do nosso govêrno, a oficiais do Exército Argentino, Medalhas da Campanha do Paraguai. Chefe do Estado-Maior da Esquadra, a bordo do couraçado *Riachuelo* (1891). Comandante do couraçado *Solimões* (1891). Membro da Comissão Técnica Militar.

Capitão de Mar e Guerra, por merecimento, a 6 de Maio de 1892. Comandante do couraçado *Riachuelo* (Julho de 1892). Nesse navio, foi ao sul e depois à Europa, chegando a Toulon a 19 de Setembro.

Contra-Almirante, por merecimento, a 9 de Agosto de 1894. Regressou ao Rio-de-Janeiro a 22 de Julho de 1895. Membro Efetivo do Conselho Naval. Comandante da Divisão Naval capitaneada pelo couraçado *Riachuelo* (1896), fazendo exercícios nas águas do sul. Chefe do Comissariado Geral da Armada (1897). Diretor da Escola Naval (1899). Comandante de uma Divisão Naval (1900), saindo em exercícios. Elogiado, mais de uma vez. Comandante da Divisão de Encouraçados (1902).

Chefe do Estado-Maior General da Armada (1902-1906). Chefe da Repartição da Carta Marítima (1906-07). Chefe da Comissão Fiscalizadora da construção de navios brasileiros na Europa (1907-08).

Vice-Almirante graduado a 12 de Agosto de 1907 e efetivo a 3 de Janeiro de 1908. Novamente louvado, ao deixar a última comissão que exercia. Diretor da Escola Naval (1908-09). Redator da Ordenança para o Serviço da Armada.

Ministro do Supremo Tribunal Militar (1911). Reformado, a pedido, no pôsto e com o sôldo de Almirante, a 10 de Maio de 1911.

Faleceu, na Capital Federal, a 26 de Junho de 1916.

Além de diversos trabalhos e documentos oficiais de caráter técnico, o Almirante Proença escreveu:

- 1) *Nossa Marinha de Guerra*. — Rio-de-Janeiro, 1879.
- 2) *O melhor pôrto no sul do Brasil*. — Rio-de-Janeiro, 1884.



A 25 de Novembro de 1844, nasceu na cidade do Pôrto, Portugal, o Primeiro-Tenente ANTÔNIO VIEIRA DE ANDRADE, filho de Antônio Vieira de Andrade e D. Narcisa Rosa de Melo Andrade.

Pilôto extranumerário por nomeação do Quartel-General da Marinha (5-5-1868), embarcou no vapor *Fernandes-Vieira*. Chegou a Montevidéu a 25 de Junho e a Humaitá a 29 de Setembro de 1868.

Segundo-Tenente a 31 de Julho de 1873. Prestou serviços em transportes e embarcou em diversos navios da Esquadra em Operações. Apresentou diploma da Medalha da Campanha do Paraguai, com a inscrição — Dois.

Primeiro-Tenente a 30 de Dezembro de 1877. Embarcou e viajou em vários navios da Armada.

Faleceu na cidade do Salvador, a 30 de Maio de 1884.



A 17 de Outubro de 1844, nasceu no Rio-de-Janeiro o Oficial de Fazenda de 2.<sup>a</sup> classe EUGÊNIO LUCIANO DE SAMPAIO, filho de Herculano Eugênio de Sampaio e de D. Marinha Isabel da Cunha Sampaio.

Escrivão extranumerário da Armada a 11 de Abril de 1867. Serviu em navios da Esquadra em Operações no Rio-da-Prata. Esteve nas ações de Curupaití e Humaitá. Serviu no Estabelecimento Naval do Cerrito e embarcou sempre, até 24 de Setembro de 1883, quando deu parte de doente, falecendo a 4 de Novembro do mesmo ano, em sua residência, no Rio-de-Janeiro.

Contava 2 anos e 9 meses de campanha.

DÍDIO COSTA

# AS REVOLUÇÕES QUE EU VI

(CONTINUAÇÃO)

## SALDANHA LANÇA-SE NA REVOLUÇÃO

Foi exatamente nessa ocasião que Saldanha lançou-se — conscientemente — na Revolução — “IMPELIDO PELA FÔRÇA DOS ACONTECIMENTOS, PARA SALVAR O PUNHADO DE COMPANHEIROS QUE NELA SE METERAM OU PARA PERECER COM ÊLES”. O futuro honrou a sua promessa e confirmou o conceito em que êle era tido na Marinha e no Brasil — o nosso *Bayard!*

Mello vai à Escola Naval e ali tem com Saldanha uma longa entrevista. Estabelece com êle o desenvolvimento das futuras operações: Saldanha ficaria no Rio. Mello sairia com o *Aquidabã* e o *Esperança* — “levando o “*Esperança*” pela proa e a *esperança da Pátria no seu bojo*” — disse um poeta em formoso soneto.

No sul, em Santa-Catarina, já estavam o cruzador *República* e vários paquetes armados.

“A DECISÃO, dizia Saldanha, ESTÁ NO MAR”. Assentaram os dois Almirantes a necessária — a imprescindível cooperação. Urgia agir:

No Sul, Mello reuniria um exército e DENTRO DE QUINZE DIAS o traria a desembarcar nas praias de Itaipú — logo a Leste da barra do Rio — e Saldanha, com êle e com as fôrças de que dispuzesse aqui atacaria Niterói e a Capital da República.

Os Federalistas continuavam pelo interior a sua marcha vitoriosa sôbre S. Paulo.

Mello iria com o *Aquidabã*, o *República* e cruzadores auxiliares bater os navios que o Almirante Gonçalves estava pacificamente prestando no Norte e impediria a concentração dos que se achavam no Rio-da-Prata — base inicial do Almirante legalista. Era uma manobra racional, de grande envergadura e de resultado infalível, concentrando fôrças e agindo sôbre os objetivos principais. Tudo

conduzia ao êxito de semelhante concepção estratégica. Bastaria, para isso, empregar navios e tropas à disposição de Mello em Santa-Catarina. Agir! Ficou tudo assim combinado. Confiante nas promessas do Chefe da Revolução e "cheio de animação e de entusiasmo, começa Saldanha, no Rio, o preparo para a execução da parte que lhe cabe. Improvisa e organiza com infatigável diligência os elementos para desencadear uma ofensiva vigorosa".

Mello parte para executar a tarefa que lhe compete lá fora. A saída do *Aquidabã* com o *Esperança* foi um espetáculo magnífico de bravura e decisão. Saldanha declara-se pela Revolução. A Escola Naval lança-se então, finalmente, na luta.

Ninguém mais teria forças para impedi-lo e grande era o nosso entusiasmo pela causa que abraçávamos.

### O MANIFESTO DE SALDANHA

Com a data de 7 de Dezembro, publica Saldanha o seu Manifesto, no qual declara que, "IMPELIDO PELAS CIRCUNSTÂNCIAS, ACEITAVA A SITUAÇÃO QUE LHE ERA IMPOSTA PELO PATRIOTISMO. REÛNIA-SE, SEM PRÉVIOS CONCHAVOS, EM PLENO DIA E PESANDO A RESPONSABILIDADE QUE TOMAVA, AOS SEUS IRMÃOS QUE HÁ UM ANO NAS CAMPINAS DO RIO-GRANDE E HÁ TRÊS MESES NA BAÍA DESTA CAPITAL PUGNAM VALOROSAMENTE PELA LIBERTAÇÃO DA PÁTRIA BRASILEIRA, DO MILITARISMO AGRAVADO PELA CONTUBÉRNIA DO SECTARISMO E DO MAIS INFRENE JACOBINISMO".

"A lógica, assim como a justiça dos fatos, AUTORIZARIA se procurasse à força das armas repor o Governo do Brasil onde estava a 15 de Novembro de 1889, quando, num momento de surpresa e estupefacção nacional, êle foi conquistado por uma sedição militar, de que o actual Governo não é senão uma continuação. O RESPEITO, PORÉM, QUE SE DEVE À VONTADE NACIONAL, LIVREMENTE MANIFESTADA, ACONSELHA QUE ELA MESMA ESCOLHA, SOLENEMENTE E SOB SUA RESPONSABILIDADE, A FORMA DE INSTITUIÇÕES SOB QUE DESEJA ENVOLVER SEUS GLORIOSOS DESTINOS" — e terminava assim: "Ofereço minha vida como a dos meus companheiros de luta em holocausto no altar da Pátria. O Exército, que se está batendo com sua proverbial bravura, não pode mais persistir na defesa de um Governo que perdeu o apoio moral da Nação e o crédito no estrangeiro".

“O BRADO DE REDEÇÃO POLÍTICA LEVANTADO NAS FRONTEIRAS MERIDIONAIS e que perpassou por Santa-Catarina, Paraná e S. Paulo até esta Capital, já chegou ao Extremo Norte”. — (Esse brado nunca foi pela Monarquia!). E pedia ao povo trouxesse à luta o concurso da sua influência moral, afirmando que a causa nacional em cuja defesa armada entrava, tinha por si o apóio de tôdas as classes conservadoras da sociedade brasileira, daqueles que trabalham e produzem e que, aliás, relutam às sedições, motins e desordens”.

Do comêço ao fim do seu Manifesto não há uma palavra contra a República nem de animação contra “A VONTADE NACIONAL LIVREMENTE MANIFESTADA” a 15 de Novembro, aconselhando, porém, o plebiscito como o fizera Benjamin Constant em 1889, para que a Nação “ESCOLHA LIVREMENTE E SOB SUA RESPONSABILIDADE A FORMA DE INSTITUIÇÕES SOB QUE DESEJA ENVOLVER SEUS GLORIOSOS DESTINOS”.

A respeito do Manifesto do Almirante Saldanha diz Dunshee de Abranches (“A Revolta da Armada e a Revolução Riograndense”) houve nessa ocasião quem tomasse a liberdade de insinuar-lhe a conveniência de fazer vir a público uma declaração explicando o VERDADEIRO ESPÍRITO E OS INTUITOS DO MANIFESTO DE 7 DE DEZEMBRO. “Tão intenso se mostrara êsse desejo entre quasi tôda a officialidade da Esquadra”, diz o grande Advogado brasileiro, que o Almirante consentira fôsse publicado um novo documento redigido pelo seu Secretário — o inolvidável Comandante Benjamin de Mello. Não havia, porém, no Rio-de-Janeiro, um jornal capaz de publicá-lo. Pensou-se recorrer à imprensa de um Estado isento dos rigores do estado de sitio e Minas o faria — “em forma de carta aberta ao General Cesário Alvim”. Assim se fêz, mas, na impossibilidade de fugir à censura florianista, foi encarregado de levá-lo a Minas um parente do Dr. Américo Luz, amigo de um dos nossos Officiais. Infelizmente, conclue Dunshee de Abranches, ao receber a delicada incumbência, tal foi o terror que dêle se apoderou, que naquela mesma noite eram os papéis enterrados nos fundos da chácara, em que residia, perdendo-se assim para sempre um dos mais importantes documentos históricos da Revolta e malogrando-se inteiramente tôdas as esperanças que grande parte da Esquadra ligava à sua larga divulgação pela imprensa mineira”.

De um modo ou de outro, a verdade é que não tendo o Almirante Saldanha intentos restauradores, não teve dúvida em apôr o seu “de acôrdo” em um documento que buscava anular tão falsa

interpretação ao seu Manifesto de 7 de Dezembro. E isso bastaria para justificar a nossa absoluta certeza de que o nosso querido Chefe, o nosso ídolo para a vida ou para a morte, não tinha — nunca tivera, propósitos sebastianistas!

A 9 de Dezembro, Saldanha, cuja lealdade para com o proclamador da República e ingentes esforços para mantê-lo no Governo atraíra para ele a gratidão, a confiança e a admiração de grande número de Officiais do Exército amigos de Deodoro — especialmente os batalhões de infantaria — dirige-se sem hesitação a todos os corpos desta Capital.

Nesta proclamação não há a mínima referência contra o regime republicano. Ao contrário, relembra haver sido depositário de um manifesto dos seus Camaradas, manifesto que era um protesto daqueles valorosos soldados contra os que os acusavam de apoiar um suposto movimento restaurador e no qual declaravam-se PELA REPÚBLICA FEDERATIVA, afirmando ao mesmo tempo a sua "solidariedade para a MANUTENÇÃO DA ORDEM E SUSTENTÁCULO DA REPÚBLICA".

Nêsse mesmo dia (9 de Dezembro), Saldanha assume o Comando-em-Chefe das Forças Revolucionárias no Rio.

Iça no *Liberdade* e na Ilha das Cobras o galhardete branco, simbólica da Revolução. Naqueles mesmos mástros já tremulavam a bandeira da República — que NUNCA FOI ARRIADA — e o seu pavilhão de Almirante. A Escola Naval, Ilha das Enxadas, foi transformada — exclusivamente — num vasto e modelar Hospital de Sangue da Cruz Vermelha, — cuja bandeira desfraldou.

Na sua ORDEM DO DIA NÚMERO UM, comunica à Armada sua resolução de PRESTAR O CONCURSO DO SEU BRAÇO E DO SEU ESPÍRITO À CAUSA PELA QUAL JÁ COMBATIAM HÁ MAIS DE TRÊS MESES OS BRAVOS CAMARADAS DA ARMADA E OS NOSSOS IRMÃOS DO RIO-GRANDE-DO-SUL e declarava NÃO TER OUTROS INTUITOS SENÃO CONCORRER TAMBÉM PARA QUE TENHA TÉRMO UMA SITUAÇÃO VEXATÓRIA E AFLITIVA, QUE ATROFLA AS FÓRÇAS VITAIS DA NOSSA PÁTRIA". Nenhuma referência à restauração monárquica!

Na sua comunicação ao Comandante das Forças Navais estrangeiras, como na sua ordem do dia número dois e subseqüentes, não

há a mínima referência direta ou indireta, ou qualquer insinuação, a respeito da demolição do regime republicano!

\* \* \*

Era com um modesto potencial militar, mas com uma bravura e decisão jámais excedidas, que os Revolucionários iam agora bater-se no Rio, sob o comando em Chefe do Almirante Saldanha — SEM PREOCUPAÇÕES RESTAURADORAS, SOB A BANDEIRA DA REPÚBLICA e dispostos a todos os sacrifícios pela Pátria querida. Atribuir-lhes outros propósitos, não passava de uma calculada manobra política e deslavada mentira.

A ofensiva impetuosa de Saldanha e seus companheiros contra as forças florianistas no Rio e Niterói foi tremenda. A organização que êle imprimiu às suas forças e o denôdo dos combatentes ardorosos que êle comandava salvaram a Revolução de um colapso iminente.

\* \* \*

A entrada de Saldanha na Revolução enfurece o Governo do Marechal. Os mais terríveis decretos classificam o nosso Almirante como "pirata", estendendo-se em consideranda onde não há sombra de verdade nem de senso jurídico nos argumentos que aduz. Fomos todos classificados como monarquistas e traidores à Pátria.

A República não estava, então, mais em perigo do que quando Benjamin Constant pediu o plebiscito — o voto popular para erigi-la em instituição nacional, em Novembro de 89. Explorando hábilmente êsse aspecto político do grave problema que o Governo devia resolver, a propaganda levou a alma popular a convicção de que nos batíamos apenas pela restauração do rêgime Imperial! Era uma pura invenção que, hábilmente dirigida, fêz reforçar os batalhões florianistas e o ardor da mocidade republicana contra nós — que éramos tão republicanos quanto êles! "*Calomniez! Calomniez! Il en rester a toujours quelque chose*" (\*)

---

(\*) A 13 de dezembro de 1893 o Governo de Washington recebia do Rio-de-Janeiro a seguinte comunicação Oficial: — "Mr. Thompson comunica que teve uma entrevista com o Ministro das Relações Exteriores, que lhe declarou, por parte do Governo Federal, que d'ora em diante a restauração do Império será o objetivo dos insurgentes...". (Nabuco, "A intervenção estrangeira na Revolta").

ções contratuais — impedindo-os de bombardear a cidade — cercada de trincheiras e fortificações artilhadas.

A 10 de Setembro — quatro dias depois de declarada a Revolução — o Vice-Presidente da República decreta o estado de sítio, restringindo-o a esta Capital e Niterói, sem afetar o sigilo da correspondência e a liberdade de locomoção.

“O Congresso, diz eminente escritor patricio, não abdica de seus deveres de vigilância constitucional, transferindo todo o poder ao Executivo. Mas sob a pressão jacobina, cujo fanatismo ameaça proclamar Floriano ditador, vai cedendo e breve cerrará ouvidos e desviará os olhos às mais flagrantes violações constitucionais e aos mais chocantes atentados à liberdade, dos quais o fuzilamento sumário e sem processo é, talvez, o mais grave”...

A 13 de Outubro, estabelece a censura à imprensa e restringe a liberdade jornalística... oposicionista e heróica!

Amplia no dia seguinte o estado de sítio a Pernambuco, então governado pelo Tenente-Coronel Barbosa Lima e tendo como Comandante das Armas o General Leite de Castro. Descobrimo ali uma sedição, chefiada pelo Sargento Silvino de Macedo, a bordo do Cruzador *Parnaíba*, comandado pelo Capitão-de-Fragata Soares Dutra, tendo como Imediato o 1.º Tenente Francisco de Barros Barreto, fêz fuzilar sumariamente os implicados.

A Esquadra Revolucionária é declarada “pirata” e sujeita ao ataque dos navios estrangeiros. “O ódio partidário, diz Souza e Silva, rompera afinal as frágeis barreiras da Lei, substituindo aos processos legais a solução sanguinária da força facciosa desvairada”.

“Com a declaração de Saldanha aderindo à Revolução, é publicado um decreto em cujos consideranda não há o mínimo vislumbre de justiça, condenando-o como traidor à Pátria por intentar pelas armas desruir em seus fundamentos a República”.

Não era um ato sereno da autoridade na repressão da delinquência. “Era — diz autorizado autor, uma represália pessoal. Um libelo de ódio e um cartel de insultos”. Os seus argumentos eram inteiramente falsos.

\*  
\* \* \*

Nesse entretanto — ao fragor de combates de tôdas as horas e cada vez mais sangrentos — debalde esperávamos que o plano

firmente traçado pelos Chefes do Movimento Revolucionário — para ser executado lá fora — se realizasse.

Mello conservou-se inativo no mar. Por motivos que nunca chegámos a conhecer — segredos do nefasto Governo da primeira República Nova, instalada com capital em Santa-Catarina, não foi ao Norte bater as forças navais pacificamente reunidas pelo Almirante Jerônimo Gonçalves em Pernambuco e Bahia — portos abertos, indefesos, de fácil acesso, e onde a Revolução francamente contava numerosos partidários e recursos. Não impediu também a concentração dos navios de Gonçalves na Bahia.

O Corpo de Exército Federalista que Mello havia prometido trazer DENTRO DE QUINZE DIAS — comboiado pelo *Aquidabū* e pelos navios que estavam no Sul, a fim de desembarcar e investir Niterói e a Capital da República, nunca aqui chegou! Floriano com as suas baterias de costa e trincheiras no litoral e nas ilhas, que ocupou na Guanabara, tornava infernal a vida da Esquadra de Saldanha.

Com a simples aproximação da Força Naval — heterogênea, frágil e sem qualquer valor militar sério — que o Almirante Gonçalves penosamente conseguiu trazer, por grupos separados — sem formatura, debandada, a Cabo-Frio — exatamente quando depois do tremendo combate de 9 de Fevereiro, na Armação, a Revolução, aqui sem recursos, se esboroava — os acontecimentos se desenrolaram com as mais tremendas conseqüências para a Revolução Federalista, cujos exércitos, já em Itararé, iniciam desastrosamente a sua retirada para o Sul. Mais uma vez Mahan tinha razão! A História se repetia: sem o domínio do mar — herôicamente tentado por Garibaldi a Revolução Farrroupilha não conseguiria vencer.

Sem o domínio do mar, o mesmo acontecerá à Revolução Federalista — que a imprevidência e a inação do funesto Governicho de Santa-Catarina, haviam sacrificado de um modo inacreditável! Era fatal!

\*  
\* \*

Quando mais grave se apresentava a situação militar da nossa Esquadra no Rio-de-Janeiro, surgiram graves incidentes com a Esquadra Americana aqui estacionada, que, sob o comando do Almirante Benham, fazia pressão sobre os Revolucionários, para evitar

Saldanha tinha sob seu comando, aqui, vinte navios, dos quais treze eram transportes e depósitos; nove embarcações armadas, dezenove desarmadas, duas fortalezas e uma ilha artilhada, contando cinquenta e oito Oficiais, 18 Guardas-Marinha e 88 Aspirantes e cerca de mil e quinhentas praças. Era uma Esquadra sem valor militar mas reteria no Rio forças do Exército que, empregadas em outro setor, prejudicariam os planos revolucionários.

Com êsses elementos e poucos recursos, — sem estoques nem reservas — lançou-se impetuosamente ao ataque das posições inimigas e abriu claros em suas fileiras.

### A REAÇÃO DE FLORIANO

Floriano era um homem "impenetrável e sombrio; seu poder de dissimulação desafiava os mais argutos". Soldado tenaz — a quem nada assustava nem fazia mudar de rumo, agia serenamente.

Ele inventara agora uma excelente oportunidade de apresentar-se como a expressão mais autêntica do sentimento republicano. Sabia, entretanto, perfeitamente, que as Revoluções Federalistas e da Esquadra não eram animadas pela idéia de voltarmos ao velho regime. Bastaria ver os nomes dos republicanos históricos que as apoiavam, para afastar semelhante presunção; mas, político hábil e disposto a vencer, julgou oportuno divulgar tal convicção e "*com o moto da "República em perigo", inflamou o sentimento republicano da mocidade"* e fez surgir do fanatismo exaltado legiões armadas de apaixonados e sinceros "*defensores do regime*" — que, se estava em perigo, não era certamente por causa da Revolução... E lançou-se então enèrgicamente à repressão do movimento! Sob o ponto de vista moral e cívico, a época foi admirável, tal a bravura e o desprendimento sinceros que os Revolucionários da Marinha imprimiam a seus atos! Sabíamos bater-nos e morrer pelos nossos ideais! Sabíamos ser generosos e dignos para com os prisioneiros que caíam em nossas mãos! Vários destes, gravemente feridos, foram mandados para terra pelo Almirante e entregues às suas famílias. A recíproca não era, porém, verdadeira...

\* \* \*

O Almirante Mello continuava longe e absolutamente nada fizera do que havia combinado com Saldanha. Por sua infindável inação

entretida pela política nefasta do Govêrno de Santa-Catarina, deu a Floriano todo o tempo para articular os elementos de que o Govêrno carecia para esmagar a Revolução — que não poderia vencer sem o domínio do Mar — sem a vitória da Fôrça Naval, sob a qual Floriano — que perdia terreno no Sul — incidia todos os seus esforços. Admiravelmente secundado pelo Almirante Gonçalves, Floriano tratou de rodear a Esquadra do Rio com um colar de esmagadoras baterias que logo tornaram muito difficil a aguada e perigoso o movimento dos navios, mesmo nos recantos Norte da Guanabara. A ida da barca d'água a Villegagnon era emprêsa que requeria heroismo louco, que se repetia freqüentemente. No interior, Floriano agia com uma energia férrea, firmando sua posição política nos Estados, onde ela se tornara periclitante pelas francas simpatias revolucionárias em todo o país.

Auxiliado por Salvador de Mendonça, seu Embaixador em Washington — deu a Gonçalves todos os recursos que foram julgados necessários para organizar sua Esquadra. Comprou rapidamente navios, armamentos e munições.

Abasteceu suas bases com todos os recursos para a sua logística. Montou na Bahia importantes oficinas navais. Entregou a Esquadra legal a Officiaes distintos e inteiramente devotados ao Marechal e ao regime, que consideravam em perigo. Obteve dos Comandantes dos navios estrangeiros aquí estacionados o auxilio que julgou preciso para fazer do Rio uma cidade aberta, sem, todavia, cumprir nada do que lhes prometera “para facilitar” o que lhes pedia, mas que realmente ocultava a sua franqueza e o seu propósito de preparar os elementos necessários para oportunamente esmagar os navios revolucionários.

\*

\* \*

É curioso observar a marcha lenta mas segura que Floriano imprimia à reação ao Movimento que ameaçava o seu Govêrno: A 6 de setembro solicitou a intervenção estrangeira evitando que os Revolucionários bombardeassem a cidade — firmando a 8 de Outubro um “Acôrdo que, por intermédio das potências que tinham fôrça naval no Rio, envolvia também os Revolucionários nas suas obriga-

maiores prejuízos ao comércio estrangeiro nesta Capital. Eram agora muitos e poderosos cruzadores e por pouco não chegámos à troca de tiros por causa da atracação de navios mercantes daquele país nas mortonas da Saúde. Chegámos, nós e eles, a formar em postos de combate! A ação do Almirante Americano redundara em benefício do Govêrno do Marechal Floriano e foi grande, tendo-se principalmente em conta que mesmo o seu digno antecessor e todos os outros Comandantes estrangeiros no Rio dispensavam a maior consideração à Esquadra Revolucionária, que, por pouco não foi reconhecida beligerante! As atitudes de Benham eram irritante novidade, — mas realmente em nada mais prejudicavam a Revolução, já no fim do seu curso... inteiramente perdida!

A 10 de Março, Floriano sentindo-se suficientemente forte, publica uma proclamação, declarando que 48 horas depois atacaria a Esquadra revolucionária com todos os canhões das fortalezas da barra e as baterias dispostas no litoral e nas elevações do Rio e Niterói.

A Esquadra Legal, que penosamente chegara a Cabo-Frio, recebe ali ordens do Ministro da Marinha:

Tomaria parte nesse combate. Sem inimigos a bater no Oceano, cruzou despreocupadamente, indo fundear, espalhada entre Maricás e a Praia Vermelha.

\*

\* \*

A Fôrça Naval comandada pelo Almirante Gonçalves tinha uma composição única na história naval de todos os tempos. Os tipos dos seus navios eram de tal heterogeneidade que não tinham par desde as esquadras de Actium, Salamina e Lepanto, até nossos dias: Trazia Torpedeiras de vários tamanhos; um navio *semi-submarino* armado com canhões submersos, o *Piratiniim* — que voltou do caminho, *torpedos aéreos* no *Andrada* e *canhões pneumáticos* no *Niterói* — velhos paquetes, êstes dois, de grande vulto, adquiridos com essas “novas armas secretas” nos Estados-Unidos — mas trazia, principalmente à sua frente um Almirante disposto a bater-se, que tudo ousava no cumprimento do dever e cujo valor encherá de glórias páginas inolvidáveis na história naval brasileira na guerra do Paraguai.

O plano traçado pelo Comandante-em-Chefe legalista era curioso, conforme consta do seu relatório — mas não pôde ser executado porque — felizmente para êle — já não encontrou, contra quem combater no Rio-de-Janeiro, ficando sem experiência na prática as “armas secretas” que armavam êsses navios que falharam inteiramente.

No dia 13 de Março, Saldanha — que não admitia a hipótese do bombardeio da nossa Capital e ficava indignado quando da Ilha das Cobras respondíamos — a fuzil — aos tiros dos que nos “caçavam” dos morros de São Bento e do Castelo — abandona finalmente navios e fortalezas — e, de acôrdo com o que estava resolvido desde o dia 10, pelo Conselho dos Chefes das Fôrças Navais estrangeiras estacionadas na Guanabara — asila-se com seus comandados a bordo das corvetas portuguesas *Mindelo* e *Afonso d'Albuquerque*, que deviam levar para fora desta Capital os Revolucionários que aqui combatiam. Abrigados pela consciência do dever de humanidade e pela bravura do Comandante Augusto de Castilho — Chefe da Flotilha lusitana aqui estacionada — que venceu galhardamente gravísimas dificuldades surgidas nessa ocasião — transpunham os emigrados, nêsses navios, a barra do Rio-de-Janeiro, cinco dias depois.

... Após uma viagem sem incidentes de nota, não obstante o excesso de lotação, chegaram essas corvetas ao pôrto de Buenos Aires, onde deviam desembarcar sua carga sagrada — de asilados e não “prisioneiros de sua Magestade o Rei D. Carlos”...

Não se conformara, porém, o Governo Brasileiro com êsse asilo, concedido aos Revolucionários. Protesta enêrgicamente junto ao Governo de Lisboa e exige a extradição de Saldanha e seus comandados. Dignamente, não anue o Governo português a essa injustificável pretensão, oferecendo-lhe então a segurança de que os Revolucionários asilados em seus navios não desembarcariam no Prata e seriam internados em uma colônia portuguesa na África ou em Portugal, sendo o Comandante Augusto de Castilho exonerado e submetido a Conselho de Guerra. A isso, Floriano rompe relações com o Governo de Lisboa.

Não satisfeito, pede o Ministro Cassiano Nascimento o auxílio da Inglaterra para forçar o Governo português a ceder a tão absurdas exigências.

Em resposta declarou enêrgicamente Lord Palmerston, ao Ministro do Exterior do Marechal Floriano, que “O GOVERNO BRASILEIRO

QUERIA QUE A INGLATERRA INDUZISSE PORTUGAL A UM ATO DESHONROSO". E foi mais longe o Primeiro-Ministro de S.M. a Rainha Vitória, dizendo-lhe que "TODO GOVÉRNO INDEPENDENTE, QUE POR SI MESMO CONCEDESSE UMA EXTRADIÇÃO DESSA ESPÉCIE, SERIA, COM JUSTIÇA E UNIVERSALMENTE, ESTIGMATIZADO COMO SE TENDO DESHONRADO".

O nosso grande Embaixador Joaquim Nabuco, na sua obra *A Intervenção Estrangeira na Revolta*, disse que "tendo por motivos de humanidade tirado a liberdade de ação da Esquadra revoltosa, os Comandantes estrangeiros estavam obrigados a não consentir fôsse ela submergida pelas fortificações levantadas na cidade em violação do Acôrdo de que êles tinham sido medianeiros"...

"Castilho, concluiu Nabuco, praticara um ato glorioso para a Marinha Portuguesa e salvara os restos da nossa Armada de um massacre, à moda de 1793, a bordo dos navios". (\*) (1 e 2).

Na frase do Comandante da *Mindello* em carta a Nabuco, "O ASILAMENTO DOS REVOLUCIONÁRIOS DO RIO-DE-JANEIRO "foi o episódio mais importante da história da Revolta Naval Brasileira, no qual o CONSELHO DOS COMANDANTES SUPERIORES ESTRANGEIROS MAIS TREMENDAS RESPONSABILIDADES ASSUMIU, DAS QUAIS ÊLE (CASTILHO) NÃO PODIA DEIXAR DE ACEITAR INCONDICIONALMENTE TÓDAS AS CONSEQUÊNCIAS"...

\*

\* \*

Nêsse interregno, chegara a Destêrro (hoje Florianópolis) a noticia dos infelizes acontecimentos de 13 de Março, no Rio-de-Janeiro.

Mello, deixando o *Aquidabã* ancorado nas proximidades da ilha Anhatomirim, em Santa-Catarina, sem qualquer protecção móvel ou fixa marítima, seguira para o Sul com os demais navios de sua Força, conduzindo tropas de desembarque para tomar a cidade do Rio-

---

(\*) Foi a confiança de que a ação diplomática do Góvêrno daria resultado imediato o que impediu o desatino que se maquinava. A linguagem dos jornais era da mais ilimitada confiança de que os "prisioneiros" seriam restituídos, e, se não o fôsem, de que o DIREITO DO GOVÉRNO DE OS TOMAR À VIVA FÓRÇA ERA PERFEITO". (Joaquim Nabuco. "A Intervenção estrangeira na Revolta").

Grande. É mal sucedido nessa empresa. Informado da presença da Esquadra Legal em águas catarinenses, não ousa voltar para o Norte, seguindo para o Rio da Prata, desembarcando, em caminho, na Playa Castillo, no Uruguai, as tropas do General Oliveira Salgado. Aporta a Buenos Aires e faz entrega dos navios da sua Esquadra ao Governo Argentino.

O *Aquidabã*, assim exposto aos ataques da Esquadra Legal, que operava nas águas de Santa-Catarina, é atacado pelas torpedeiras de Gonçalves. Um tiro feliz de torpedo da *Gustavo Sampaio* o alcança e avaria seriamente, inundando-lhe os compartimentos de vante e inutilizando toda a sua defesa da proa. Esse ataque foi favorecido pela indecisão no reconhecimento do vulto da *Gustavo*, que se aproximava, em noite escura e chuvosa, e quando, justamente nesse dia, a bordo do couraçado, se esperava o pequeno vapor *Itapimirim*, ao serviço dos revoltosos. Seria injusto negar a bravura do Capitão-Tenente Altino Corrêa e dos seus comandados daquela torpedeira nesse combate, de tamanha repercussão. O *Aquidabã* é abandonado pela sua tripulação. Seu Comandante, Alexandrino de Alencar, e alguns Oficiais, resolvem incorporar-se às forças de Gumercindo Saraiva, em retirada para o Sul, e dificilmente as alcançam. Com elas, batidas em Croy, onde morre Gumercindo, emigram para a Argentina. Os outros Oficiais ficaram em Santa-Catarina e foram presos e — sem qualquer forma de processo regular — cruelmente fuzilados na Fortaleza de Santa-Cruz. *Não é necessário estipular que a guarnição terá a vida salva; isso está entendido, porque não se matam mais, prisioneiros de Guerra, é uma história antiga de Maurice Black, internacionalista francês...*

Estava assim esmagada a Revolução de 6 de setembro de 1893.

Mais uma vez se evidenciou a influência do Poder Marítimo nos destinos das Nações.

### O FIM...

Os navios portugueses, chegados a Buenos Aires, ali se demoraram vários dias e tiveram ordem de Lisboa para embarcar os asilados brasileiros no vapor *Pedro III*, em Montevidéu, e mandá-los para a África, onde ficariam internados — como se fossem seus prisioneiros.

Indignados com semelhante resolução e cansados de sofrer, houve protestos e, no mesmo dia da sua transferência para aquêlê navio, os emigrados abandonaram violentamente, pela fuga, sendo generosamente acolhidos pelo povo uruguaio.

Os poucos aliados que não conseguiram fugir foram mandados para Portugal e recolhidos à fortaleza de Peniche, onde permaneceram por longo tempo. Os que ficaram no Uruguai seguiram pouco depois para a campanha riograndense.

Em Setembro o Almirante Saldanha é unânimemente aclamado pelos Chefes Federalistas e assume o Comando do Exército Revolucionário no Rio-Grande-do-Sul. Com os recursos reunidos entre brasileiros, residentes e emigrados, na Argentina e no Uruguai, Saldanha organizou, vestiu, armou e disciplinou seis Corpos de Exército Federalistas e pô-los em marcha na campanha, tendo junto a cada um dêles um ou mais dos seus Aspirantes, como "ligação". Coube-me a honra dessas funções, com o meu colega Franco Caldas, junto às forças do Coronel Gaspar Barreto, do Grupo de Exército comandado pelo glorioso General Joca Tavares — o herói do *Aquidabã*, onde Lopes foi morto. Com elas entramos em vários encontros com tropas castilhistas, batendo-as, por vezes, completamente.

Logo depois de algumas ações vitoriosas, que lhe davam franca esperança de um futuro melhor para a Revolução naquele Estado brasileiro, foi endereçada a Saldanha uma carta do venerando General Joca Tavares — carta de 18 de Junho, que o Almirante não chegara a receber — comunicando-lhe que o General Galvão de Queiroz entrara com êle em amistosos entendimentos para a pacificação do Rio-Grande.

Saldanha nunca se opuzera a essa patriótica iniciativa do emissário do novo Presidente da República, Dr. Prudente de Moraes, mas não acreditava fôsse tal coisa possível com Júlio de Castilhos no Governo do Estado. Homem patriota e de grande coração, desejava sinceramente a terminação da luta fratricida, entrando o Brasil em harmonia e prosperidade à sombra do trabalho, em plena paz. "*Obstáculo à pacificação! Isso nunca!*" dizia êle em carta de 4 de Maio a Gaspar Martins. "*Apenas faço votos para que a pacificação se vier a realizar-se, seja tão proficua quão honrosa*"...

A 17 de Maio, quarenta e três dias antes do combate em que pereceram o nosso saudoso Almirante e os que o rodeavam no rincão

de Artigas, Saldanha exprimia a Silveira Martins seus pontos de vista a respeito da Pacificação projetada pelo Governo Federal, tão ardentemente desejada por toda a gente e em cuja solução elle, infelizmente, não chegou a opinar oficialmente, pelos motivos acima expostos.

\* .  
\* \*

Desgraçadamente, a política não tem entranhas e na manhã de 24 de junho de 1895 (o combate começou às 11 e terminou às 14 horas) — a despeito da conhecida iminência desse grande ato cívico e humano — Pacificação — cujos primórdios já andavam amplamente divulgados e discutidos pela imprensa riograndense — um caudilho sem alma nem coração, envenenado pelo ódio partidário, atira-se com grande tropa e esmaga à pata de cavalo a pequena força que Saldanha ainda conservava em Campo-Osório. Abate a golpes de lança e espada o nosso grande Almirante e todos os que com elle ali ainda se encontravam a fina flor da nossa Armada e da brava gente gaúcha ao serviço da sua causa! “Por toda parte”, diz Artur Tompson em seu excelente livro “Guerra Civil do Brasil”, *por toda parte voava a morte na ponta das lanças e no gume das espadas*...

Cruelmente degolados, caídos no solo e com os olhos abertos para o céu — a dois passos da hora da almejada Pacificação! — pareciam penetrar nas passadas glórias da Pátria e no horror que a notícia de semelhante desgraça levaria a seus lares saudosos!

O Almirante Saldanha foi trucidado! O seu cadáver foi arrastado para lugar distante, a mais de um quilômetro do ponto em que caiu sob os golpes dos seus selvagens inimigos — e atirado em profunda gruta.

Era preciso escondê-lo!

A Sociedade Brasileira, a-pesar-de horrorizada diante de tais crimes — já perfeita e indiscutivelmente inúteis para a colimação dos objetivos políticos e militares dos “republicanos” — recebeu com grande desafogo e intensa alegria as notícias de que a 10 de Julho — dezesseis dias apenas, após o sangrento ataque de Campo-Osório, foram suspensas as hostilidades e que, no Quartel General do Comando do 6.º Distrito Militar, na cidade de Pelotas, a 23 de Agosto de 1895 — exatamente sessenta dias depois da infame chacina do dia de

S. João — fôra assinada, pelos beneméritos Generais Joca Tavares e Galvão de Queiroz, a Pacificação do Estado do Rio-Grande-do-Sul — ou melhor, restituída a tranquilidade ao nosso povo! A Nação, agradecida, não os esquecerá jámais!

Completando a obra patriótica do General Galvão de Queiroz, o Congresso Federal decretou e o Govêrno da República sancionou, a 21 de Outubro do mesmo ano, anistia ampla, para todos aquêles que direta ou indiretamente, tomaram parte nos movimentos revolucionários de 1893 a 1895.

“GLÓRIA À DEUS NAS ALTURAS E PAZ NA TERRA AOS HOMENS DE BOA VONTADE!” foi o brado uníssono e consolador partido do coração de todos os Brasileiros!

Dir-se-ia que o Glorioso Caxias ressurgiria de sua tumba e voltava àquela bendita terra de heróis para ditar novamente a harmonia e a felicidade da família patricia!

Não foi outra, certamente, a instrução do Presidente Prudente de Marais — sem dúvida um dos maiores dos nossos Chefes de Estado — pondo têrmo à guerra ingrata que talava com as patas dos nefastos cavalos do Apocalipse as verdes campinas da linda e querida terra gaúcha, cuja pacificação constituiria a causa principal da Revolução da Esquadra...

\*

\* \*

Não fôra dado ao Almirante Saldanha curvar-se reverente, dando graças ao Supremo Arquitecto do Universo, ouvindo o bimbalar dos sinos das nossas Igrejas — em tôda a imensa vastidão do território nacional — festejando o maior dia da nossa história depois da Guerra Farrroupilha — a Pacificação do Rio-Grande-do-Sul!

Ele não quis abandonar o campo de batalha. No fragor da luta encarniçada, estúpida e feroz, esmagado por fôrças muitas vezes superiores aos efetivos sob seu immediato comando, investiu corajosamente, conduzindo o seu “Batalhão Sagrado” contra a impetuosa cavalaria inimiga que, com gritos selvagens e sórdidas injúrias, se despejava como uma verdadeira “pororoca” sôbre suas trinheiras.

A dois passos da fronteira, que fâcilmente poderia haver transposto, pondo-se ao abrigo da avalanche que o ameaçava e o ia certa-

mente esmagar, ficou firme, em guarda, para repeli-la, nos limites inexcedíveis da sua bravura! Não abandonaria jámais os seus rapazes, que ali se batiam como leões! Envolvido pela carga fragorosa e transbordante, enfrentou-a corajosamente e com êles heróicamente sucumbiu!

Os sentimentos de honra e pundonor militar, que eram o apanágio de sua vida immaculada, relembavam-lhe o juramento sagrado que êle proferira à face de Deus e da Nação Brasileira a 7 de Dezembro de 1893, quando, contra todos os seus princípios, foi envolvido, pela fôrça irresistível dos acontecimentos, na Revolução de 6 de Setembro.

Esse juramento seria imperiosamente cumprido, como o foi, naquele supremo momento, oferecendo serenamente sua vida em sacrifício pela pátria gravando assim, de modo indelével, na alma da Marinha e no coração do Povo o sêlo da Veneração e da Saudade e legando à nossa formação racial um edificante exemplo de caráter, de elegância moral, de patriotismo, de bravura e de honra, só comparáveis, por sua grandeza épica — na frase feliz de brilhante escritor pátrio — às lendas mais famosas de todos os tempos! Êle o fez gloriosamente, com a retidão de um santo e a beleza máscula de um Bayard — *“sans peur et sans reproche”*...

## A PROFANAÇÃO

No dia 27 de Junho de 1895, o Dr. Prudente de Moraes, Presidente da República, ordenava às autoridades da cidade de Santanado-Livramento a entrega do corpo do Almirante à sua família.

ESSA ORDEM NÃO FOI JAMAIS CUMPRIDA. A Comissão encarregada da piedosa missão de dar-lhe sepultura esteve demoradamente no campo de batalha, sem que houvesse podido encontrá-lo entre os cadáveres jazentes... O que ali viu não se descreve! *“As profanações exercidas excederam a tudo o que se possa imaginar”*... (Ramon Silveira, Francisco Seco, Lourenço Carvalho e Dr. Carlos Laudares).

Um mês depois, no dia 28 de Julho do mesmo ano — mediante laboriosas pesquisas, o abnegado Sargento Ramiro de Lima — das Fôrças Federalistas — encontrou um cadáver coberto com ramos, oculto na ponta de uma gruta dentro de uma sanga que desagua no Quaraimzinho, do outro lado de uma lagôa, no Rincon-de-Artigas,

nos Campos-de-Osório, distante cêrca de doze quadras — mil e duzentos metros — do lugar onde se deu o combate de 24 de Junho passado, Levou êsse fato ao conhecimento do Major José Aires da Rocha, que comandava um Corpo Federalista acampado naquelas redondezas. Para alí partiram, com o referido Sargento, o Major Rocha, o Major Quadros, duas praças que haviam servido com o Almirante e o Sargento da Marinha Eduardo das Chagas Pereira, reconhecendo todos ser o cadáver do Almirante Luiz Filipe de Saldanha da Gama — a-pesar-do mau estado em que se encontrava.

No outro dia pela manhã, o Tenente-Coronel Wenceslau Pereira, o Major Rocha, Coronel Manuel Rodrigues de Macedo e outros Officiais Federalistas, alí estiveram, reconheceram o cadáver e o levaram para o acampamento, onde estaria em maior segurança, e alí sempre o tiveram com guarda de honra até o dia 9 de Agosto, dia em que o trasladaram para a estância do senhor João Pedro Pereira de Carvalho, no Rincon-do-Maneco, Município de Santana-do-Livramento. No dia seguinte foi o corpo transportado para a cidade de Rivera, no Estado Oriental do Uruguai, onde, satisfeitas as exigências legais, lhe foi dada sepultura no Cemitério local, sendo antes lavrado um *térmo de identificação e exame*, constatando-se as seguintes lesões recentes: Duas feridas incisas sôbre as regiões parietais — (golpe de espada) — sendo dirigidas a da esquerda, em sentido ântero posterior, medindo 9 cmts. de comprimento, interessando o couro cabeludo e fraturando o osso do mesmo nome; e a da direita, em sentido obliquo, de 6 cmts. de comprimento, interessando os tecidos moles e ofendendo apenas a lâmina externa do osso. Ausência completa do pavilhão da orelha esquerda. Fratura irregular dos dois incisos superiores esquerdos, por traumatismo violento. Duas feridas incisas na parte média das faces laterais do pescoço, de 4 cmts. de comprimento a da direita, e de 3 cmts. a da esquerda — (dego-lamento). Uma larga ferida — a quinta — com dilaceração dos tecidos, na parte anterior e direita do torax e na altura da oitava costela com fratura da mesma (lançaço). Uma sexta ferida de 4 cmts. de comprimento, do lado direito da parede posterior da caixa torácica, correspondendo à precedente — (saída da ponta da lança); uma sétima, da mesma natureza e dimensões da quinta — (lançaço) — sôbre o flanco esquerdo um pouco acima da espinha iliaca ântero-superior tendo a sua correspondente, a oitava, na parte posterior — (igualmente saída da ponta da lança, que o atravessou); e final-

mente uma nona ferida da mesma natureza e comprimento da sétima — (lançamento) — na região escapular esquerda. Verificaram, depois, as lesões antigas e sinais particulares, bem como as cicatrizes provenientes dos ferimentos recebidos pelo Almirante no combate da Armação, no Rio-de-Janeiro, sendo o termo respectivo assinado pelos Doutores Sebastião de Saldanha e Carlos Laudares.

### A GLORIFICAÇÃO

Em 1908, o Governo da República mandou especialmente a Montevidéu uma Divisão Naval, sob o comando do Capitão de Mar e Guerra Furtado de Mendonça, levando a sua insígnia no Cruzador *Almirante Barroso*, com a missão de trazer para esta Capital os restos mortais do Almirante Saldanha da Gama, sendo-lhe erguido um imponente mausoléu no Cemitério de S. João-Batista, onde foram depositados — após lhe serem prestadas honras extraordinárias.

Em 1933, o Ministro da Marinha, Almirante Protógenes Pereira Guimarães, dá ao novo Navio-Escola da Armada Brasileira o nome de *Almirante Saldanha*.

E agora, cinquenta anos depois da sua morte, prepara-se a Marinha para comemorar condignamente o centenário da sua existência gloriosa, a 7 de Abril de 1946.

*“Na apreciação dos fatos”, diz Euclides da Cunha, nos “Sertões”, “o tempo substitue o espaço para a focalização das imagens: o historiador precisa de certo afastamento dos quadros que contempla”...*

Hoje, “mais que ontem e menos que amanhã”, glorificaremos o Almirante Luiz Felipe de Saldanha da Gama, retendo assim, através do tempo, a sua santa memória, “como se fôsse o aroma de uma flor que se extinguisse, para o dar a sentir aos sobreviventes, e dêle impregnar a Tradição, que não perece”...

Continua.

FREDERICO VILLAR

## DUAS PALAVRAS A FAVOR DOS ENCOURAÇADOS

Pelo Vice-Almirante  
J. K. Taussig, U. S. N.

Se quizermos ser razoáveis e lógicos para assinalar a importância relativa do avião, do navio de superfície, do submarino e das forças terrestres para levar a cabo a moderna guerra total, será necessário que os seus respectivos partidários ponham de lado os prejuízos e julguem o quadro total sob uma perspectiva que considere cada elemento em relação com todos os outros.

Nenhuma das quatro armas acima mencionadas pode por si só ganhar a guerra, como tem afirmado alguns, especialmente os propagandistas da força aérea; duas ou três delas não podem tão pouco realizar a tarefa. As quatro componentes são necessárias e para assegurar o êxito devem estar coordenadas de forma tal que garantam uma eficiente cooperação.

Existirá alguém que honestamente acredite ou imagine que o Japão pudesse ter conquistado vasto império das ilhas do Extremo Oriente, dos bastiões de Singapura, de Manilha e de Hong-Kong, se o seu domínio dos ares não tivesse sido seguido pelo domínio do mar o qual, por sua vez, permitiu o desembarque dos exércitos em todas aquelas vastas zonas?

A verdade dos fatos é que o Japão capturou essas posições não somente devido a sua força aérea, mas também, porque tinha superioridade no ar, no mar e em terra. Basta somente considerar o caso de Malta para compreendê-lo. Próxima das costas da Itália, de onde milhares de aviões com base em terra, atacaram-na durante os últimos quatro anos, permaneceu não obstante, em mãos dos britânicos. E porque? Porque as potências do Eixo em nenhum momento tiveram o controle indiscutível do mar.

Pertencço ao número daqueles, desdenhosamente conhecidos por "agalados", que acreditam ser o encouraçado um dos fatores

mais importantes da guerra naval. Jamais chegará o dia em que sua vida acabe, a não ser que as diversas nações celebrem tratados para tal fim, mas mesmo nêsse caso o navio de maior potência em serviço, tomar-lhe-há mediatamente o lugar e agirá como êle.

O fato de que a maioria das operações ativas tenha sido efetuada por aviões ou navios ligeiros, levou o público à crença de que os navios encouraçados e os cruzadores de batalha já não teem mais utilidade. Em virtude disso, seu valor potencial não é geralmente compreendido.

Todos sabem, evidentemente, que uns tantos encouraçados foram afundados quer por bombas, quer por torpedos, quer por artilharia ou pela combinação de duas ou três dessas armas destruidoras. Não se dá porém consideração alguma ao fato de que o inimigo teve de pagar os danos causados com grande perda de aviões, submarinos e navios de superfície.

Em outras palavras, os encouraçados quando protegidos adequadamente por aviões e navios ligeiros, são todavia capazes de conseguir os objetivos para que foram projetados. Em sua maior parte foram êles construídos antes da atual guerra e por conseguinte não possuem tôdas as qualidades defensivas necessárias para fazer frente ao grande desenvolvimento que tiveram os aviões e os submarinos. Isto foi reconhecido nos projetos dos nossos novos encouraçados. Não obstante, no primeiro dêles atualmente em serviço, ainda existe falta de apreciação dos grandes progressos verificados nas bombas e torpedos desde a época em que foram autorizados e construídos os navios de 35.000 toneladas. Quando se reconheceu que as qualidades defensivas necessárias não podiam ser obtidas em navios dêsse deslocamento, passamos às 45.000 tons. e hoje, de acôrdo com as informações da imprensa, considera-se a construção de navios de 60.000 toneladas.

Na batalha de Midway tomamos a ofensiva contra o inimigo com o fim de defender uma de nossas próprias bases. Defendemos a base; como porém a maior parte da esquadra japonesa escapou para poder voltar à luta em outro dia, é surpreendente que possa ser considerada aquela batalha como uma grande vitória. Entretanto, se os nossos encouraçados tivessem estado ao alcance de

seus canhões; estou convencido que com o dano inicial causado pela aviação (que indubitavelmente deu como resultado uma perda de velocidade) a força japonesa teria sido totalmente aniquilada.

Temos o habito de passar por alto as grandes baixas dos aviões que atacam navios de superfície com uma equanimidade que é completamente improcedente. A batalha de Midway deu lugar à uma perda de aviões e de porta-aviões muito maior que a de quaisquer outros navios de superfície e exceção feita de Pearl Harbour onde nossos encouraçados não estavam preparados, o mesmo acontecendo com as defesas do pórtio, o número de porta-aviões, cruzadores, contra-torpedeiros e submarinos destruídos ou severamente danificados tem sido muito superior ao de encouraçados. O que não impede que a propaganda contra estes últimos continue.

Durante a guerra passada, foram os nossos encouraçados em Berehaven e os da **Grand Fleet** baseados em Scapa Flow e outros portos, que permitiram aos contra-torpedeiros e cruzadores aliados escoltar os comboios através do Atlântico. Se não fossem aqueles encouraçados, embora nunca tenham disparado um tiro, os corsários de superfície inimigo teriam aniquilado nossos comboios e teríamos perdido a guerra.

Lemos hoje as notícias de grandes comboios que chegam aos portos da Grã-Bretanha, Rússia e Golfo Pérsico. Nunca se divulgou se os encouraçados fazem ou não escolta efetiva. Podemos porém ter absoluta certeza de que os encouraçados estão rondando suficientemente próximos para darem o golpe no momento necessário, fato muito do conhecimento do inimigo que por esse motivo se vê impedido de utilizar seus grandes navios de superfície em operações de pirataria demasiadamente arriscadas.

Se os japoneses não tivessem compreendido o grande valor potencial do encouraçado, não teriam levado a cabo o ataque a Pearl Harbour. Os japoneses sabiam que a única maneira de salvarmos as Filipinas era que a nossa esquadra lá chegasse antes da queda de Manilha em maior força que a deles. E isso seria impossível se conseguissem avariar ou afundar os nossos

encouraçados. Em virtude dessa convicção correram o grande risco de atacar Pearl Harbour unicamente porque os nossos navios capitais tinham ali sua base. Quando toda a verdade fôr conhecida, tenho a certeza que se dirá que foram as avarias causadas aos nossos encouraçados que nos impediram de enviar reforços a Mac Arthur, o que teve como consequência a perda das Filipinas.

As Nações Unidas perderam para os japoneses grande parte de suas possessões coloniais do Extremo Oriente. Suponhamos (suposição feita unicamente para fins de ilustração) que os Estados Unidos devam enviar um milhão de homens ao Extremo Oriente para fazer uma campanha ofensiva. E suponhamos que omitimos por enquanto a enorme quantidade de navios necessários para transportar a seu destino esse milhão de soldados com seu equipamento, munição, alimentos, partes mecanizadas, petróleo etc. Para manter em operações essa força expedicionária devemos transportar através do Pacifico dois milhões de toneladas de vitualhas por mês. Supondo que cada navio possa carregar cinco mil toneladas, deverão sair dos Estados Unidos por mês nada menos de quatrocentos navios. Como a viagem redonda é pelo menos de três meses e como devemos contar com uma certa porcentagem de perdas por ação do inimigo, teremos que só para esse serviço, serão precisos nada menos de mil e quinhentos navios.

Essas embarcações devem ser escoltadas por aviões e navios de superfície. Suporá alguém, por um momento, que poderiam esses comboios levar a cabo a travessia se estivessem expostos aos ataques dos cruzadores e encouraçados japoneses sem contar com os aviões, submarinos e navios ligeiros de superfície? Tal força expedicionária só poderá ser protegida com êxito se os nossos próprios encouraçados estiverem dispostos em tal forma e em número suficiente para tornar tais ataques, aventuras impraticáveis.

Estou convencido de que se nós e nossos aliados não collocarmos nossas Forças de Batalha no Extremo Oriente em maior número do que as japonesas, jamais seremos capazes de reconquistar as posições perdidas.

Espero que completaremos todos os encouraçados de quarenta e cinco mil toneladas que hoje se encontram em construção. Lamento profundamente a decisão tomada de interromper os trabalhos de renovação autorizados em navios capitais. E estou convencido de que antes que esta guerra termine o país também lamentará tal decisão, à menos que estejamos dispostos a permitir que o Japão conserve as possessões que nos arrebatou. Jamais poderemos reconquistá-las se os encouraçados forem eliminados.

Trad. da Revista de Marina do Perú por A. R.



# EXTRACTOS SOBRE SALDANHA

---

## A SITUAÇÃO DO SUL

---

### SALDANHA DA GAMA

O COMRATE DE CAMPO-OSÓRIO

O correspondente do *Jornal-do-Brasil* escreve-nos o seguinte:

"Salto, 27 de Junho. — A minha chegada de Corrientes, esperava-me a mais espantosa das notícias, se bem que, tanta por mim como por muitos dos que como eu estavam ao par do que se passava no acampamento do Exército revolucionário, era ela esperada.

A impressão que causou essa notícia foi extraordinária. Foi ao mesmo tempo de espanto, de horror e de admiração!

O Almirante Saldanha com a sua gente tinha sido degolado no Rincão-de-Artigas pelas forças de João Francisco!

Vou narrar os fatos deixando à apreciação dos leitores os comentários. Narrarei apenas com fidelidade os sucessos que se passaram antes, durante e depois dessa horrorosa tragédia, só comparável ao Saint Barthelemy.

Desde algum tempo que entre os chefes revolucionários reinavam certas desinteligências por questões de mando e de direção de operações.

Últimamente essas desinteligências subiram de ponto e as relações de alguns chefes com o Almirante Saldanha tornaram-se muito tensas. Entendiam alguns que era hora de marchar de vez ao encontro do inimigo e que a inação em que se conservava a divisão às ordens do Almirante era prejudicial. Por outro lado os recursos escasseavam, a cavallhada difficilmente aguentava as constantes marchas de exploração e as contra-marchas para o acampamento, era já difficil encontrar gado para carnear e era necessário fazer grandes sortidas para o encontrar, o inverno mostrava-se rigoroso e a falta de roupas de abrigo fazia-se sentir, as constantes chuvas encharcavam os caminhos, o desalento começava a dominar essa divisão revolucionária.

Como consequência de tudo isso começaram as deserções e alguns chefes como Chiquinote e Ribeirinho resolveram marchar com a sua gente ao encontro de Aparício Saraiva, onde poderiam talvez encontrar os recursos que ali lhes escasseavam.

O Almirante Saldanha da Gama compreendeu também que era necessário agir, afim de evitar maiores deserções e no dia 21 começou a fazer os últimos preparativos para se internar no Brasil.

O acampamento era então em Sepulturas, entre os rios Quaraím e Quaraím-Chico, na banda brasileira. O Almirante resolveu mudar de acampamento e nesse sentido deu as suas ordens, indo as barracas levantarem-se algumas quadras mais adiante do seu primitivo lugar.

No dia 22, as divisões de Pina, Chiquinote e Ribeirinho puseram-se em marcha para o interior do Rio-Grande e no dia 23 o Coronel Ulisses Reverber recebia ordem do Almirante de ir a uma comissão sua entregando o comando da força ao Tenente-Coronel Processo de Andrade.

Nesse dia havia-se feito um reconhecimento de seis léguas, não se encontrando vestígios das tropas castilhistas. À noite o Almirante Saldanha escreveu algumas cartas, uma das quais dirigida ao Sr. Silveira Martins e entregando-as ao 2.º Tenente Reis Júnior ordenou-lhe que se pusesse em marcha e as fôsse levar ao seu destino.

Raiou o dia 24 de junho. As 5 horas da manhã uma arrancada de 16 homens saiu a carnear a algumas léguas de distância.

Duas horas depois chegava ao acampamento um chasque dizendo que uma coluna inimiga estava a vista e avançava sobre o acampamento.

Os clarins logo soaram e todos correram a seus postos.

A gente que estava no acampamento era composta de 90 marinheiros atiradores, 130 homens às ordens de Processo de Andrade e 123 ao mando de Vasco Martins. Entre esta gente havia cargueiros, ajudantes, etc.

A infantaria estava armada a Martini e a Winchester e havia alguma munição. Além disso Vasco Martins recebera 2.000 tiros de sobressalente.

O Almirante mandara construir rapidamente vinte e tantas trincheiras de pedras e fez seguir um piquete para o posto do Osório, lugar bem conhecido e à pequena distância do acampamento.

Nas trincheiras dispôs a força da seguinte maneira: no centro os atiradores de marinha e alguns das forças de Processo e nos flancos as cavalarias deste comandante e Vasco Martins.

Por volta das 11 horas o inimigo appareceu à vista frotando com o piquete explorador, que recuou entretanto nas trincheiras pelos flancos e indo ficar de reserva atrás da cavalaria.

O Almirante montou então a cavallo e mandou dar uma descarga. O inimigo recuou até o grosso de sua força e unido atacou em linha serrada.

Uma nova descarga foi abrir claros nas fileiras inimigas. Nas forças revolucionárias ainda ninguém havia sido nem sequer ferido.

O inimigo, porém, ou porque soubesse com certeza o número das forças revolucionárias ou porque contasse com a aproximação de reforços, não desanimava. Dentro de pouco tempo podia-se estimar em 1.300 homens o número dos atacantes, que eram comandados pelo célebre João Francisco que animava os seus soldados ao mesmo tempo que proferia obscenidades.

O combate já durava havia uma hora e o inimigo seguia perdendo gente sem poder causar baixas na pequena força atacada.

A gente de João Francisco vinha até às trincheiras do pequeno acampamento, mas era repelida vigorosamente aos vivos a Saldanha da Gama que, calmo e risonho, corria a linha de fogo expondo-se às balas inimigas e com o chapéu numa das mãos dizia aos seus soldados:

— Calma, calma; o inimigo não está tão forte como parecia. Pontarias baixas! Aproveitem os tiros. Calma e a vitória será nossa.

Tais eram as palavras de Saldanha da Gama, que mostrava uma impassibilidade extraordinária.

O fogo continuava renhido.

De repente cessa o fogo das trincheiras e a cavalaria de Vasco Martins dá uma valente carga de lança sobre as linhas cerradas do inimigo.

Este sustenta a carga e repele-a e a sua cavalaria sai em perseguição da cavalaria revolucionária. Um rápido movimento do inimigo, impede que a cavalaria se recolha pelos flancos e obriga-a a avançar pelo centro das trincheiras, a refugiar-se no seio das suas próprias forças. A cavalaria de João Francisco carrega de sabre sobre a cavalaria de Vasco Martins e ao mesmo tempo que ela penetra no pequeno acampamento, dividindo as forças revolucionárias, que não têm tempo de resistir à imediata e simultânea carga levada à direita e à esquerda.

Esta operação do inimigo deixou Vasco Martins cortado à direita e Saldanha da Gama com Processo cortado à esquerda. Os lanceiros inimigos avançam e estabelece-se um medonho *intervero*.

É humanamente impossível descrever o que então se passou.

A força revolucionária estava completamente derrotada. Vasco Martins em vão procura conter a sua gente que procura passo pela direita para vadear o Quaraim. A retirada pelas picadas estava cortada e era necessário atravessar o rio. Felizmente, ali a água apenas chegava ao selim e muitos puderam salvar-se.

Saldanha, à esquerda sofrendo o seu cavalo, procurava também conter a sua cavalaria e animava e chamava a sua infantaria que já era lanceada pelo inimigo. Processo com uma pistola de dois canos atirava sobre os adversários, voltando a carregá-la para de novo os acometer. E com uma coragem rara batia-se como um leão. Ao mesmo tempo dizia a Saldanha que fugisse e a todo o transe procurava salvá-lo.

Este porém não o ouvia e, moderando cada vez mais o passo do seu cavalo, dava o exemplo, fazendo frente ao inimigo e procurando fazer voltar a carga e reunir sua gente.

Era impossível!

Os lanceiros inimigos já deixavam após si, montes de cadáveres e de feridos que eram lanceados novamente pelos que avançavam.

Nem aos que já estavam mortos se deixava de lancear.

Afinal os revolucionários ganharam o alto de uma cuchilha ao mesmo tempo que o inimigo.

Saldanha foi ferido, foi lanceado! Cafu do seu cavalo e ainda o viram levantar-se. O rio estava perto, mas os lanceiros inimigos já o tinham envolvido e quiçá morto. Os derrotados atiraram-se ao rio. Ele nesse ponto não dava vau e os que não pereceram na ponta das lanças encontraram a morte nas águas do Quaraím.

Nem as mulheres que estavam no acampamento escaparam. Também foram lanceadas aquelas que não puderam a tempo ganhar a banda Oriental.

Tinha acabado a batalha, ainda não tinham dado 2 horas da tarde. Começou então a perseguição aos extraviados e o seu exterminio. João Francisco estava radioso; o triunfo embriagara-o, mas faltava-lhe coraó-lo.

Começou então a degola, e mortos e feridos foram todos degolados!

Os que pertenceram à Marinha Brasileira, além de degolados, foram depois crivados de lanças e despojados todos das roupas e jóias que traziam.

O Almirante Saldanha da Gama foi também degolado pelo Major Salvador Tambero, capataz da estância do sr. Boaventura Gomes.

Os revolucionários perderam na ação 150 homens mais ou menos e o exército castilhistas cerca de 200 ou pouco mais entre mortos e feridos, contando-se entre estes o Capitão Bernardino Pereira, irmão de João Francisco.

Foram degolados os seguintes oficiais de Marinha: 1<sup>os</sup>. Tenentes Timóteo Pereira Rosas, Fernando Pinto Ribeiro e Tranquilino Diogo, Guardas-Marinha Artur Tórres, Cândido Carvalho e Alberto Sá Peixoto, Aspirantes Durval Alves Moraes e Adrião Chaves.

Foram também degolados Alvarenga, moço do Rio, Capitão de longo curso o Ludder e Shoeling, Sargento Canuto e Guardião Braga. Há muitos outros degolados cujos nomes não nos foi ainda possível obter.

Salvaram-se no meio de grandes dificuldades os 1<sup>os</sup>. Tenentes Costa Mendes, Monteiro de Barros, 2<sup>os</sup>. Tenentes Honório de Barros e Manuel de Lamare, Guardas-Marinha Souza e Silva, Borman, Inácio Ribeiro, Ribeiro Júnior, Barreto, Cândido Dortas, Campelo, Palmeira, Caldas, Nuno Souza, Campos e Etchbarne.

O Almirante Saldanha trajava na ocasião do combate um terno de flanela azul e usava camisa de flanela. O seu chapéu era mole, preto, de aba larga, com uma fita verde, amarela no centro, tendo bordada a ouro a inscrição — *Exército libertador*.

Montava um cavalo castanho mala cara, com arreios de prata onde se via o monograma S. G. entrelaçado. Trazia um relho com cabo de prata em forma de machadinha. Do colete pendia-lhe uma corrente de ouro que prendia um relógio do mesmo metal. Diz-se que tinha no bolso onze contos de réis em moeda brasileira.

A sua única arma era um revólver Smith & Wesson dos de menor calibre.

Salvou-se todo o arquivo de Saldanha.

Escusado é dizer que este triunfo foi extraordinariamente festejado pelos castilhistas. Em Santana-do-Livramento o Coronel Paula Castro deu um grande baile e pela fronteira de Rivera fizeram espoucar dúzias e dúzias de foguetes.

O degolamento de Saldanha, porém, foi reprovado pela maioria dos castilhistas".

---

É em 29 do mesmo mês:

"Salto, 29 de Junho. — Junto lhe mando um ligeiro *croquis* do acampamento do Almirante Saldanha e da disposição das suas forças na ocasião do combate.

Espero mandar-lhes no próximo correio um *croquis* mais completo, feito por pessoa competente, no próprio lugar da ação.

Em todo o caso, pelo que agora mando, podem fazer uma idéia aproximada do que foi esse medonho combate.

Pouco mais tenho a adiantar à descrição que fiz dessa batalha.

Ao ter notícia da aproximação do inimigo, o Almirante Saldanha mandou ensilhar todos os cavalos e arrear os cargueiros, que foram conduzidos para a bôca das picadas na previsão de uma retirada que pela força das circunstâncias não pôde ser efetuada.

A ambulância foi aberta para se cuidarem os primeiros feridos, e tudo se dispôs para entrar em ação. Quando o inimigo apareceu à vista, foi mandado um reforço ao piquete da carneada, que já vinha tiroteando e que o inimigo manteve fogo até poder entrar nas trincheiras.

A 400 metros de distância a coluna castilhista fez fogo, tendo logo pronta resposta.

O inimigo apareceu em coluna cerrada, trazendo os clavineiros pelos flancos, os lanceiros no centro e a infantaria na retaguarda.

Enquanto se cruzavam os fogos nas trincheiras, o Almirante Saldanha mandou reconhecer as picadas pelo tenente Monteiro de Barros, e verificar se o inimigo, com alguma coluna, procurava cortar a retaguarda.

O fogo durava muito e o inimigo nem sequer tinha feito feridos nas trincheiras que eram baixas e onde só se podia atirar deitado ou de joelhos.

Calmo, o Almirante falava à sua gente, entusiasmado de a ver tão brava e tão animada. O número dos atacantes era enorme, mas a posição em que os atacados estavam era excelente.

Era um chapadão conhecido pelo nome de Campo-dos-Osórios, flanqueado por grotas e baixadas, dando acesso ao rio Quaraím apenas por duas picadas: a do Aipos e a do Contrabando. O acampamento estava assim situado: a gente de Vasco Martins acampava ao lado da barranca próximo à picada do Contrabando. Os Franco-Atiradores mais acima na descida das grotas. Processo de Andrade com a gente de Ulisses acampava no começo da picada dos Aipos, na falda da grotta do chapadão, à esquerda de Vasco Martins. O batalhão de marinha estava à direita do acampamento de Ulisses. No alto do chapadão sobre a barranca via-se: à esquerda, a barraca do dr. Gouvêa; seguido logo para a direita, a barraca do piquete do Almirante; no centro um tóldo ligeiro onde habitava o Almirante Saldanha; à direita deste, a barraca de seus ajudantes e logo depois a do seu secretário.

No fim do chapadão, no lugar denominado Posto, estavam levantadas as trincheiras, construídas de pedra, que o próprio Almirante ajudara a carregar. À direita das trincheiras havia uma casa, onde se entricheiraram, na hora da ação, diversos oficiais de marinha, e à direita desta casa havia uma mangueira de pedra, onde se entrincheirou a infantaria de Vasco Martins.

Como se vê, a posição era admirável e oferecia relativamente grande segurança.

João Francisco, comandante da força que atacou, conhecia admiravelmente o lugar, pois aí se criou e passou grande parte da sua infância e isto explica a rapidez e o acerto das manobras operadas na ocasião da ação.

No maior acesso da fuzilaria ouviram-se os clarins do inimigo tocar a cessar fogo, e cinco estrondosos vivas atrozaram os ares.

Neste momento Vasco Martins saiu da mangueira e ordenou sua cavalaria que desse uma carga.

Vinte ginetes comandados pelo tenente Escobar brandiram as lanças e saíram de galope por entre a casa e a mangueira, dirigindo-se contra o inimigo.

Ao chegarem a 100 metros de distância deste, assentaram os cavalos e deram volta.

Quinhentos cavaleiros inimigos traziam-lhes uma valente e arrojada carga.

O tenente Escobar internou-se com o inimigo. Os 20 ginetes, em vez de correrem para os flancos, foram sobre as trincheiras impedindo o fogo, e o inimigo correu após eles, sem os lancear, cobrindo-se com eles e penetrando nas

trincheiras, cortando logo a infantaria de Marinha e a de Ulisses, da cavallhada que estava escondida nas grotas e atiraram-se uns em perseguição da gente de Vasco Martins e outros em perseguição da de Ulisses e da infantaria. A perseguição à gente de Vasco foi pequena, pois o terreno não é favorável às manobras da cavalaria; outro tanto, porém, não succedeu do outro lado.

O terreno plano é próprio à cavalaria que lanceou a torto e a direito.

A gente de Vasco Martins foi a primeira a fugir, procurando o passo do Contrabando. Ai o tenente Honório de Barros estendeu em linha oito homens, protegendo a retirada. O rio nesse ponto dá fácil passagem e a maior parte conseguiu ganhar a outra margem.

A outra força procurou a picada dos Aipos, mas o inimigo carregou com denodo e valentia. Em vão o Almirante Saldanha procurou chamar sua gente ao combate; em vão Processo de Andrade, que comandava a gente de Ulisses, fazia prodígios de heroísmo.

O inimigo avançava sempre. Junto de uma única árvore que há no Campos-Osórios caiu o Almirante Saldanha ferido por uma lança. Uma bala atravessou-lhe depois a garganta. Tudo fugia, tudo corria espavorido. Os feridos foram abandonados. Horácio Machado, Major de Ulisses, com três ferimentos de bala pedia que o abandonasse pois estava mortalmente ferido. Os Tenentes Timóteo Pereira Rosas, Pinto Ribeiro e Artur Tôrres, entrincheirados na casa do Posto, foram crivados de lanças. O Tenente Tranquillino Diogo, que tinha estado nas trincheiras de arma em punho, foi agarrar o seu cavallo para salvar-se, porém tropeçou e caiu, e antes de se poder levantar foi atravessado por uma lança.

O Guarda-Marinha Durval Alves Moraes galopou até a picada: o seu cavallo porém cançou e foi alcançado pelas lanças inimigas.

Cândido de Carvalho, intimado a render-se, puxou do revólver e fez fogo; errou o alvo e logo uma lança lhe atravessou o peito. Adrião Chaves, já a cavallo, foi alcançado por uma lança, caiu; e ao cair, uma bala varou-lhe a cabeça. H. Ludder não pôde agarrar o seu cavallo, fugia a pé quando foi alcançado por três lanças que o mataram logo. Horácio Machado foi atravessado por três balas, uma no braço, outra na perna e outra na omoplata direita.

Por toda a parte voava a morte na ponta das lanças e no gume das espadas. A carnificina era enorme; ninguém era poupado, até uma pobre mulher de um soldado que amamentava um filho foi varada por uma lança! E, como esta, muitas outras foram vítimas.

O inverno era horrível. Processo de Andrade já tinha o seu cavallo cançado, mas conseguiu alcançar o mato; apeion-se, despiu-se, ficou em ceroulas e camisa de meia, atirou-se ao rio e conseguiu ganhar a margem oposta.

De 105 homens de marinha apenas 29 conseguiram escapar com vida.

A gente de Ulisses que com tanta valentia se batera foi horrorosamente sacrificada. A infantaria, principalmente, ficou quasi toda no campo de batalha que abrangia mais ou menos uma légua.

Muitos dos que fugiram pela picada dos Aipos morreram afogados. Mesmo do outro lado do rio em território oriental, as balas castilhistas foram ferir. A policia oriental, ao mando do Tenente Touquer quis impedir o fogo para o território uruguaio, mas não o pôde fazer, pois temia ser vitimado!

No dia seguinte, na margem oriental do Quaraim foi encontrado moribundo o valente Tenente Luiz Escobar que levava a carga de lança ao inimigo.

Suado, tentara atravessar na véspera o rio e ao abandonar a margem sobreveio-lhe uma congestão.

Na noite do combate os que estavam no território oriental viram sobre o seu antigo acampamento uma enorme fogueira! Festejava-se o S. João!

Dois dias depois houve quem fosse ao campo de batalha ver se recolhia algum ferido ou extraviado. Nos matos acharam-se alguns mortos de fome! Outros apareceram e vadearam o rio.

Na margem oriental estabeleceu-se um hospital de sangue, onde estão sendo tratados os feridos pelo dr. Gouvêa.

Os telegramas de origem castilhistas, passados logo depois do combate, dizem que o Almirante levou um lançaço e um tiro na garganta.

Hoje desmente-se o fato. O que é certo é que o Almirante levou um lançaço e um tiro na garganta.

Os derrotados vão todos para San Eugenio donde vem ao Salto para se dirigirem a Buenos Aires e Montevidéu.

Ante-ontem chegaram Reis Júnior, Honório de Barros e Etchbarne, que ontem seguiram para Montevidéu.

Hoje chegaram Bormann, Ignacio Ribeiro, diversos paisanos e 13 marinheiros. Estes apresentaram-se ao cônsul brasileiro em San Eugenio e seguem amanhã para Montevidéu. Todos os officiaes e paisanos seguem amanhã também, no *Triton* para Montevidéu.

Sabe-se que muitos já se puseram a caminho, a cavallo, em direção ao Salto.

São ainda esperados muitos emigrados.

As forças derrotadas, armamento e cavallada foram confiadas ao General David.

É muito provável, porém, que o Coronel Ulisses Reverbel assumo o comando do resto das forças espalhadas pela frente.

O que me parece é que esse golpe foi profundo para a revolução, que levará algum tempo a refazer-se das importantes perdas que sofreu.

Só talvez para a primavera poderá entrar de novo em operações, pois o efeito moral desta derrota levará tempo a desfazer-se.

O próprio Aparício Saraiva só poderá aguentar-se no interior do Rio-Grande se dividir a sua gente em pequenos grupos, fazendo guerrilhas até à primavera. Se persistir em conservar as suas fôrças unidas será infalivelmente derrotado pelas fôrças que a estas horas já devem marchar contra êle.

A fronteira está atualmente livre de revolucionários.

Os grupos que ainda ali se mantêm, conquanto sejam numerosos, não poderão operar por falta de uma cabeça dirigente e mesmo pelo desalento que a derrota do Almirante Saldanha forçosamente lhes dá.

Na próxima segunda-feira devem-se celebrar na matriz desta capital pomposas exéquias por alma do Almirante Saldanha e de seus companheiros mortos no Rincon-de-Artigas.

As exéquias são feitas pela colônia brasileira, que para isso se constituiu em comissão da qual fazem parte os Srs. Antônio de Matos, Napoleão Reverbel e Manuel Salgado.

Os convites feitos não têm o menor caráter político.

Os emigrados que aqui chegaram sem recursos são alojados nos hotéis por conta da Sociedade Brasileira, que também lhes têm fornecido passagens.

Muitos cavalheiros correm a socorrer os emigrados com dinheiro e outros recursos.

### COMBATE DE CAMPO-DO-OSÓRIO

Escreve-nos pessoa de toda a confiança e que assistiu ao combate no Campo-do-Osório o seguinte.

"Nas pontas do Quaraím, no lugar denominado *Campo-do-Osório*, o Almirante Saldanha da Gama estabeleceu o seu acampamento militar na seguinte ordem:

Com uma fôrça de 600 homens, sendo 100 de infantaria e 500 de cavalaria, tomou excelente posição.

A sua retaguarda apoiava-se sobre o Estado-Oriental em comunicação com duas picadas, sendo uma a dos Campos-Osórios; a infantaria, composta de dois batalhões, estava entrincheirada em uma mangueira de pedra; a cavalaria, nos flancos.

No dia 22 de Junho, em consequência de exigências do serviço militar, destacou 250 homens, ficando seu efetivo reduzido a 350.

Na manhã de 23, o piquete de reconhecimento avistou as fôrças contrárias, compostas de 800 infantes e 500 cavaleiros.

Sabidos os fins dessa fôrça, o Almirante colocou a sua infantaria no centro, sendo apoiada nos flancos por dois esquadrões de cavalaria, de 40

praças cada um; o resto desta força, formando a reserva, na retaguarda, correspondendo ao centro.

A força de João Francisco estendeu em linha de combate, mas sem reserva.

O plano do Almirante consistia no seguinte:

A infantaria, em fogo cerrado e pontarias certas, devia sempre repelir os ataques das forças contrárias, até que os dois esquadrões dos flancos carregariam sobre as forças assaltantes, simulando romper suas linhas de combate; e quando estes quisessem carregar sobre os esquadrões, estes sem perda de tempo deveriam retroceder às suas posições primitivas, atraindo consigo a cavalaria contrária sobre o centro da posição, que dar-lhe-ia passagem a fim de arremessá-la sobre a cavalaria de reserva, ficando assim envolvida entre dois fogos.

Conseguindo isso, os mesmos dois esquadrões simulariam outra carga sobre o centro da infantaria; e em momento oportuno retrocederiam e formarse-iam à retaguarda da coluna da mesma arma, que já devia estar empenhada em combate com a contrária.

A infantaria de marinha, por seu turno mais avivaria os seus fogos para aniquilar a contrária, processo que seria igualmente aplicado à cavalaria que tivesse entrado na praça.

Logo que as duas forças contrárias fôsem derrotadas, as de Saldanha se retirariam pelas duas picadas em direção ao Estado-Oriental, retirada que seria apoiada pela infantaria de marinha e os dois esquadrões.

Este plano, porém não foi executado.

Ao principiar o combate, e no momento oportuno, em vez dos dois esquadrões dos flancos, apenas um saiu para simular a carga, e no mesmo instante 400 cavalheiros dos contrários contestaram a carga.

Aquele esquadrão, embora fraco, em vez de avançar mais para atrair sobre o centro, disparou em meio caminho, não seguindo o caminho que lhe fora ordenado (a posição primitiva) mas tomando a posição do centro da infantaria, que, ignorando o que se passava na frente, deixou entrar, com o esquadrão, toda a cavalaria contrária, que, por fatal coincidência, trazia os mesmos distintivos!

O choque foi medonho, horrível! Mas, ainda assim, o batalhão de marinha repeliu cinco cargas, sendo na sexta esmagado, restando apenas 15 homens, de tantos heróis que aí sucumbiram!

Nesse momento de tanta angústia, o Almirante com seu Estado-Maior dirigia-se rápido ao flanco direito, no intuito de prevenir a derrota, mas era tarde, por que a cavalaria operava a sua retirada para o Estado-Oriental, deixando-o só com 100 homens dedicados e valentes que, momentos depois, foram sacrificados pelos degoladores castilhistas!

Na sexta carga, em que a luta foi corpo a corpo, só restaram, dissemos já, 15 praças de marinha e outras tantas dos francos-atiradores.

Estando tudo perdido, o Almirante começou a sua retirada a passo, rindo-se e com calma admirável animava êste punhado de bravos a acelerar a marcha a fim de se salvarem. Só êle não quis a salvação, preferindo ainda lutar contra os seus agressores em número incomparavelmente superior. Um esquadrão de lanceiros, dizem, que capitaneado pelo famigerado João Francisco, carregou sôbre o Almirante, que, apeando-se, fêz frente ao inimigo de revólver em punho.

Quando êle caiu mortalmente ferido as feras puseram pé em terra e o traspassaram de lanças, a sangue frio.

Despiram-no depois e colocaram o seu corpo sôbre um couro, onde esteve expôsto todo o dia e noite até que, derramando querosene em cima, o queimaram...

Pobre Almirante! Tão bom, tão leal, tão bravo, tão nobre, teve o seu corpo, reliquia sagrada que nos devia ser entregue, profanado pela inqualificável ferocidade de brasileiros indignos dêste nome.

(Do *Jornal-do-Brasil* de 1895).

## AINDA O CADAVER DO ALMIRANTE SALDANHA

### *Mais pormenores*

Lemos no *Canabarro*, de Rivera!

"Traduzimos de *La Razon*, de Montevidéu, a nota que a comissão encarregada de receber nesta fronteira o cadáver do Almirante Saldanha da Gama, dirigiu à comissão de honras fúnebres organizada naquela cidade relatando o seu procedimento e explicando as causas do resultado negativo dos seus esforços em demanda dos preciosos restos do inolvidável Almirante.

Não comentamos.

Apresentamos os fatos na crua nudez da sua verdade para que sejam apreciados pela nação brasileira, considerados pelos povos cultos e colhidos pela história com os coloridos de que forem dignos.

Ei-la:

### NOTA DA COMISSÃO

*A digna comissão de honras fúnebres à memória do Contra-Almirante Luiz Filipe de Saldanha da Gama.*

Vimos cumprir o dever de expôr-vos os esforços que empregámos para recolher na fronteira os restos do glorioso Almirante Saldanha da Gama, sem que o pudessemos conseguir,

Confiados nas ordens terminantes do Exmo. Sr. Presidente da República do Brasil; autorizados devidamente pelo Sr. Dr. Sebastião da Gama; entendidos com o digno conselho de higiene desta República; seguros do apóio das autoridades e, nossa piedosa missão e de acôrdo com vossas deliberações, seguimos em trem expresso para Rivera, onde chegámos a 29 do mês passado.

Nos dirigimos em seguida às autoridades do Livramento e constam do impresso e originais que adjuntamos as conferências verbais e correspondência escrita que mantivemos sôbre o piedoso assunto de que nos encarregasteis.

A intervenção de cavalheiros estrangeiros, cuja cooperação espontaneamente oferecida, accita com agradecimento e utilizada também ineficazmente, está consignada nos diários desta cidade que adjuntamos cujos informantes seguiram todos os episódios de nossa campanha com as ditas autoridades.

Da apreciação de tôdas essas diligências resulta, como vereis, que a comissão esgotou todos os meios eficazes, intervenções oficiais e expedientes possíveis para lograr o cumprimento das ordens expedidas pelo Exmo. Sr. Presidente da República, as quais não valeram, nem mesmo com a pressão dos empenhos pessoais, senão para conseguir a positiva afirmação de encontrar no lugar da batalha o corpo do Almirante Saldanha e a promessa de achar também ali uma força do General Hipólito que entregaria, no dia 2 do corrente, ao meio-dia, aqueles restos.

Os impressos adjuntos demonstram que desde o dia do combate, na fronteira, nesta cidade e no Rio-de-Janeiro, existiu a geral crença de que o Presidente da República seria desobedecido e não se faria entrega do cadáver do Almirante Saldanha da Gama para que não se reconhecessem diretamente as monstruosas profanações de que haviam sido objeto.

Entretanto, esta comissão, impressionada já por essas vôzes insistentes, já pelas murmurações dos próprios vencedores e sobretudo pelo proceder mais que suspeito das autoridades para com ela, julgou que devia até a possível evidência investigar a verdade dos factos.

Desprezando tôdas as evasivas e subterfúgios empregados por aquelas autoridades, empenhadas em desviar-nos ou fazer malograr nossos intentos, que procuravam com intimidações de imaginários perigos, viagens escabrosas e negando-nos até um guia que nos levasse ao campo de batalha, fazer-nos voltar a esta cidade sem podermos explicar realmente o *porque* do fracasso de nossa comissão; desprezando todos os inconvenientes e cavilações que nos eram opostas, resolvemos seguir até o lugar do combate e verificar no terreno a sinceridade, a boa fé e especialmente a *bôa vontade* que as autoridades do Livramento sempre tinham nos lábios quando tratavam de aparentar disposições para o cumprimento das ordens superiores que os colocariam em situação muito crítica por não poder dar conta do cadáver reclamado.

As autoridades do Livramento nos afirmaram sempre que o *cadáver estava no campo da batalha* e, à última hora, nos garantiram que fôssemos ali que

encontraríamos fôrças do General Hipólito, no dia 2 de Julho corrente, ao meio-dia, que nos entregaria o cadáver do Almirante Saldanha.

Parece-nos que aquelas autoridades não acreditavam que fôssemos até o lugar indicado e esse seria o único refúgio à sua inexplicável contradição às ordens que haviam recebido, ao qual se obrigariam abatidos pelo peso inexorável dos factos.

Elas não poderiam dizer que haviam retirado o corpo do Almirante do lugar em que caíra sem indicar também o destino que lhe haviam dado.

A afirmação de que estavam no campo, *onde havia muito perigo em penetrar sem uma grande fôrça armada*, era um expediente realmente combinado que salvaria as difficuldades que atormentavam às referidas autoridades si a comissão se houvesse deixado vencer por aqueles perigos hipotéticos e a real dureza de uma tão extensa quão precipitada viagem.

Entretanto, a despeito de tudo quanto ouviamos e viamos, levados por essa credulidade inexgotável que dá fé aos protestos de *bôa vontade e lealdade* que nos eram feitos com infração da seriedade costumada entre cavalheiros, chegamos a crer que seria impossível não encontrar no campo de batalha o corpo do malogrado Almirante, quando homens de seriedade official nos asseveraram sem hesitar e sem mudar de côr que êle ali estava e combinavam conosco durante três dias os meios de levantá-lo dali.

Por essa razão fizemos 21 léguas desde Rivera até Quaraím, partindo no dia 1.<sup>o</sup> depois de recebida definitiva contestação de que devíamos achar-nos no dia 2 ao meio-dia no campo da ação para receber da fôrça enviada pelo General Hipólito o corpo do Almirante.

Seguimos por território oriental e no referido dia 2 chegámos ao horrendo terreno da batalha.

Ali chegámos sem os obstáculos nem perigos com que haviam intentado deter-nos; até a ausência da fôrça prometida pelas autoridades concorria para fazer desaparecer o risco de permanecer naquela lúgubre paragem.

Livres inteiramente da bôa vontade que nos dispensaria aquela fôrça, que necessariamente com protestos de perigos para nossa saúde e segurança, nos impediria praticar um rigoroso exame nos cadáveres dilacerados, da mesma maneira que seus superiores do Livramento haviam intentado *com tôda boa vontade* impedir nossa viagem; pudemos cumprir fielmente nossa dolorosa missão com o testemunho dos habitantes próximos, nacionais e estrangeiros que nos acompanhavam, como tudo consta da acta que levantámos e que elles também firmaram.

Revistámos todos os cadáveres, insepultos uns e mal inhumados outros, aqueles em muito maior número que estes, estando todos os da fôrça vencida, *com exceção de quatro*, inteiramente nus e degolados, havendo alguns como o 1.<sup>o</sup> Tenente Timóteo Pereira da Rosa, com grande número de feridas e contusões que denunciavam por sua natureza o heroísmo com que lutou com os atacantes que também foram cruéis com o seu cadáver.

Entre os cadáveres mais ou menos sepultados, revistámos os da *parte vencedora* que estavam todos com suas roupas e alguns até com suas armas.

Reconhecemos todos os oficiais e aspirantes que caíram com o desgraçado Almirante; os soldados de Marinha, os atiradores da brigada do Coronel Vasco Martins, e alguns voluntários civis do nosso conhecimento e das pessoas que nos acompanhavam.

Foi cuidadosamente examinado o terreno do combate e seus arredores, todos os lugares em que se notava a terra revolvida e as numerosas grutas do campo, empregados a comissão e tôdas as pessoas do séquito, desde às 11 horas do dia até o anoitecer, no desesperado trabalho de encontrar o cadáver do amigo entre os corpos mutilados dos seus heróicos companheiros.

Nos retirámos assim, sem encontrar o corpo do Almirante Saldanha, que as autoridades do Livramento e o General Hipólito Ribeiro asseguravam que *estava ali*, no sitio onde caíra; nos retirámos sem que chegasse a força que ali devia estar ao meio-dia; nos retirámos sem haver corrido o menor dos riscos com que pretendiam amedrontar-nos; nos retirámos com a dolorosa convicção de que havíamos sido enganados em nossa missão piedosa e amiga pela *bôa vontade* inqualificável dos funcionários à cuja porta fomos bater só por obediência e respeito às ordens do primeiro magistrado do Brasil tão velípendiadas por eles como fomos nós nesta piedosa missão.

Estamos convencidos de que as autoridades do Livramento, não podendo desobedecer formalmente às ordens recebidas, porém obrigadas a não cumpri-las para não deixar em descoberto as atrocidades de seus companheiros, se valeram de todos os artificios para malograrem completamente a nossa missão.

Porém, não o conseguiram; ao menos ficou averiguado o lugar em que não está o corpo do Almirante Saldanha.

As autoridades afirmaram que ele se encontrava no campo do combate; nós afirmamos e juramos que ali não está.

E por tudo quanto ouvimos de pessoas sérias; por certas revelações íntimas de pessoas que têm motivos para saber a verdade; por tôdas as peripécias de nossa excursão e trato com as autoridades do Livramento; por seu provado empenho de sequestrar o cadáver; por sua estudada afirmação de que ele se encontra no lugar onde não está deduzimos e é hoje nossa convicção também que as autoridades se negaram a entregar-nos o cadáver do Almirante Saldanha somente para que não fossem conhecidas as horrentas e selvagens mutilações nêle perpetradas.

O lúgubre excesso de atrocidades que viu a comissão nos corpos estendidos no campo de batalha, cuja maioria não apresentava mais feridas mortais do que a do degolamento com que evidentemente haviam sido ultimados; essa fúria de dilacerar que vimos exercida sobre vítimas, obscuras umas e menos ilustres tôdas do que o desditoso Almirante, cujo cadáver é tão sigilosamente escondido pelos vencedores, tudo comprova que as profanações nêle cometidas devem ter excedido as barbaridades que reconhecemos nos outros.

É com o maior pesar, envergonhados por este insulto à civilização e à proverbial generosidade do caráter brasileiro, que revelamos tais torpezas.

Só elas explicam o fracasso da nossa comissão.

Vos apresentamos os nomes das pessoas e funcionários deste país que lealmente nos acompanharam em nosso empenho para que lhe tributeis vossos agradecimentos, como já o fizemos em nosso nome.

Resta-nos informar-vos que demos parte ao Sr. Intendente do Livramento do resultado negativo dos nossos esforços, coisa que certamente não o surpreendeu, agradecendo-lhe a original *bôa vontade* com que nos ajudou em nossa piedosa comissão.

Lhe declarámos que sabíamos as causas do fracasso de nossas gestões, que em seu devido tempo lhe seriam esclarecidas.

Nesta informação encontrarão as autoridades do Livramento o esclarecimento prometido.

Montevideú, Julho, 5 de 1895. — *Romão E. Silveira* — *Francisco A. G. Secco* — *Lourenço P. Carvalho* — *Dr. Carlos Laudares*".

---

### MONÓLOGO

— Morto gloriosamente Saldanha da Gama em Campo-Osório, o ódio e a perversidade de seus inimigos fizeram explosões de alegria. Era menos a expressão de um sentimento sincero do que o cálculo de abafar as demonstrações de pesar da nação inteira.

O resultado não podia ser duvidoso: o ódio emudeceu, corrido de vergonha, e as tristezas da Pátria ecoaram por todos os ângulos do território nacional.

Saldanha da Gama era uma das melhores glórias do Brasil, e as inúmeras e significativas provas de pesar por sua morte o sagraram como tal. A história há de registrar a eloquência dessas provas.

*Hamleto.*

## ESTADOS-MAIORES DE FÔRÇAS NAVAIS

Antes de entrarmos pròpriamente no estudo da organização dos Estados-Maiors de Fôrças Navais, desejamos fixar, primeiramente, alguns pontos básicos que, na nossa opinião, devem orientar tóda a materia.

### *Do Comando Naval — Da Administração Naval.*

Só nos deteremos, quanto ao *Comando Naval*, na análise sucinta do que seja a sua Organização, sem abordar, por desnecessário, o segundo aspecto dêsse *Comando*, a saber: — *A Arte de Comandar*.

Antes de mais nada, convém ressaltar bem as diferenças fundamentais entre:

### *Comando e Administração.*

*Comando* significa, literalmente: — “O exercicio de autoridade, de control, de fiscalização; a faculdade de controlar, de dispor, de dirigir, de conduzir”.

Quanto à palavra *Administração*, significa: — “A conduta ou o control dos negócios, das cousas materiais, dos meios de subsistência, dos recursos materiais”.

O *Comando*, entre suas funções, incluye como mais importantes as de organizar, endoutrinar, planejar e executar.

O *Comando* tem sempre caráter essencialmente militar; a *Administração* pode não ter êsse caráter.

O *Comando* reporta-se, sempre, à direção de qualquer ação militar.

O *Comando* se manifesta, em última análise, pela subordinação de tódas as vontades à vontade única de um Chefe, que é o diretor ou o executor da ação militar.

O *Comando* paira no mundo das idéias, das elocubrações, dos pensamentos.

A *Administração* relaciona-se à manipulação das cousas, ao trato das pessoas, e reside sempre no mundo material.

O *Comando* visa sempre a execução da vontade expressa de uma única pessoa, que é o Comandante, com o fim de alcançar um objetivo definido; — já a *Administração* visa objetivos ou interesses variados, e dela se incumbem numerosas agências, órgãos e departamentos.

A vista do exposto, pode-se assim definir, para fins militares, as duas expressões.

*Comando*: — “Direção de forças organizadas, para fins militares, de acôrdo com a vontade do superior”.

*Administração*: — “Obtenção e emprêgo dos meios pessoais e materiais que possibilitem a realização de tarefas militares”.

O *Comando* tem sempre como objetivo a *ação militar* contra o inimigo, ou o suposto inimigo; a *Administração* cuida dos *meios materiais* que tornem possível aquela *ação militar*.

Para mostrar, citando apenas um único exemplo, a grande diferença entre *Comando* e *Administração*, basta atentar à influência, muito diversa, que sobre cada um exerce o fator “tempo”.

Para o *Comando*, o “tempo” perdido ou mal aproveitado pode significar completo desastre; para a *Administração*, o “tempo” não é elemento tão vital, e pode ser mesmo empregado para corrigir quer erros já cometidos, quer más decisões tomadas, quer falhas e defeitos verificados...

Daí a necessidade de organizar o *Comando* de modo a permitir sempre direção, ou control, *rápido e preciso*.

---

Todos os Regulamentos Navais devem prescrever separações entre *Comando* e *Administração*, bem assim estabelecer os canais que servem, respectivamente, às funções de comando e às atividades administrativas.

Há órgãos navais que somente dizem respeito à administração: há alguns, em pequeno número, que se referem exclusivamente ao comando; e existe um grande número de órgãos que se relacionam não só ao comando como à administração.

Um Comandante de Fôrça Naval, embora prec'pua e primordialmente preocupado com as funções de *Comando*, tem muitas vêzes de atentar, também, em maior ou menor escala, aos deveres de caráter *administrativo*.

A doutrina moderna, modelada pelas contingências da atual guerra, é, todavia, a de reduzir ao mínimo (rigorosamente ao mínimo) os afazeres administrativos de um Comandante de Fôrça Naval.

Presentemente, nas grandes Marinhas, todos os esforços são envidados no sentido de elaborar organizações que permitam ao Comandante de uma Fôrça-Tarefa o puro *Comando Operacional*, livre de quaisquer peias de ordem *administrativa*!

Os navios que devem constituir uma determinada Fôrça-Tarefa são entregues prontos, em tôda a acepção logística da palavra, ao Oficial designado para realizar a Tarefa em questão.

Tôdas as providências logísticas, tôdas as atividades administrativas, são exercidas e ultimadas, em determinadas Bases Navais, antes da entrega dos navios da Fôrça ao seu *Comandante Operacional*!

Convém frizar bem que o *Comando Operacional* representa muito mais do que o *Comando Tático*. Um *Comandante Operacional* pode subdividir a sua Fôrça, no decorrer das operações, ficando ipso-facto com vários *Comandantes Táticos* sob as suas ordens.

---

Assim, em resumo, de acôrdo com a doutrina moderna, um *Comandante Operacional* só pensará em "operações", só terá de cuidar das funções de *Comando*!

Eis aí uma das idéias básicas, fundamentais, surgidas das características navais da guerra em curso.

---

A organização atual das Fôrças Navais Americanas é baseada na chamada *Fôrça-Tarefa*, isto é, na Fôrça Naval que se destina especificadamente à realização de determinada Tarefa.

A constituição de cada Fôrça-Tarefa é condicionada, portanto, ao vulto e às dificuldades da Tarefa a realizar.

Como exemplo frisante citam-se os casos dos Almirantes Halsey e Spruance, dois dos mais afamados Chefes navais do Pacífico. As Fôrças Navais que êles comandam variam, às vêzes, de *mês para mês*, não raro *de uma semana para outra*, isso de acôrdo com as transformações operadas nas Tarefas de que são incumbidas.

Se hoje o Almirante Halsey comanda uma Fôrça-Tarefa de 20 navios, isso não impede que dentro de quinze dias êle venha a comandar uma outra Fôrça-Tarefa cinco vêzes maior, de 100 navios; — bastando, para tal, que a sua Tarefa tenha sido também majorada, em importância e em dificuldade, na mesma proporção.

Qualquer dêsses dois Almirantes citados exerce *Comando Operacional*, isto é, um Comando isento, tanto quanto possível, de liames *administrativos*.

O preparo material da Fôrça-Tarefa consignada a cada um dêsses Almirantes fica a cargo de um Oficial denominado: — "Oficial Encarregado do Aprestamento dos Navios para Operações"; ou, na expressão textual Americana — *Operations Readiness Officer*. Êsse Oficial permanece na Base (normal ou de emergência) da Fôrça-Tarefa em questão e exerce suas funções durante a pernanência da Fôrça na Base. Ao chegar a Fôrça à Base êle começa imediatamente a correr navio por navio, sindicando das necessidades materiais (e pessoais) de cada um.

Isso dispensa a existência, no Estado-Maior de qualquer Fôrça-Tarefa assim organizada, de um Chefe de Estado-Maior que se envolva, concomitantemente, em assuntos de *Comando* e em assuntos *Administrativos*.

O Chefe do Estado-Maior da Fôrça pode dedicar-se então, exclusivamente, às operações Navais prôpriamente ditas.

---

Até o advento da atual guerra *quatro* eram as organizações mestras para os Estados-Maiors de Fôrças Navais ou Terrestres:

A *Organização tipo A* era empregada de preferência na Marinha Americana, até 1939. O Chefe do Estado-Maior ficava à testa de tôdas as atividades, sendo assim forçado a dividir a sua atenção entre *Comando e Administração*.

Esse Oficial ficava, portanto, muito sobrecarregado, mas, em compensação, o sistema liberava o Comandante da Fôrça de deveres de ordem administrativa.

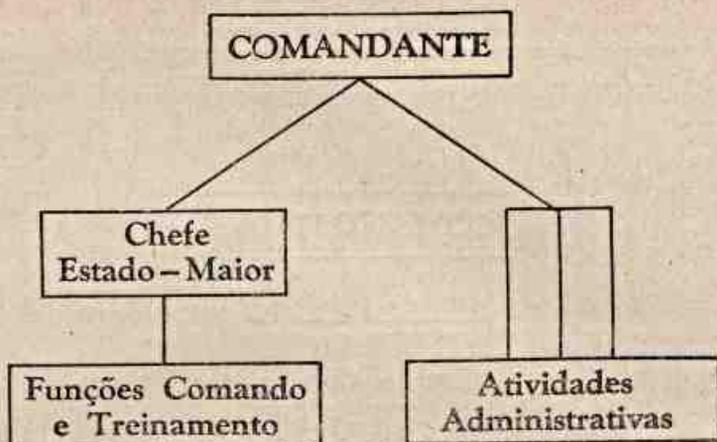


Tipo A



Tipo B

A Organização tipo B era usada na Marinha Britânica (e talvez ainda o seja). O Chefe do Estado-Maior nela tem, como função principal, o estudo das Operações; — mas lhe são também atribuídos de-



Tipo C



Tipo D



Tipo E

veres suplementares, quais os de "coordenação" das atividades de ordem *administrativa*.

A *Organização tipo C* era adotada no Exército Britânico (e talvez ainda o seja), e nela o Chefe do Estado-Maior é exclusivamente encarregado das Operações.

Finalmente a *Organização tipo D* parece representar o sistema atual da Marinha Americana. Ela apresenta sôbre as de outros tipos a seguinte notável diferença: — "as atividades administrativas são desempenhadas e controladas pelo Oficial Encarregado do Aprestamento dos Navios para Operações — *Operations Readiness Officer* —, durante a permanência da Fôrça na Base".

Isso reduz o diagrama da Organização do Estado-Maior de uma Fôrça-Tarefa à parte unicamente da esquerda, que é a parte relativa às funções de *Comando*.

Daí as denominações de *Comando Operacional* e de Estado-Maior idem. (1)

A título de curiosidade, será também exarado o diagrama da *Organização tipo E*, constante do velho sistema preconizado por Frederico o Grande, e que teve grande emprêgo há cêrca de duas centenas de anos.

Representa hoje um anacronismo.

---

Convém atentar agora, com maiores detalhes, à atual *Organização* dos Estados-Maiores das Fôrças-Tarefa, do *tipo D*, tal qual é usado na Marinha Americana.

Como fruto de cinco anos de guerra naval, essa Organização é mui diversa, como bem se percebe, daquelas pertencentes aos três *tipos A, B e C*.

---

(1) A palavra "Operacional" representa talvez um neologismo. Não obstante, nós a empregaremos, de preferência às palavras "operativo", ou "operante".

Aquele adjetivo corresponde ao Inglês "operational", também um neologismo mas muito usado na tecnologia naval.

Um "Estado-Maior Operacional" significa, para nós, um "Estado-Maior organizado exclusivamente para Operações".

Essa Organização moderna *não mais inclue atividades administrativas!*

Trata-se de Organização precípua e fundamentalmente *operacional*.

As cousas se passam, na prática, do seguinte modo:

Cuidadoso e aprofundado *exame de situação* permite a entrega, a um certo Comandante, do *Comando Operacional* de determinada *Fôrça-Tarefa*, para que êle realize a clara e bem-definida Tarefa que lhe é atribuída.

Aquele *exame de situação* é feito num escalão superior, o Comandante da *Fôrça-Tarefa* apenas recebendo o *Plano de Operações*, pro-manado do exame em lide.

Evidentemente, no decorrer das Operações o Comandante da *Fôrça-Tarefa* terá de fazer numerosos *exames de situação*, tais forent as variadas situações estratégicas ou táticas que se lhe depararem.

Para tal êle precisará de um adequado Estado-Maior.

Esse Estado-Maior deverá ser, todavia, exclusivamente *operacional*; isto é, encarregado tão sòmente do exercicio de atividades ligadas diretamente às funções de *Comando*. Poderá ser, portanto, um Estado-Maior bastante reduzido, relativamente ao número de pessoas que o tiverem de integrar.

Ainda mais, um mesmo e determinado Estado-Maior poderá acompanhar, intacto, um certo Comandante de *Fôrça-Tarefa*, quando êsse Comandante mudar de comando, quando passar de uma *Fôrça-Tarefa* para outra; — embora essa outra *Fôrça-Tarefa* seja muito diversa da anterior quanto ao efetivo de navios!..

Assim, retornando ainda uma vez aos exemplos dos Comandantes navais Americanos no Pacifico, o Estado-Maior do Almirante Halsey poderá acompanhá-lo, sem modificações, se êle passar de uma *Fôrça-Tarefa* de 20 navios para uma outra de 100 navios.

A não ser no que diz respeito às comunicações, o trabalho de comandar 20 navios, em operações de guerra, é praticamente igual ao de comandar 100 navios; desde que os navios, em ambos os casos, tenham deixado a sua Base inteiramente aprestados para as operações previstas.

---

De acôrdo com o critério esplanado, seria necessário, na Marinha Brasileira, organizar *Estados-Maiores* "operacionais" para os Comandantes de Fôrças-Navais.

Para tal seria preciso, concomitantemente, organizar *Bases Navais*, que se encarregassem do aprestamento material e logístico dos navios.

Tomando para exemplo o caso da atual *Fôrça Naval do Nordeste*:

Se os Comandos Navais do Centro, Nordeste e Leste, transformados em verdadeiras Bases de Operações, fossem capazes de aprestar os navios daquela Fôrça Naval, bastaria então dar à Fôrça Naval do Nordeste o seguinte Estado-Maior, de caráter exclusivamente "operacional":

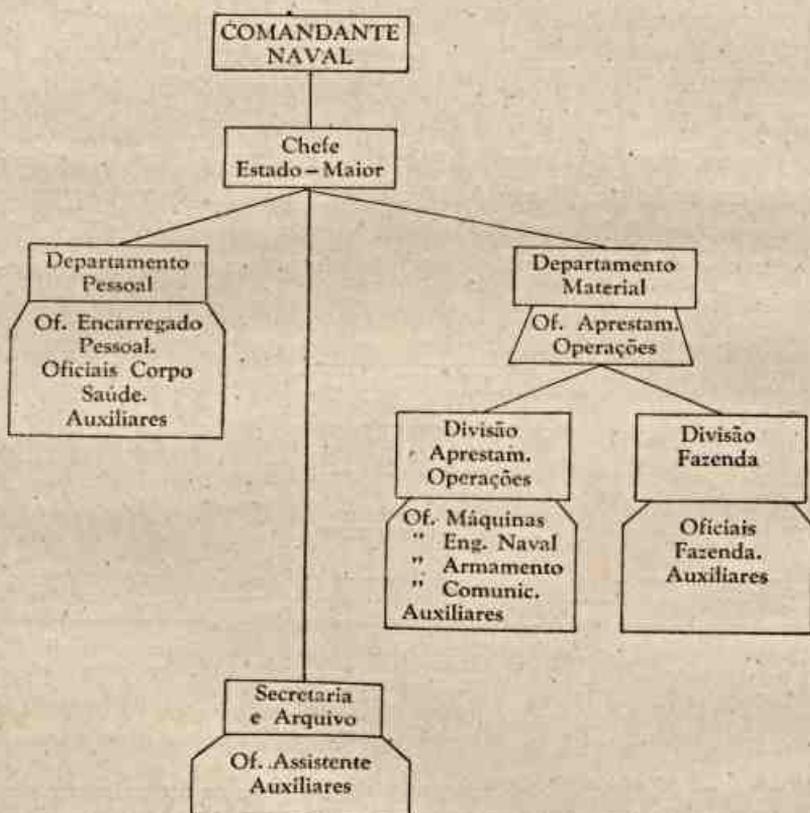


Os atuais Oficiais de Máquinas, de Saúde e de Intendência, deixariam o Estado-Maior da Fôrça Naval do Nordeste e passariam para o Estado-Maior do Comandante Naval do Nordeste, pois êsses Oficiais exercem atividades *administrativas*.

Convém acentuar que a legislação vigorante, relativa a Comandos Navais, permite interpretar como sendo uma das funções dêsses Comandos o *aprestamento* dos navios nêles estacionados, permanente ou temporariamente, para operações de guerra.

Para que um Comando Naval (o do Nordeste, por exemplo) pudesse ficar em condições de prontificar os navios nêle baseados, per-

manente ou temporariamente, para o empreendimento de "operações navais", precisaria dispor de Oficinas e instalações adequadas, bem assim de um Estado-Maior organizado, na parte referente às atividades *administrativas*, segundo as seguintes linhas mestras:



Carlos Penna Botto  
Capitão de Fragata

# ESBÔÇO BIOGRÁFICO DO CAPITÃO DE CORVETA HEITOR GONÇALVES PERDIGÃO

por

ALBERTO AUGUSTO GONÇALVES  
Capitão de Fragata

1940

## *A memória*

A História, já alguém disse, faz-se com *retalhos*.

É catando nos arquivos, nos livros, é solicitando informações de pessoas fidedignas, aos contemporâneos, caso ainda existam, trocando impressões sobre o assunto, concatenando com carinho e cuidado todo o material colhido, que se organiza uma memória.

Os primeiros traços biográficos dos vultos da História são sempre pálidos e refletem fracas impressões do homenageado. São, em síntese, a carcassa, o cavername da construção que se pretende erguer, a fim de que outros, com melhor aparelhamento, consigam conduzir a obra e este é o caso do

Autor.

## ALGUMAS PALAVRAS

O objetivo deste opúsculo é pôr em relevo um ensaio da situação do Capitão de Corveta Heitor Gonçalves Perdigão, na Marinha de Guerra do Brasil.

Senhor de nobreza de caráter incomparável e de patriotismo sem limites, dotado de todas as virtudes do homem, a par das mais alevantadas qualidades de mando, ornado de talento e modéstia, cedo faleceu e no justo momento em que o pôsto o investiria das funções de comando.

Atencioso e delicado com todos, diplomata consumado; dedicado à Pátria ao extremo da renúncia; disciplinado e proficiente ao mais elevado grau; valente e enérgico nos momentos propícios, marcou uma época na Armada Nacional.

Foi como um refulgente bolido que passou pela nossa Marinha, deixando um rastro luminoso que, por muitos anos brilhará com grande fulgor.

E, para que se recordem os contemporâneos e julguem os novos as ações deste saudoso oficial é que fui levado a publicar este desprentencioso trabalho, sem viso literário.

O Autor.

### HEITOR GONÇALVES PERDIGÃO

Nasceu Heitor Gonçalves Perdigão no dia 6 de Março de 1877, em um prédio sito à rua 16 de Julho n. 143 da cidade do Rio Grande, Estado do Rio-Grande-do-Sul.

Era filho legítimo do Capitão de Fragata Pedro Gonçalves Perdigão e de D. Maria José Donovan Perdigão.

Pelo lado paterno descendia de uma família de homens do mar. O seu avô Francisco Gonçalves Perdigão, velho marinheiro, proprietário e comandante do seu próprio navio, perlustrou todos os mares, terminando os seus dias em um naufrágio na costa sul do Brasil, abalroado por um paquete francês, sem que este, ao menos socorresse os naufragos.

Criara-se Pedro Perdigão, desde os mais tenros anos na rude e incerta profissão marítima.

Inteligente e observador, aos 17 anos já fazia o ponto do *mêio dia* e, no restrito espaço de uma mortalinha de cigarro. De índole ousada e independente, abandona na Índia, o navio do seu progenitor e se interna pelo país, onde se assegnoreou das línguas e dos costumes dos Hindús.

A nostalgia do mar o atrai de novo ao Oceano. Embarca em um navio inglês e cruza os mares em várias direções, torna-se conhecedor da língua inglesa, de novos países, de novos portos, até que, estando o Brasil em guerra contra o Ditador do Paraguai, contrata-se como piloto para o serviço de guerra.

Permanece em efetiva campanha, tomando parte em vários combates, durante o período de dois anos dessa luta e regressa já 1.º Tenente em comissão. Frequenta as Escolas teóricas e práticas exigidas pelo regulamento e entra no Quadro da Armada como efetivo, atingindo ao posto de Capitão de Fragata.

Casou-se Pedro Gonçalves Perdigão, como já vimos, com a distinta senhora D. Maria José Donovan, filha legítima de D. Leopoldina Rodrigues, descendente de ilustre estirpe, entrelaçada com as mais notórias famílias do Estado, e do súdito inglês James William Donovan, radicado na cidade do Rio-Grande.

D. Maria José, senhora de excelsas virtudes, diligente e sensata, enviuvou a 15 de Agosto de 1898, ainda moça, ficando a seu cargo nove filhos menores do seu consórcio, dos quais o último de 2 anos. Soube com o diminuto sôdo de Capitão de Fragata, indômita coragente e incessantes trabalhos, manter o seu lar com decôro, criar e educar e, mais ainda, formar nas Escolas superiores três dos seus filhos. Dos nove irmãos, quatro eram moças e cinco rapazes. Heitor, Pedro, Edgard, Jayme e Mário.

Das irmãs, D. Mariana, culta, nos seus lazeres domésticos dedicava-se às letras; dotada de veia poética elaborou alguns sonetos, onde o estro dominava.

D. Alice instruída e eloqüente, admira a arte de Demosthenes.

D. Marieta, a mais inteligente (segundo a opinião do Heitor), casou-se com o Capitão-Tenente da Armada Hemetério de Souza Silveira, de saudosa memória, oficial ilustre, de gênio inventivo e de vasto futuro, que cedo perdia a vida em serviço da Marinha, na Escola de Aprendizes-Marinheiros do Estado de Sergipe.

Deste casal existem três filhos. Cyrô Perdigão da Silveira, Capitão de Infantaria do nosso Exército.

D. Edna Perdigão da Silveira, com o curso da Escola Normal com notas distintas, 15, em 21 cadeiras, e hoje funcionária graduada do Banco do Brasil.

D. Lúcia Perdigão da Silveira Lemos, igualmente cursada na Escola Normal, com distinção em inúmeras cadeiras, 18, em 19 cadeiras e exercendo professorado em escolas do Distrito Federal, casou-se com o Capitão de Artilharia Jayme Alves de Lemos, havendo 2 filhos: Sérgio Luiz e Eliana Thereza.

D. Olga, a mais jovem dos irmãos de Heitor Perdigão, casou-se e faleceu em plena juventude nos longínquos sertões do Estado do Maranhão.

Da prole, o Heitor era o primogênito. A seguir, no ramo masculino vem o Pedro Perdigão, que se dedicou à vida do mar, à Marinha Mercante, desde a infância, sendo de há muito comandante de unidades.

Casou-se com a Sra. D. Luiza Solies Perdigão, havendo do consórcio duas filhas: Inah e Olga e três filhos: Edgard, médico pela Faculdade do Rio-de-Janeiro; Pedro, funcionário do Lloyd Brasileiro, comerciário, e Heitor.

O Edgard Perdigão, inteligente, modesto, altruista, votado à pobreza, é o paladino da pesca em S. Paulo. Cheio de rasgos de desprendimento pela vida, tem uma série de salvamentos de naufragos com risco de sua própria existência nas águas que banham a cidade de Santos. É funcionário da Alfândega, acatado pela sua assiduidade e respeitado pela probidade sem par. É ainda solteiro.

Dr. Jayme Perdigão, aluno laureado no Colégio Militar, tendo atingido o posto de Tenente-Coronel aluno. Médico formado pela Escola de Medicina

do Rio-de-Janeiro, com distinção em quasi todo o curso, é hoje clínico, tornando-se ilustre na profissão, vivendo na abastança por conta do seu talento, seus estudos e seus esforços. É casado com uma senhora de nacionalidade austriaca, Justa Schlander Perdigão, havendo um filho dessa união, Heitor Günter. Finalmente Mário Perdigão, aluno distinto, Major do Colégio Militar, é hoje Coronel de Engenheiros; foi professor na Escola do Estado-Maior e tem desempenhado importantes comissões no Sul. É casado com a Sra. Azaléa Scherer e tem uma filha, Swanie.

Era Heitor Gonçalves Perdigão, como já vimos, o primogênito do casal; dotado de rara inteligência, memória invejável, aos 9 anos de idade já desenvolvia o binômio de Newton ou qualquer problema que se referisse a Algebra, sendo seu pai o seu mestre, o seu mentor.

Aos 16 anos matricula-se no Curso Prévio da Escola Naval, com praça de Aspirante a Guarda-Marinha, por Aviso n. 763, de 17 de Abril de 1893.

Cursa o ano na Escola, porém a 6 de Setembro irrompe na Guanabara a revolta do Almirante Custódio Mello.

Por ato do Poder Executivo, datado de 13 de Dezembro, em consequência dos graves acontecimentos que perturbaram o estado normal do país, foram suspensas as funções da Escola Naval, ficando sua Secretaria adida ao Quartel General da Marinha.

Apresentou-se o Aspirante Heitor Perdigão ao Quartel General de Marinha em 18 de Dezembro, em virtude do ato anterior do Poder Executivo. Senhor de um temperamento refletido e decidido, abraça espontaneamente a causa legal e segue para a cidade do Rio-Grande-do-Sul, sede da Flotilha Naval do Estado. Apresenta-se e é mandado embarcar no Aviso *Camocim* e mais tarde no *A Cananéa*.

Em princípios de Março de 1894 constava entre as forças federais do Rio-Grande que um contingente de revoltosos, embarcado em vários navios sediciosos, pretendia se apoderar da cidade.

De fato, a 28 de Março uma frota composta de 4 paquetes armados, *Esperança*, *Iris*, *Meteora* e *Urano*, recebe em Paranaguá 630 homens, aporta em Desterro, reforça com 1 200 revoltosos a mais, elevando aproximadamente a 2 000 combatentes, ao mando do Coronel Salgado.

A esses paquetes encorpora-se o cruzador *República* que, com o pavilhão do Almirante C. Mello, chefe supremo da revolta, parte em demanda ao pôrto do Rio-Grande, onde aporta a 6 de Abril.

A cidade do Rio-Grande era o pôrto logístico e estratégico do Estado e nesse tempo, o entreposto da região Sul e de todo o Estado do Rio-Grande, além de ser sede da força naval e o Quartel General do Exército.

Ao transpor a Barra é a frota rebelde hostilizada, sem resultado pelos canhões de pequeno calibre assentados à margem do canal. As minas, de an-

temão colocadas nas zonas de passagem, não sortiram efeito no momento preciso, permitindo assim a entrada dos navios sem maior resistência.

Do lagamar aproximam-se os navios o mais possível da península onde está edificada a cidade do Rio-Grande e por meio de escaleres desembarca a tropa de assalto na Macega e nas proximidades do Parque, pelo braço da Mangueira, sitiando dêsse modo a praça.

A frota, com o pavilhão no cruzador *República*, toma posição em frente à cidade de S. José, fronteira ao Rio-Grande, completando o cêrco. Sitiada a cidade por terra e por mar, intima o Almirante Mello o Comandante da Praça, o General Bacellar, a render-se com as forças do seu comando, sob pena de bombardear a localidade.

Fica sem resposta a intimação do Chefe revoltoso, o General organisa a defesa, abre trincheiras ao Sul, a Leste e ao Norte da cidade; defende o pôrto, dispõe as suas forças nesses postos e se prepara para reagir à agressão.

O Chefe da Flotilha legal, o Comandante Fiuza Júnior, faz encalbar o Aviso *Camocim* por achar-se com as caldeiras inutilizadas, desembarca parte do armamento, destaca nas trincheiras do pôrto parte dos seus tripulantes, inclusive o destemeroso Aspirante Heitor Perdigão e aguarda a ofensiva da Divisão revoltosa. Nessas trincheiras o Aspirante Perdigão comandava um destacamento de marinheiros, pronto a repelir as investidas noturnas prováveis.

A Divisão Mello movimenta-se e, sob máquinas, coloca-se no canal entre o Rio-Grande e S. José-do-Norte e ataca por três vezes com a artilharia a Flotilha e os entrincheiramentos do litoral e do pôrto da cidade.

Sempre repellido pelos canhões do A. *Cananéia* e das trincheiras governamentais, rechassadas as forças de desembarque pelo exército estendido pelas trincheiras que circundavam a cidade, além do receio da Esquadra do Almirante Jerônimo Gonçalves (ainda no Rio-de-Janeiro) resolve o Almirante Mello suspender o cêrco. A 11 de Abril de 1894 reembarca o contingente de ataque, havendo perdido 200 homens em vários combates. Nesse mesmo dia, às 5 horas da tarde, suspende o sitio e parte para Castilhos, onde deixa parte da tropa e em seguida singra para Buenos Aires, onde aporta a 17 de Abril, solicitando guarida ao govêrno Argentino.

Essa decisão foi motivada pela informação recebida pelo Almirante Mello de estar a Esquadra do Almirante J. Gonçalves no propósito de bloquear os portos de Santa-Catarina, como se verificou dos officios seguintes:

(1.º) "Bordo do Cruzador *República*, 10 de Abril de 1894.

Não temos tempo a perder, General Salgado, ou atacaõs amanhã de madrugada ou eu me retiro, deixando em terra o vosso exército. Uma demora de 24 horas me poderá ser fatal, pois é provável que Floriano, sabendo que estais em situação crítica, mande para aqui a sua esquadra e então nem mesmo os destroços do nosso exército, se for vencido, poderão ser salvos. In-

teligente e militar como sois, compreendeis e avaliaes a gravidade da nossa situação. — Do camaradã e amigo — Assinado — *Custódio de Mello*".

(2.º) "General Salgado — Acabo de ter informação fidedigna de estar a esquadra de Floriano bloqueando os portos de Santa-Catarina, provavelmente a nossa espera. Assim pois, seria demasiadamente perigoso irem os navios para um daqueles portos, afim de desembarcarem neles nossas forças.

A vista disso resolvi seguir para o Sul, com o intuito de fazer desembarque em Castilhos, no Estado-Oriental.

Previno-vos que os navios sairão hoje impreterivelmente.

Do Vosso camaradã e amigo. Ass. *Custódio de Mello* — 11-4-1894".

E assim libertou-se a cidade dos seus agressores.

Antes da retirada dos invasores constou no Rio-de-Janeiro haver sido conquistada a cidade pelas forças revoltosas e estando o Marechal Floriano em dúvida sobre a ocorrência por demais grave para o momento, telegrafa às autoridades maiores do Rio-Grande, nos seguintes termos:

"O Pinto vive?" "Vive", foi a resposta. "Então o Rio-Grande não foi conquistado", concluiu Floriano.

Era o Major Carlos Pinto, comandante de um dos batalhões do Exército, que inspirava essa decidida confiança ao Marechal.

Com a retirada da força invasora, a paz voltou à cidade do Rio-Grande, conquanto continuasse o interior do Estado deflagrado pelas hordas federalistas.

Com o 13 de Março na Guanabara, com o combate do *Aquidobã* a 16 de Abril, a conquista do Estado de Santa-Catarina a 17, a evacuação dos portos de Paranaguá, Antonina e S. Francisco e, finalmente, a 12 de Maio, com a posse dos navios abandonados em Buenos Aires, termina a luta iniciada a 6 de Setembro de 1893.

Por Aviso de 16 de Junho de 1894 é o Aspirante Heitor Perdigão comissionado no posto de

#### *Guarda-Marinha*

Terminada a revolta da Armada, todos os officiaes e graduados da Esquadra e das Flotilhas que atuaram para o aniquilamento dos rebeldes foram promovidos aos postos superiores, como havia solicitado aos representantes do Congresso e ao Governo o Almirante Jerônimo Gonçalves.

Os alumnos das Escolas Militares comissionados como Alferes e Tenentes mantiveram-se nos seus postos, porém aos Aspirantes de Marinha foram, por um ato ilegal, inconstitucional do Almirante Elisiário Barbosa, então Ministro da Marinha, por Aviso n. 2 151 de 27 de Dezembro de 1894, cassadas as comissões ao posto de Guarda-Marinha a partir de 1.º de Janeiro de 1895.

Era a vindita do Almirante Elisiário Barbosa e do seu Secretário Capitão-Tenente Garcez Palha aos rapazes que serviram à República, refletindo no Marechal Floriano.

Pactua igualmente com esse ato iníquo o Presidente Prudente de Moraes, permitindo esse proceder, conservando entretanto os Alunos das Escolas Militares nos postos comissionados, como que tendo o Marechal que ainda vivia.

Esse gesto da autoridade afastou da Marinha alguns dos alcançados pela rancorosa medida.

Entretanto Heitor Perdigão, muito jovem ainda, tendo por única aspiração, único horizonte a posse do posto de Guarda-Marinha, como porta aberta para servir à Pátria, alcançar e galgar os postos de oficial da Armada e viajar nos navios da esquadra, calçou com profunda mágoa a injustiça do Presidente e do seu auxiliar, o Ministro, e regressou à Escola como Aspirante para alcançar o almejado galão.

Alvo de ignóbil e tenaz perseguição pelos dirigentes da Escola Naval, inclusive do Diretor, por vingança ao seu progenitor, e pela sua própria atuação na Esquadra legal, imputavam-lhe inúmeras faltas, manifestamente injustas, com o intuito de excluí-lo do Corpo de Aspirantes quando atingisse o número de pontos exigidos pelo regulamento. Esse processo melindrava os seus nobres sentimentos e o forçava a conhecer os homens desde os bancos acadêmicos. Ainda assim os seus dotes morais e o seu entusiasmo pela carreira não arrefeciam, manifestando nobreza de caráter e altruísmo desde muito jovem, assim é que foi elogiado por S. M. a Rainha Vitória da Inglaterra, por haver tomado parte no socorro aos naufragos do vapor inglês *Britania*.

Em princípios de 1896 é Heitor Perdigão atacado, quando em férias, embarcado no C. *Tiradentes*, de moléstia de desnutrição, o beri-beri, obtendo licença e recolhendo-se ao seu Estado natal. Ao regressar, já curado, em 1897, perde a turma, passando para a de 1895, na qual termina o curso, para goáudio de todos os seus colegas.

Na Escola Naval jamais maltratava um calouro, quer com golpes, quer com palavras, ao contrário, quando deparava com um desses novos sob a ação de qualquer dos antigos, os libertava com geito, sem dar a perceber ao veterano que defendia o novato.

Era companheiro de todos os alunos seus contemporâneos de Escola; não tinha preconceitos de série ou ano ou antiguidade, eram todos Aspirantes do seu convívio. Entretanto, quando em serviço, era exigente no cumprimento do regimento interno e do regulamento do Estabelecimento.

Foi laureado nos exames de natação, esgrima e espada e florete; considerado pelo oficial encarregado do exercício de pano e bordejo do *Brigue* como patesca; dedicado aos exercícios de escaleres a remos e a vela; a ginástica, alteres e massas; ao tiro, tornando-se exímio atirador, acertando um passáro, uma gaivota no voo.

Teve distinção em Química e Pirotécnica, Máquinas e suas aplicações.

Fez brilhante curso nas ciências físicas, químicas e aplicadas, a-pesar-de perseguição política de diversos professores da Escola Naval que, não possuindo a indispensável disposição para cooperar diretamente na Revolta de 6 de Setembro, quizeram após a refrega, demonstrar aos revoltosos e à situação política dominante, contrária ao Marechal Floriano, e seu zelo e cecarismo tardios pela sedição.

Por Aviso de 6 de Abril de 1899 é promovido a Guarda-Marinha Aluno.

Estuda o 4.º ano e a 4 de Abril de 1900 é promovido a *Guarda-Marinha Confirmado*, contando antiguidade de 27 de Março do mesmo ano.

#### *Guarda-Marinha Confirmado*

Serviu nos navios *Benjamin Constant*, *Trojano*, *Aquidabã* e por fim passa para a 1.ª Divisão Naval, embarcando no encouraçado *Riachuelo*.

Nessa época uma surda efervescência envolvia a Esquadra. O Almirante Custódio de Mello, segundo constava, preparava o terceiro levante das forças navais.

As autoridades, convencidas da conspiração, distribuíam os oficiais de sua confiança, os que se haviam batido pelo regime legal de 1893 e 1894, pelos navios de maior poder militar.

Ao Heitor Perdigão coube zelar pelo E. *Riachuelo*. Era um pósto difícil e em demasia perigoso, porquanto a primeira ação dos conspiradores seria a eliminação dos oficiais e mais elementos fiéis à legalidade, quer pela detenção, se fosse usada a surpresa, ou definitiva, se houvesse reação por parte do atacado.

A oficialidade da Esquadra, na maioria composta de simpáticos à sedição e já havendo tomado parte na rebeldia de 6 de Setembro; os fiéis à lei, em pequeno número, estavam dispostos à luta, trocando a sua vida pela vitória da causa.

Nessa época não havia evasiva que justificasse uma sublevação contra o Governo, porquanto o período de 1898 a 1902, tendo à frente o Presidente Campos Salles e cercado por Ministros de conceito real no país, foi o mais honesto e mais proficuo da primeira República. Elevou o câmbio, reduziu as despesas, fechou os cofres públicos à má imprensa, restabeleceu o crédito no país e no estrangeiro e deixou um saldo e receitas tão vultosas que o Presidente Rodrigues Alves se animou a empreender as obras do Porto do Rio-de-Janeiro, sanear, remodelar e rasgar avenidas na Capital, além de dotar o país da Esquadra eficiente, composta de dois couraçados, dois *scouts* e dez *destroyers* que até hoje constituem a nossa defesa marítima.

Heitor Perdigão, acompanhando de perto os proveitosos esforços do patriótico governo, repelia acusações infundadas de indivíduos ambiciosos e as injúrias dos jornais despeitados que, abusando da liberdade de imprensa dessa época, atacavam desabridamente a administração com os mais cruciantes adjetivos.

Esses gestos concorriam para cindir a nação, inclusive a Marinha. Estava porém Heitor Perdigão no propósito firme de defender a legalidade a todo o custo.

Assim é que, disposto a findar os seus dias com o Encouraçado *Riachuelo*, estabeleceu no pórtico da escada para a descida ao paiol de munições o seu pósto constante nos momentos de lazer. Ali colocou uma mesa pequena e, ora em conversa, ora jogando xadrez com os companheiros, aguardava com um charuto aceso (a-pesar-de não ter costume de fumar) o momento azado para pôr fogo ao paiol de pólvora, caso fosse deflagrado o movimento revolucionário em seu navio.

Tinha certeza que o primeiro golpe seria contra a sua pessoa e aos demais fiéis à situação e como a grande maioria viria naturalmente a dominar, decidira lançar mão dêsse recurso extremo, como único capaz de resolver o dissídio.

É o autor destas linhas, viajando em 1901 com um gaúcho prócer do partido Federalista ouviu dêste a seguinte frase: "A revolução de 1900 a 1901 fracassou no nascedouro em consequência da obstinada reação dos oficiais jacobinos da Esquadra e notadamente do Tenente Heitor Perdigão".

Em resumo, da má imprensa, com a liberdade ilimitada permitida nos primeiros lustros da República, ao quarto poder da Nação, advieram as revoltas e todos os males do país. O Marechal Floriano acusava alguns elementos da imprensa de venais e o próprio Almirante Mello julgava essa liberdade demasiada e nociva.

Preenchido o estágio no pósto de Guarda-Marinha, foi H. Perdigão, a 27 de Março de 1901, promovido a *Segundo Tenente* (atualmente Primeiro Tenente).

#### *Segundo Tenente*

Cingia-lhe o punho o segundo galão, pósto almejado por todos os neófitos que se desvencilhavam da alcunha de *Quati*, dada então aos que tinham apenas uma volta dourada no canhão da farda.

A 29 de Junho dêsse mesmo ano desembarca do E. *Riachuelo*, afim de servir na Flotilha do Rio-Grande-do-Sul, seu torrão natal e onde ainda residia a sua família.

Embarca no paquete nacional *Rio-Pardo* a 6 de Julho e ao aportar no Rio-Grande a 13 do aludido mês, apresenta-se na Flotilha Naval, onde é designado para servir na canhoneira *Cananéia*.

De temperamento irrequieto e verdadeiro homem do mar, procura um navio de movimento incessante e a 8 de Março de 1902 é destacado para o Vapor de Guerra *Jaguarão*, a serviço da Barra do Estado, onde assume as funções de Imediato, porém efetivamente as de Comandante.

Nesse navio suspendia diariamente, afim de sondar o canal de acesso ao pórtico do Rio-Grande,

Em uma dessas saídas e em pleno temporal, salva de naufrágio certo um paquete alemão, o *Marcio*, já encalhado no banco. Perde nessa ação, por um golpe de mar a chaminé do seu navio, o *Jaguarão*, porém ainda assim apela para um paquete nacional que o auxilia e põe fora de perigo o transatlântico germânico.

A 1 de Julho dêsse mesmo ano regressa à Flotilha e é destacado para a Capitania do Porto do Rio-Grande, afim de servir no navio faroleiro *Lima Duarte*, onde assume a imediatece, com função de comandante.

A êsse navio era dado o encargo da vigilância, reparo e abastecimento do balisamento e dos faróis do Estado.

Perlustrou durante dois anos as águas das Lagoas-dos-Patos e Mirim, os rios *Guaíba*, *Camaquã*, *S. Gonçalo*, *Jaguarão* e outros.

Em virtude de ordem do Chefe do Estado-Maior da Armada, regressa a 4 de Março de 1904.

Conhecedor perfeito da navegação nas lagoas e rios, apresenta-se a 15 de Março de 1904, já de regresso à Flotilha, a exame na Capitania do Porto, conseguindo um brilhante e eloqüente prêmio oral e escrito, a carta de Prático da Barra, das Lagoas do Rio-Grande a Porto-Alegre e a S. Vitória do Palmar, inclusive do Sangradouro, para praticar navios de todos os portes.

Da Flotilha é de novo destacado para o Vapor-de-Guerra *Jaguarão*, a serviço da Barra do Estado, assumindo ao apresentar-se no dia 28 de Março, a imediatece do navio, porém com função de verdadeiro Comandante.

A 9 de Julho, por ordem telegráfica do Chefe do Estado-Maior da Armada, assume, interinamente, o comando do V. *Jaguarão*, a Administração e Praticagem da Barra e da Estação Meteorológica da Barra do Estado.

A 11 entrega a direção dos serviços referidos anteriormente ao seu substituto e reassume a imediatece do V. *Jaguarão*.

Tinha o Vapor *Jaguarão* por missão zelar pela Barra do Estado, continuava a suspender diariamente para sondar os canais de acesso à Lagoa e zelar pelas boias de demarcação do canal. Êsse serviço era dado somente aos que se dedicavam verdadeiramente à vida do mar, porquanto o navio afrontava de través o mar constantemente tempestuoso das plagas do Sul.

Nesse tempo o porto era vedado aos navios de maior calado. Os que excediam de 4 metros, faziam em chatas, fora ao largo, o transbordo das mercadorias e só penetravam no porto quando aliviados de grande parte da carga, permanecendo fora dois a três dias nesse serviço.

E nessa situação perigosa, vários dêsses paquetes, ao cair o tempo, encalhavam nos bancos e somente com auxílio estranho de rebocadores dirigidos por valentes profissionais, tomados de bravura louca de afrontar o mar, as vagas alterosas da Barra do Rio-Grande, é que escapavam ao naufrágio.

E o navio do Tenente H. Perdigão, sob o seu comando, tomou parte decisiva em várias dessas emergências.

Hoje, porém graças à grandiosa obra idealizada pelo Engenheiro brasileiro Bicalho, de saudosa memória, e iniciada pelo Engenheiro americano Castel, na administração do operoso e probo Dr. Borges de Medeiros, a Barra do Rio-Grande dá acesso franco aos navios de 24 e mais pés de calado.

Nessa época dá-se o surto de variola no Sul do Rio-Grande, atingindo com violência inaudita os habitantes da povoação da Barra do Estado. Raro era o lar dessa localidade que não tivesse um, dois e às vezes todos os membros da família atacados do mal purulento, ceifando a morte 5 a 6 indivíduos por dia.

As famílias dotadas de recursos fugiram, aterradas com a intensidade da peste.

Os homens válidos e solteiros afastaram-se do vasto hospital. No local permaneceram apenas as mulheres e as crianças atacadas do mal e os homens válidos ao serviço da União.

Os cadáveres permaneciam insepultos, corroídos, não só pela moléstia, como pelo tempo decorrido após o falecimento, aguardando seres caridosos que os levassem à última morada.

Heitor Perdigão que passava as horas de folga entre os doentes, levando lenitivo do medicamento e do alimento aos que estavam em condições de recebê-los, transformava-se de enfermeiro em coveiro.

Retirava com suas mãos, dos seus leitos, os cadáveres decompostos, colocava-os em suas próprias costas, levava-os ao carro da Administração da Barra e partia com destino ao cemitério. De passagem intimava dois ou três dos transeuntes que se aventuravam a aproximar-se da localidade e, com esses homens, abria sepulturas e inhumava os mortos, deixando em cada grupo os nomes escritos em uma cruz de ripa.

Era a prova de solidariedade humana, era o temperamento magnânimo que tomava forma, era, em síntese, o desprendimento da vida que se tornara o seu apanágio.

Tôdas essas ações espontâneas, porquanto com um simples gesto seu, poderia ter se recolhido à Flotilha, de onde procedera.

O seu amor e respeito ao próximo não tinham limites. Qualquer que fosse a condição do individuo que carecesse do seu auxilio, era atendido com as mesmas atenções e solicitude, desconhecendo as diferenças de casta, de raça, seita, fortuna e hierarquia.

E quando alguém se referia a esses atos de humildade e abnegação, afastava de si essas virtudes para exaltar os serviços dos que o auxiliaram nesse tétrico mister e mudava de assunto. E que considerava a solidariedade humana como

um princípio de honra, a par da modéstia. E, como a modéstia é o único título que se permite juntar à glória, achamo-nos muito à vontade para celebrá-la.

De uma feita, ainda na Escola Naval, em exercício de tiro, usando em lugar de carabina *Mausser* um *Flaubert* e exímio no tiro, acompanhava uma gaivota no vôo, dispara a arma quando a ave desce bruscamente ao mar. Nesse momento justo, passa um bote o catraeiro é atingido no braço pelo chumbo da *Flaubert* que, atravessando o pássaro, vai alcançar ainda o remador. Perturbado profundamente H. Perdigão, assume a responsabilidade do ato, *chama o tripulante do bote, fá-lo saltar na ilha, indaga da contusão, procura pensá-lo, abre a bolsa, oferece tudo quanto tem, solicita dos colegas o que possuem de sobre do mês e prontifica-se a pagar tôdas as despesas do tratamento, enquanto perdure o mal. Levado à observação, verifica-se não passar o acidente de uma simples contusão, regressando o homem ao bote e continuando a remar para o cais, sem maior dano. Porém os gestos de lealdade, filantropia, solidariedade ficaram evidentes.*

Nobre de sentimentos, destituído de vaidade e de orgulho, jamais melindrava pessoa alguma. Ainda no tempo da Escola, em uma aula de química, havendo os colegas colocados nos primeiros lugares da turma desconhecido um assunto do programa e tendo o saudoso Professor Conselheiro Magalhães Casto interpelado Heitor Perdigão para que respondesse à pergunta, este nega-se a fazê-lo, declarando: "não sei", com o intuito de não humilhar os companheiros.

Chamado à pedra, o lente inverte o problema e manda-o resolver. Logo aos primeiros detalhes mostra conhecimento completo do assunto, ao que o Professor brada em expansão de bonomia, muito comum em sua linguagem: "Você é um ignorante, mas se conhece este, sabe naturalmente o outro por ser uma dedução deste. Você não queria era vexar os seus colegas dos primeiros bancos".

Era Heitor Perdigão o homem completo, educado, delicado. Dentro daquela compleição, de atleta residia a brandura e a dedicação, principalmente pelas crianças que, em evidência à lei da simpatia mútua, se chegavam com a maior naturalidade ao seu apêlo.

Perfeito cavalheiro, cortex e de nobreza sem par, respeitava a dignidade alheia como uma religião.

De uma feita deu-se um desfalque na Capitania do Rio-Grande e o acusado confessou haver-se locupletado com determinada quantia a seu cargo. Apela para o Perdigão e este que havia recebido os vencimentos naquele momento, abre a bolsa e entrega todo o seu conteúdo ao doloso.

No mês seguinte novo desfalque, nova ação generosa do Tenente H. Perdigão, estando certo de jamais ser reembolsado.

E assim escoavam-se de suas algibeiras os parcos vencimentos em doação aos primeiros apelos.

De proverbial bondade e de confirmada liberalidade, exaltava-se ao perceber qualquer injustiça ou iniquidade das autoridades e da justiça do nosso país.

"Quizera ser rico", dizia, "para combater por todos os meios as violências dos poderosos e as claudicações dos nossos juizes".

"Sua bondade, diz Henrique Cância, "era proverbial, de generosidade comprovada". E relata outros exemplos.

"Horas depois de receber seus vencimentos poucos mil réis tinha nas algibeiras, para as suas despesas".

"Às primeiras mãos que lhe estendiam em uma súplica de amparo à miséria de um lar, deixava, sem *pose*, sem preocupações cabotinas de voto de misericórdia todo o seu dinheiro".

A sua mansidão e sua fisionomia de bondade inspiravam imediata confiança aos que tivessem a ventura de entrar em seu contacto e, embora sempre em funções de mando, os seus admiradores não eram os contumazes cortejadores graduados, possuía amigos em tôdas as esferas sociais, porquanto não estabelecia distinções.

Jamais desmerecera do conceito dos seus amigos, pois nunca usava de *vaidade*, sentimento que na proporção de uma grama consome uma tonelada de mérito.

1. "Era um homem completo na ética, no preparo, na educação, na disciplina", assim se expressa o Comandante Aurélio Linhares, seu comandante do rebocador *Laurindo Pitta*, na Grande Guerra e hoje Capitão de Fragata da Armada.

A sua inteligência era invulgar e de memória prodigiosa, lia tudo quanto chegasse ao alcance da vista e jamais esquecia o que houvesse lido. Como o poder de apropriação de idéias era singular, tornou-se facilmente um vasto repertório de conhecimentos úteis a si e aos que o cercavam.

A sua religião era a do bem pelo próximo. Qualquer que se aproximasse solicitando o seu concurso para uma finalidade perfeita estava servindo na medida do seu alcance. Era um profundo crente em Deus e nos vários e ásperos transe que atravessou na vida implorava e se entregava à proteção do Poder Supremo.

Não tinha facção religiosa; passou em revista a católica, os vários ramos do protestantismo; leu o Alcorão de Mahomet, leu Confúcio, as leis de Budha, o brahmanismo, Comte e finalmente a seita de Allan Kardeck.

Procurou neste último a solução do seu problema, estudou profundamente as obras esperitualistas e, como a bordo dos nossos navios de guerra naquela época era comum, à noite, entre oficiais, a prática de religião de Kardeck, tomava parte nas várias sessões, sem contudo se convencer dos fatos, pondo em dúvida as causas que produziam os efeitos.

Quando da epidemia de varíola na Barra do Estado do Rio-Grande, havendo de motu próprio servido de médico, enfermeiro e cozeiro à população ceifada pelo mal, conhecia não somente os inhumados, como as sepulturas em que jaziam

e à noite se dirigia para o cemitério. Vagava das 12 a 2 horas da madrugada na mansão dos mortos, apelando para todos os *idos* invocando os falecidos para que lhe aparecessem, afim de se certificar da verdade de León Denis.

Jamais se lhe apresentou um só vestígio da existência da vida extra-terrena, resultando da ausência de provas a dúvida do nosso súper-homem à seita de Kardeck. Não possuía propriedades mediúnicas. Contudo era um crente.

O aspecto físico de H. Perdigão não era de um atleta e sim de um modelo de escultura varonil. Alto, de 1m,80, com tórax correspondente, formas fortes, braços musculosos com pulsos de aço e pêso de músculos de 120 quilos, treinados na ginástica, no remo e na esgrima, dotado de fôrço hercúlea, jamais fizera uso da energia física para afrontar quem quer que fosse, salvo quando insistentemente provocado.

A sua fisionomia inspirava imediata atenção e simpatia. Tinha tez clara, cabelos castanhos e o bigodê castanho entremeado de fios avermelhados e louros. Rosto regular, olhos castanhos, perfil grego, dando à sua fisionomia uma expressão de bondade e beleza varonil.

"Um pintor, Miguel Ângelo, por exemplo", escreve o jornalista H. Caneio, "têlo-ia copiado na proporção gigantesca do torax nos artelhos, de linhas irrepreensíveis de estatuária para a glória eterna do seu Moysés. E como palpitava naquêle arcabouço de súper-homem uma alma dulcíssima de criança infinitamente boa".

Dedicado à humanidade, à Marinha e à família, não se eximia entretanto de prestar culto platônico às graças femininas, à Eva.

Tem um "flirt com uma distinta e atraente jovem pertencente a notável família, que indecisa entre a côrte solícita de guapo gaúcho e a de um brilhante Tenente da Marinha, não se decidia por nenhum.

Nesse período é a diva vítima de um acidente que a torna claudicante de uma perna, declarando os médicos que a assistiram, ser o mal irreparável, persistindo o defeito por toda a existência.

O estancieiro afasta-se e o Tenente, julgando-se no dever de honra de perseverar, não se julgando no direito de fugir justamente quando a sua escolhida perdia a ilusão da esperança no porvir, torna-se mais assíduo.

Prossegue o tratamento, o organismo novo reage e a saúde é restaurada.

Restabelecida, esquece a jovem o sacrifício comprovado e a dedicação do oficial.

Foi um golpe para o seu temperamento de bom e a suscetibilidade de um afetivo.

Reprime o seu pezar e no mar procura esquecer a frieza da moça.

O tempo passa e outra diva atravessa a sua rota; bela, culta e virtuose do violino, intérprete privilegiada de Bach, Beethoven e outros mestres da música elevada, encanta o moço sensível a tão subidos predicados.

Simpatia mútua atraía os dois jovens, as relações estreitam-se e em breve, a 2 de Novembro contratam casamento para, no ano seguinte, a 23 de Abril de 1904, na cidade do Rio-Grande consorciar-se Heitor Gonçalves Perdigão com a senhorita Maria José de Castro, filha legítima do Capitão de Mar e Guerra Desidério Celestino de Castro Júnior e D. Antônia Rivadávia Pereira de Castro, descendente de ilustre e abastada família do Rio-Grande e Pelotas. Era a jovem irmã do Capitão de Corveta Carlos Agostinho de Castro, de saudosa memória.

A 7 de Agosto de 1905 regressa Heitor Perdigão à Flotilha e assume no A. *Cananêia* o encargo de Navegação.

A 6 de Dezembro suspende o A. *Cananêia* para o exercício de artilharia, percorrendo a lagoa dos Patos e regressando a 20 ao pôrto do Rio Grande.

Por lei n. 1 473, de 9 de Janeiro de 1906 passa a ter a denominação de 1.º Tenente o antigo pôsto de 2.º Tenente.

Havendo o Ministro Almirante Alexandrino de Alencar extinguido as Flotilhas do Rio-Grande e de Itaquí, no Estado do Rio-Grande-do-Sul, com a promessa de organizar no pôrto da cidade do Rio-Grande uma base de Torpedeiras para a defesa do litoral sul do país, foram os navios que constituíram as Flotilhas dispersados para vários destinos, chamando os oficiais excedentes ao Rio-de-Janeiro.

A 1 de Maio desse mesmo ano apresenta-se o 1.º Tenente Heitor Perdigão ao Quartel General da Marinha e é nomeado para servir no navio-Escola *Primeiro-de-Março*.

A 24 de Maio de 1906 é matriculado na Escola de Aperfeiçoamento de torpedos e a 4 de Janeiro de 1907 termina brilhantemente o curso, sendo-lhe conferido o título de oficial-torpedista.

É desligado da Escola e ao apresentar-se no Quartel General da Marinha é designado para embarcar no E. *Aquidabã* e assume as funções de Imediato.

Nessa época residia H. Perdigão em Niterói, capital do Estado-do-Rio e o seu cunhado o Capitão de Corveta Carlos Agostinho de Castro terminava a construção de um prédio de sua propriedade em rua próxima à residência do primeiro.

No dia 3 de Novembro, tendo o Comandante Agostinho de Castro saído a passeio à praia em companhia de sua família, ao regressar percebera um indivíduo entrando em sua residência pela porta do porão, ainda desprovida de grades de ferro. Como tinha em casa, fechada em um móvel a importância de dezena e meia de contos de réis, destinada ao pagamento no dia seguinte da

última prestação ao construtor da sua casa, foi ao encaço do cunhado H. Perdigão, afim de auxiliá-lo na prisão do intruso e reapossar-se da soma que, possivelmente o larápio houvesse embolsado.

O porão tinha duas portas, uma à frente e outra nos fundos do prédio.

Combinada a investigação, o Castro penetrou pela porta dos fundos e o Perdigão pela abertura da frente do prédio. O Comandante Castro sai pela porta da frente e contorna a casa por fora, pelo jardim. Era noite e escura. Ao chegar ao portão do fundo depara com um vulto de homem que surgia por essa saída. Sem temer as conseqüências, abraça pelas costas e com energia o homem que supunha ser o larápio e sem dar uma palavra, sem apelar para o companheiro, aperta cada vez mais o suposto invasor da sua propriedade. Era o Perdigão que o Castro envolvia com violência em seus braços, julgando haver dominado o ladrão.

Vendo-se Heitor Perdigão abraçado de surpresa e pelas costas por fortes músculos, não tem a menor dúvida de estar sendo vítima da traição do malfeitor e não conseguindo desvencilhar-se do apêrto do seu contendor, lança mão do revólver que levará.

Levanta o braço o quanto pode sobre o próprio ombro e descarrega a arma sobre o seu contendor.

Ouve-se um grito, afrouxam-se os braços e ouve-se o baque da queda de um homem. Acerca-se do ferido e reconhece o seu cunhado banhado em sangue a seus pés. Terrível momento para a alma nobre e sensível do Perdigão.

O mal estava feito e irremediável a fatalidade.

No dia seguinte, 4 de Novembro, falecia o Capitão de Corveta Carlos Agostinho de Castro, considerado com justiça um dos mais distintos oficiais da Armada.

Inúmeras coordenadas do litoral do país, notadamente no Sul do Rio-Grande, foram por esse oficial determinadas.

A consciência de Heitor Perdigão não o culpava de fratricídio; a justiça e a opinião pública o isentaram da culpa.

E, se bem que a viúva e os filhos do Capitão de Corveta ficassem amparados pecuniariamente pelo soldo e haveres próprios do casal, o cunhado, causador involuntário do desfecho fatal, tomara a si o encargo da família enlutada, só terminando esse feito de abnegação ao falecer.

Achava-se, como já dissemos, o 1.º Tenente H. Perdigão embarcado no E. *Aquidabã*.

A 29 de Janeiro de 1907 suspende o encouraçado para instrução na Ilha-Grande, onde faz todos os exercícios do programa e a 9 de Fevereiro do referido ano regressa ao Rio-de-Janeiro.

Desembarca do E. *Aquidabã* e vai servir no Corpo de Marinheiros Nacionais.

Não era da sua índole as comissões tranquilas de terra e, disputado pelos Comandantes dos navios de ação é, dez dias após a sua apresentação em Ville-gagnon, designado para embarcar no Cruzador *Barroso* que, em Divisão com o E. *Aquidabã* e o torpedeiro *Tamoio*, partia para a América do Norte.

A missão dessa força naval era participar da Revista Naval Internacional, para a qual o Governo Americano convidara com insistência uma força da Esquadra Brasileira.

A 5 de Abril de 1907 suspendeu em seu navio em Divisão com destino ao porto americano de Hampton Road, onde chegou a 11 de Maio, tomando parte na Revista Naval Internacional.

Nessa demonstração de força o Presidente da República dos Estados- Unidos da América do Norte passou em revista os navios norte-americanos e os das nações que concorreram ao certame de São Luiz, incorporados entre os encouraçados o *Riachuelo*, entre os cruzadores o nosso *Almirante Barroso* e o torpedeiro *Tamoio*, entre os de sua classe.

Após as manobras regressaram os navios às suas boias nas linhas anteriormente ocupadas; havia nesse dia considerável cerração, de forma que ao tomar as amarrações entre os navios da grande esquadra internacional estabeleceu-se relativa confusão. Vários navios perderam a orientação, romperam as filas, avançaram por outras linhas, vindo tardiamente ocupar as suas posições definitivas. Entretanto os três navios brasileiros de volta da manobra, ocuparam sem hesitação as suas respectivas boias, dando ensejo a justos encômios à nossa Divisão Naval.

Finda a primeira manobra, disperssaram-se os oficiais em seções para a sede da Exposição e pelo interior e pontos do país, afim de visitarem os arsenais.

A 23 regressaram os oficiais do turno licenciado e a 24 de Maio, data da vitória do General Osório em Tuiuti, suspendem os navios da Divisão com destino a Nova York, onde, ainda ao largo do canal de acesso deparam a 26 com o farol da entrada, sôbre a estátua da Liberdade, oferta dos franceses aos *yankees*, obra monumental em bronze executada por Bartholdi, onde o dedo mínimo da Deusa é do porte de um homem alto. Admiram a ponte pênsil de Brooklyn, de 1 800 metros de extensão, o cais acostável mais extenso da América, os mais elevados prédios do globo e a maior aglomeração industrial talvez do universo.

Nesse porto são os oficiais da Divisão Naval Brasileira recebidos pela sociedade, pelos Clubes, Associações e Escolas e, entre estas a de *Jiu-jitsu*. Nessa escola o chefe de instrução cõscio das suas probabilidades insinuou-se afim de efetuar uma demonstração das suas qualidades de jogador em um dos nossos navios. Foi escolhido o Cruzador A. *Barroso* e de entre os oficiais conhecedores do jogo, foi designado o 1.º Tenente H. Perdigão.

Estabeleceu-se o tablado e foi iniciada a pugna. A assistência era grande, porquanto vários oficiais dos outros navios e bem assim os companheiros do Mestre se achavam presentes. Em poucos momentos de luta o Chefe instrutor da Escola era dominado pelo oficial brasileiro.

O orgulho, o brio ofendido do Mestre da Escola novayorkina foi de tal ordem abatido que, do tablado passou ao camarote para troca de roupa e em seguida para terra sem pronunciar ou trocar uma palavra com os de bordo. Julgo que a vaidade destes jogadores de *Jiu-jitsu* é incondicional, das duas uma: vence ou aniquila-se.

De fato, em Villegagnon um desses mestres, um japonês, instrutor de Marinha, sendo, em um encontro batido por um dos seus alunos, baixou à terra após a luta para jamais regressar à ilha.

Heitor Perdigão, um dos alunos desse profissional era senhor de todos os mistérios desse jogo, conhecendo até o golpe mortal que só é revelado a pessoas de critério e caráter comprovados.

A 6 de Junho levanta ferro o *C. Barroso* e vai fundear a 7, de volta a Hampton Road, afim de tomar parte em nova Revista Naval Internacional. Suspendeu após a aludida Revista e a 14 aporta em Norfolk.

Desse pôrto suspende e a 30 aporta em Anápolis.

Nesta cidade encontra-se a Escola Naval. Modelar Estabelecimento erguido a beira mar, onde os Aspirantes Americanos recebem sólida instrução teórica e prática, a-par-de trato social, pondo em contacto os futuros oficiais com os elementos da sociedade local, afim de se familiarizarem com a vida de salão, quando em missão diplomática no estrangeiro ou das visitas nos portos do próprio país.

De Anápolis volta a Norfolk, de onde partiu a 28 de Julho, já de regresso ao Brasil.

A 4 de Agosto aporta em S. Thomaz, suspendendo a 8; toca em Santa Lúcia a 10 e em Barbados a 12, onde recebe carvão. A 17 de Agosto do ancoradouro dessa ilha e a 24 ancora em Itatuoca, regressando às plagas da pátria no Pará; a 25 surge em Belém, pôrto de exportação da borracha, da madeira, da castanha e do cacáu da bacia amazônica.

Suspende do Pará a 5 de Setembro e fundeia em frente à cidade do Ceará a 9, em Natal a 12, em Recife a 16 e finalmente regressa ao Rio-de-Janeiro a 27 de Setembro de 1907, após uma instrutiva viagem, onde, não somente amplia o seu tirocínio no mar, como ilustra o seu espírito e a sua cultura com os esplendores da América.

A 4 de Outubro, por ordem da Inspeção de Marinha desembarca do *C. Barroso* e é nomeado para servir no Corpo de Marinheiros Nacionais.

Afeito ao mar, não se adapta às funções em terra; assim é que, por Portaria de 28 de Dezembro desse mesmo ano é nomeado Encarregado de Torpedos do C. *Barroso*, onde se apresentou a 6 de Janeiro de 1908.

Por Decreto de 11 de Janeiro de 1908 é promovido por antiguidade ao posto de

*Capitão-Tenente.*

Quanta iniquidade nessa promoção! O acesso ao posto de Capitão-Tenente por antiguidade d'este jovem que maior soma de dias de mar possuía, maior número de immediatices, de comandos e comissões no mar constituíam o seu apanágio!

A soma dos seus dias de *mar* no posto de 1.º Tenente era superior ao resultado das somas dos dias de viagem de 1.º Tenente de todos os oficiais que haviam sido elevados por *merecimento* ao posto de Capitão-Tenente no ano anterior.

Contudo este ato iníquo da autoridade não entibiu o dedicado oficial que perseverou em empregar o seu tempo e os seus lazeres na Marinha e para a Marinha, tendo em vista um único objetivo: bem servir à pátria.

A 12 de Janeiro suspendeu seu navio afim de comboiar a Esquadra Norte Americana, regressando logo depois ao ancoradouro do Rio-de-Janeiro.

Essa Esquadra *yankee*, a maior talvez a mais poderosa que tenha entrado no Rio-de-Janeiro, navegava da costa oriental para a ocidental da grande república americana em uma demonstração naval aos países do oriente asiático.

Aqui permaneceu durante dez dias, ornando a baía de Guanabara com seus magestosos navios e povoando as ruas da cidade de joyiais marujos, deixando os cariocas saudosos com a sua partida a 22 do mesmo mês.

A 23 suspendeu o C. *Barroso* em Divisão, afim de efetuar exercícios na costa Sul do País. Percorre em instrução os portos da Ilha Grande, Vila Bela de S. Sebastião e Santa-Catarina. Suspende desse último ancoradouro e aporta em S. Francisco, havendo tocado em Camboriú e Itapocoroia e, de novo em S. Francisco.

A 28 de Março parte o seu navio para Montevidéu com a nobre e honrosa missão de transladar os restos mortais do ínclito Almirante Francisco Manuel Barroso da Silva, Barão de Amazonas, da capital do Estado-Oriental para o Brasil.

Era a homenagem que a nação brasileira prestava ao seu herói, ao vencedor de Riachuelo, afim de inhumá-lo na base do monumento erguido em sua honra à Praia do Russel, à margem da Guanabara.

A 10 de Abril de 1908 é recolhida a urna funerária contendo os despojos mortais do Almirante Barão de Amazonas com tôdas as honras do alto posto em que faleceu, é posta em câmara ardente, velada por guardas armados e nesse mesmo dia suspende o C. *Almirante Barroso* do porto de Montevidéu, chegando ao Rio-de-Janeiro a 21, havendo tocado nos portos de Santos e da Ilha Grande.

*Louvor*, Elogiado nominalmente o Capitão-Tenente Heitor Perdigão por Aviso de 29 de Abril, pelo cumprimento dos seus deveres, dando provas do seu patriotismo e amor à República.

*Louvor*. É por Aviso de 2 de Junho louvado pelo desempenho dado às aulas de Torpedo a bordo do *C. Barroso*.

A 15 de Agosto suspendeu em seu navio em Divisão, em viagem de instrução para o Norte do país, havendo tocado em Cabo-Frio, Búzios, Vitória e Bahia.

Havendo o N.E. *Tamandaré*, que fazia parte da frota, perdido o leme, foi o *C. Barroso* incumbido de rebocá-lo até o arquipélago de Abrolhos. Nesse arquipélago largou, por ordem superior, o reboque, regressando à Bahia, partindo daí para Recife, onde se achava a Divisão e daí para Fernando de Noronha, onde permaneceu alguns dias. Dessa ilha partiu para Natal, onde fundeou a 20 de Agosto.

A 25 suspendeu da capital do Estado do Rio-Grande-do-Norte e passando pelo porto de Recife e pela Bahia, regressou a 4 de Setembro ao Rio-de-Janeiro.

Por Portaria de 6 de Novembro é exonerado do encargo de Torpedos e nomeado Comandante do Aviso *Jutai* que fazia parte da Flotilha do Amazonas, com sede em Belém do Pará.

Assume o comando do Aviso a 30 de Dezembro de 1908. Encontrando o navio do seu comando impedido de mover-se por deficiência de uma pequena peça da máquina, um bronze, e possuído de temperamento diligente e desprendido, manda adquirir por conta própria o material necessário à máquina, solicita do Inspetor do Arsenal de Belém o acabamento do aparelho e em breves dias estava o navio pronto a navegar. Tudo isso feito sem alarde e sem retribuição pecuniária. Rigoroso para consigo próprio, intransigente na disciplina e nas ordens militares, não procurava e jamais encontraria uma modalidade legal para ser restituída a quantia desembolsada, embora houvesse propósito de quem de direito para fazê-lo.

A 17 de Janeiro de 1909 suspendia para experiência de máquinas, a 20 renovava a experimentação com bom êxito, comunicando às autoridades achar-se o navio pronto a desempenhar as comissões.

Suspendeu a 24, a serviço da Carta Marítima, em inspeção de faróis, havendo tocado nos faróis de Chapéu-Virado, Tatuoca, Cotijuba e Arrozal.

Em virtude de ordem superior passou o Aviso do seu comando para o serviço da Diretoria de Faróis e Superintendência de Navegação, desligando-se da Flotilha do Amazonas, à qual se achava incorporado.

Onde quer que se achasse Heitor Perdigão, era alvo da disputa das autoridades. Todos o desejavam para o desempenho e serviço do seu departamento. Assim é que ao chegar ao Pará, aparelhado o seu Aviso e efetuada com pleno êxito a sua primeira comissão, foi destacado o seu navio para o seu serviço de hidrografia da Superintendência de Navegação.

Havendo alguns navios mercantes batido no banco de Piraquembau, suspendeu a 8 de Junho o Aviso *Jutai*, afim de sondar, verificar a sua profundidade e registrá-las na carta, regressando a 12 com a missão cumprida.

Suspendeu em inspecção de faróis a 18 de Junho, regressando a 21 de Julho, havendo tocado em Monte-Alegre e nos faróis de Frisal, Apuá, Macapá, Boi-Assú, Camaleão, Mandaí, Simão-Grande, Saure e Joanes, estes últimos no rio Amazonas.

A 30 suspendeu com destino a Belém, tendo tocado em Obidos.

A 10 de Dezembro coube-lhe a missão de socorrer a Canhoneira *Amapá* que tinha avariado as suas máquinas motoras e fundeara em Antônio-Lemos, aguardando auxilio. Regressou a 13 ao porto de Belém com a canhoneira a reboque.

A 18 de Dezembro suspendeu com destino a Bragança, cidade situada no litoral costeiro do sul do Estado, inspeciona e repara o farol e a 4 de Janeiro de 1910 regressa à capital do Estado.

Havendo o Capitão-Tenente Fernando Etchbarne, Oficial e valente e de peregrino carácter, (primogénito do bravo Capitão de Fragata Fernando Etchbarne, herói de várias batalhas na Campanha do Paraguai), adoecido gravemente em Belém, foi por ordem do Chefe do Estado-Maior da Armada autorizado o Capitão-Tenente H. Perdigão a acompanhá-lo ao Rio-de-Janeiro.

Deixa o comando do Aviso *Jutai* a 6 de Fevereiro e se apresenta na Capital Federal a 19 com o seu companheiro de viagem.

Por Portaria de 8 de Março foi exonerado do comando do *A. Jutai* e nomeado para o Monitor *Pernambuco*, onde assume a Imediatices.

Largou da baía com o Sr. Presidente da República, a 12 de Março, em inspecção e viagem inaugural, regressando no mesmo dia.

*Louvor.* Elogiado nominalmente em Ordem do Dia de 15 de Janeiro de 1910, por ter desempenhado com proficiência a comissão de trazer a reboque a *C. Amapá* do porto Antônio-Lemos a Belém.

*Louvor.* Por Aviso n. 1 521 de 12 de Março de 1910, publicado na Armada, foi elogiado nominalmente pelo zelo e intelligência que demonstrou quando no comando do Aviso *Jutai*, no desempenho dos serviços hidrográficos e de faróis do Estado do Pará.

Por Aviso de 9 de Abril de 1910 foi o Capitão-Tenente H. Perdigão nomeado Comandante do Monitor *Pernambuco*. Recebeu ordem o Comandante de preparar o navio afim de seguir para o rio Paraguai.

A República do Paraguai achava-se ameaçada de uma nova revolução e como esses movimentos políticos trazem invariavelmente repercussão entre os países vizinhos, era mister enviar um navio de guerra de real valor militar, afim de zelar pelos nossos interesses.

O Arsenal de Marinha ultimava a construção do pequeno Monitor, entretanto preocupava a autoridade naval a viagem do pequeno encouraçado ao seu destino, à Flotilha de Mato-Grosso, porquanto carecia vencer mil milhas de costa marítima até Montevidéu, afrontando os mares tempestuosos do Sul do país e navegar na costa desabrigada do Rio-Grande, afim de atingir o Rio da Prata. E a missão perigosa só podia ser confiada a um Oficial ativo, experimentado e audacioso como o nomeado.

O Monitor, construído para navegar em rio, era destituído de qualidades náuticas para afrontar o Oceano. Com uma cinta couraçada, dotado de torres, com canhão de grosso calibre sobre o convés, marcha reduzida, fundo de prato, pequeno calado, era impróprio a enfrentar os mares tempestuosos do Sul do país, notadamente na época em que os vendavais de S.E. e S.W são mais freqüentes no litoral do Rio-Grande.

Além do mais o navio era privado de tanques de aguada para a caldeira, carecendo transportar o líquido indispensável à elaboração do vapor em barris que, distribuídos pelo convés, ainda mais concorriam para elevar o metacentro do Monitor e conseqüentemente para o seu desequilíbrio.

Adequado à sua finalidade bélica nos rios, porém perigoso no mar, era nessa nave que o brioso Comandante e seus valentes Officiais teriam que experimentar as prováveis borrascas das costas Riograndenses e do Estado-Oriental.

Enetretanto a sua guarnição estava, como o seu Comandante, disposta à luta e ao que surgisse na travessia e se compunha do Imediato 1.º Tenente Antônio Sabino Cantuária Guimarães, Officiais: 2.º Tenente Jerônimo Francisco Gonçalves e 2.º Tenente Wantuil Pereira da Silva Torres; Chefe de Máquinas o 2.º Tenente João Cecílio de Oliveira até o Rio-Grande e do Rio-Grande a Mato-Grosso o 2.º Tenente Maquinista Alfredo L. Pinto e Sub-Chefe de Máquinas o Sub-Ajudante Maquinista Reginaldo Feliciano de Carvalho, Comissário, 2.º Tenente José Rocha Oliveira.

Suspendeu o Monitor do Rio-de-Janeiro a 23 de Abril de 1910 e chegou a Angra-dos-Reis nesse mesmo dia, à tarde. As máquinas do navio estavam ainda em experimentação, de forma que era preciso desmontar peças para reparar os atritos e as insuficiências naturais dos aparelhos novos.

Além disso, era preciso entrar nos portos ameudadamente para reformar o abastecimento d'água pois, como já vimos não possuía tanque de aguada. Suspendeu de Angra a 30 e chegou a Santos a 1 de Maio e suspendeu de Santos a 6 de Maio e nesse mesmo dia entrou no porto de Paramaguá; penetrou no rio Itiberé, indo atracar no cãs da cidade, nessa época ao Sueste da península e próximo à Capitania do Porto.

A 13 suspende e fundeia na enseada de Ganchos, donde suspende a 14, fundeando em Florianópolis nesse mesmo dia.

Nesse porto aprovisiona-se de carvão, mantimentos e aguada. A missão vai se tornando árdua, porquanto para o Rio-Grande somente os portos de Imbi-

tuba e Laguna eram acessíveis, sendo porém o primeiro impróprio ao abastecimento de aguada e o segundo de acesso fácil somente com bom tempo aos navios do seu calado.

Em Florianópolis devia o navio aguardar ordens do Chefe do Estado-Maior da Armada, afim de ser comboiado ou rebocado para o Rio-da-Prata, porquanto achavam as autoridades da Armada perigosa a travessia para os navios construídos para navegação em rio.

Ao fundear no pôrto da capital Catarinense, telegrafou o Comandante H. Perdigão para o Rio-Grande, solicitando informações do tempo, recebendo nesse mesmo dia as melhores possíveis, estando a pressão atmosférica a 760 mm.

Amparado nesses dados, pede permissão às autoridades de Marinha do Rio-de-Janeiro para prosseguir viagem. De novo telegrafia para o Rio-Grande, indagando do tempo. Recebe como resposta do Sul continuar o tempo bom, porém com o registro barométrico de 769 mm de pressão quando anteriormente marcava 760, uma diferença portanto de 9 mm para alta, assinalando assim mudança de tempo.

Deduziu que continuando o tempo bom, a pressão não poderia ter-se elevado a tanto, concluindo como um engano do telégrafo que, em lugar de transmitir 760,9 enviou 769, pairando porém a dúvida em sua consciência.

Todavia a 16 suspendeu de Florianópolis a revelia da ordem do Chefe do Estado-Maior, porém com o espírito preocupado pela incerteza da pressão atmosférica e como possuía o senso da responsabilidade, quis certificar-se da situação meteorológica da costa do Rio-Grande, na Laguna.

Faíra a noite toda nas proximidades da barra dessa cidade e, ao clarear do dia, pêntra sem prático no pôrto. Após fundear solicita telegraficamente informações urgentes da situação do tempo no litoral do Estado sulino.

As 11h30m desse mesmo dia recebe a esperada e satisfatória mensagem referente à pressão atmosférica e às 12 horas estava fora da barra, rumando para o Rio-Grande-do-Sul.

Viaja em mar agitado com, aproximadamente 10 milhas horárias, até que às 20 horas do dia 18 de Maio, com 32 horas de viagem, alcança a Barra do Rio-Grande.

Não espera a luz do dia para entrar. Como prático da Barra investe o canal na escuridão da noite e às 21 horas fundeia em frente à povoação da Administração da Barra do Estado, raspando as carvoeiras. É que não atestara as carvoeiras, afim de aliviar o navio, com o objetivo de que, em caso de emergência e em qualquer condição de tempo e mar pudesse transpor sem obstáculo as barras da Laguna e a do seu próprio Estado.

Havia completado a etapa mais perigosa da comissão, tendo vencido com rara facilidade as 310 milhas que separavam o pôrto da Laguna à Barra do Estado gaúcho, sem haver encontrado obstáculo algum por parte dos elementos naturais, perturbadores dos mares do Sul.

A 19 suspende da Barra e vai atracar no cais da cidade do Rio-Grande.

O Ministro da Marinha, aliviado de parte da responsabilidade que, tácitamente, pesava sobre os seus ombros, enlevado e entusiasmado pelo desempenho da comissão, envia por telegrama o seguinte elogio nominal:

"Louvo com viva satisfação pela coragem revelada e brilho dado à comissão, esperando terminar missão com o mesmo entusiasmo. "Rio, 19 de Maio de 1910. Assinado: Alexandrino de Alencar".

O Chefe do Estado-Maior da Armada, cooperando da responsabilidade pela empresa do Monitor, envia na mesma data um telegrama nos seguintes termos:

"Felicitto-vos calorosamente pelo modo proficiente por que tendes conduzido navio do vosso comando".

No Rio-Grande repara os senões que as máquinas e as caldeiras careciam, pois, como já dissemos, eram peças novas. Apresta-se para partir e ultimar a viagem marítima.

A 26 de Maio suspende o Monitor do porto do Rio-Grande com destino à cidade de Montevidéu. Porém desta vez arriba ao porto de saída com avaria na caldeira de B.B., por ter abatido o teto da fornalha desse gerador, empenhando assim pela primeira vez a sua brilhante excursão.

Estava se aproximando o período dos temporais, porisso apressa o reparo e a 27 larga do porto do Rio-Grande e, já no mar é surpreendido pela tempestade, indo abrigar-se a 28, em consequência do mar encapelado, em Castilhos, no Estado-Oriental.

Suspende a 31 e a 1 de Junho amarra no porto de Montevidéu, tendo terminado com brilho a fase perigosa da travessia.

O temporal que o obrigara a arribar em Castilhos era prenúncio dos que costumam assolar a costa do Rio-Grande entre 8 e 21 de Junho de todos os anos e o responsável pelas avarias e naufrágios dos navios: *Pedro II* em 1865, *Patacho David* em 1873 e mais outras vítimas dessas tormentas. A 11 de Junho de 1881 outro desastre, o paquete nacional *Rio-Apa*, já na Barra do Rio-Grande, aguardava entrada, quando caiu o tempo; acossado pelo vento, fez-se ao mar e naufraga sem deixar vestigio real do acidente, dando apenas à costa uma porta de camarote e no Pontal da Barra um soldado morto na posição de nado a braçadas.

A 11 de Junho de 1892 naufraga ainda o paquete *Rio-Paraná* na enseada de Imbituba, acossado pelo temporal do Sul. Vários outros acidentes desta natureza deram-se nessa zona, sendo causadores os ventos impetuosos do mês de Junho.

A 23 de Agosto de 1910 suspendeu o Monitor *Pernambuco*, de Montevidéu, com destino à sede da Flotilha de Mato-Grosso em Ladário, fundeando a 25 em Santa-Fé, na República Argentina, havendo tocado na ilha de Las-Platas e Los-

-Hermanos. Passou ao largo de Tonelero, onde a Esquadra Brasileira do Chefe Greenfell, forçando o passo em Dezembro de 1851, contribuiu para o termo da tirania do ditador Rosas, em Fevereiro de 1852.

A 31 suspende de Santa-fé e a 10 de Setembro fundeia em Corrientes, havendo tocado em Coryaranã, Santa-Helena, Costa-Brava e Mal-Abrigo e passado à vista de Cuevas, Mercedes e Riachuelo, onde se feriram as três batalhas respectivamente a 12 de Agosto, 18 e 11 de Junho de 1865. Nesta última, aniquila o Almirante Barroso, em memorável combate, a Esquadra Paraguaia e domina o rio Paraná, a té abaixo da confluência do Paraguai, concorrendo, de modo decisivo para a vitória final do Brasil.

Em Corrientes permaneceu o Monitor poucas horas. Esta cidade foi teatro de duas incursões paraguaias. Conquistado, em Abril de 1866, pelo General Robles, tomada pela Esquadra e pelas forças aliadas em 1 de Janeiro de 1867; evacuada pelos aliados e de novo ocupada pelos Paraguaioes para novamente ser abandonada pelas tropas do General Resquin, após o desastre de Uruguaiana. Reocupada pelos aliados, tornou-se base do Exército e mais tarde Hospital de Sangue dos combatentes até 1867, quando transferido para Humaitá conquistado.

A 10 de Setembro suspendeu o Monitor de Corrientes e entrou nesse mesmo dia no estuário do rio Paraguai, cenário onde a Esquadra brasileira, durante 5 anos, se bateu galhardamente com as fortificações e as forças do implacável inimigo, o ditador Solano Lopez.

Passa o navio à vista de Itapirú, Curuzú, Curupaiti e vai fundear na volta de Humaitá.

Cada nome destes evoca uma página da nossa imperecível história naval, onde inúmeros Officiais, inclusive os maiores de vários dos tripulantes do Monitor *Pernambuco* colheram palmas para a coroa das vitórias de nossa história pátria.

Humaitá, nome que relembra heróis, que ilustra uma classe, que enobrece um país, onde os Brasileiros, com dois couraçados na barranca e três pares de navios em movimento afrontam duas centenas de canhões de todos os calibres, dois milhares de fuzis, torpedos ou minas, correntes de ferro, revessas, correnteza do rio, finalmente abordagem do *Alagoas* e levando sempre de vencida os 6 navios, sempre avançando, atingem Tagy, para gáudio do General em Chefe, o Marquês de Caxias.

Esses baluartes, pelo tratado de paz, foram desmantelados para que jamais se opuzessem à franca navegação dos países ribeirinhos.

A 11 suspende o Monitor, passando pelo Timbó, onde a Divisão Avançada, os três pares de Couraçados que o forçavam, foram de tal modo hostilizados que o Chefe Delphim dá como inutilizados três dos navios da frota.

Nesse mesmo dia fundeia o *Pernambuco* em Losuítá, para suspender a 12, transpondo os passos de Monteiro, Angustura e Villeta. Angustura! outro

passo que recorda atos heróicos dos tripulantes da nossa Esquadra. Forçado e transposto várias vezes por nossos Encouraçados, é por fim transposto por toda a Esquadra couraçada, tendo como Chefe o Almirante Inhaúma que, arvorando o pavilhão no E. *Bahia* desdenha a artilharia inimiga, o canhão *crioulo*, evita as minas e atinge Villeta.

Prossegue a viagem o M. *Pernambuco*, suspende a 13 de Setembro, transpõe arrastando o Passo de Santo Antonio e fundeia nesse mesmo dia em Assunção.

Em virtude de ordem telegráfica do Comandante da Divisão Naval do Sul, foi o monitor incorporado àquela Divisão, com sede em Ladário, no Estado de Mato-Grosso, porém tem ordem de permanecer nas águas de Assunção.

O Paraguai, região descoberta em 1526 por Sebastião Caboto; conquistado em 1536 pelo cruel espanhol Alonso Nunez; dominado pelos Jesuítas em 1568; estabelecido aí um Estado teocrático independente, embora incorporado ao Vice-Reinado do Prata até 1767, quando essa sociedade religiosa foi expulsa de Portugal.

De 1750 a 1777 pertencem nominalmente a Portugal em troca da colônia do Sacramento (atualmente Estado-Oriental), voltando porém nessa última data ao reino da Espanha.

Em 1811 libertou-se do jugo espanhol, conquistando sua independência política, passando, porém, a nação ao domínio e opressão de França e dos dois Lopez até 1870, quando os Aliados, com a vitória contra a tirania, lhe deram a constituição liberal, calcada nos moldes da brasileira.

Pais de clima quente, rico, fértil, produtor de cana de açúcar, mate, laranja, madeiras, etc.; contendo o seu solo jazidas de petróleo, ferro, manganês, cobre, salitre e outros minérios, está reservado a brilhante futuro.

Assunção, fundada em 1535, distante 1 000 quilômetros de Buenos-Aires, povoada de 45 000 a 50 000 habitantes descendentes de espanhóis, guaranis e da união das duas raças, é dotada de regular comércio e bom porto. É a sede da administração, constituída nessa ocasião do Presidente da República e das duas Câmaras eleitas por sufrágio universal. Nação de organização recente, está sujeita aos surtos políticos das correntes partidárias que decidem ainda pelas armas as suas pendências políticas.

Quando o monitor *Pernambuco* aportou em 13 de Setembro de 1910 em Assunção, presidia os destinos da República do Paraguai o Sr. Jara.

A 15 de Novembro d'esse mesmo ano, no Brasil processava-se o dispositivo da Constituição do país, dando o Congresso posse por quatro anos ao Marechal Hermes da Fonseca, para como 1.º Magistrado, governar a República.

Alguns dias após o advento do Marechal, sublevam-se as guarnições dos Encouraçados *Minas-Gerais* e *São-Paulo*, massacrando o Comandante do primeiro e todos os Officiais de serviço que reagiram de armas na mão contra o levante.

De posse dos navios os insurretos impõem ao Governo condições em parte absurdas, ameaçando bombardear a Capital, caso não fossem satisfeitas as suas exigências no prazo de 24 horas.

A Marinha movimentou-se, os navios suspeitos são afastados do porto e os *Destroyers* atracados ao cais do porto.

O Comandante Felinto Perry alicia 100 Oficiais e com estes propõe ao Governo guarnecer os *Destroyers* e dar caça aos rebeldes que, por precaução abandonam o porto.

O Governo e o Congresso, temendo perder os dois mais modernos e mais poderosos navios da Esquadra, submeteram-se aos sediciosos, aceitando em parte as suas condições.

O Batalhão Naval dias depois, levanta-se solidário com o gesto das guarnições dos Encouraçados. Porém, bombardeada a fortaleza pelos navios da Esquadra e pela Artilharia do Exército, cede se rendeu à sedição.

Embora fossem excluídos da Armada os chefes da sedição e dispensados os elementos julgados duvidosos, permaneceu a Marinha em estado de incertezas que, por longos meses deixou abalada a disciplina, com reflexo em todos os navios, inclusive nas flotilhas do Amazonas e Mato-Grosso.

Entretanto o M. *Pernambuco*, pela sua ordem, disciplina e vigilância modelares (consoante o testemunho de Oficiais que se achavam em Assunção), logo que as primeiras manifestações foram verificadas, tornaram-se os seus promotores objeto de observação das autoridades de bordo, mais tarde presos e incluídos entre os indesejáveis para a exclusão e baixa de praça.

## A REVOLUÇÃO DO PARAGUAI

A 25 de Novembro de 1910, toma posse do Governo da República do Paraguai o Presidente eleito Manoel Gandra, tendo como Vice-Presidente D. João Batista Gaona, por Ministro da Guerra o Coronel Albino Jara e ne pasta do Interior o Coronel Adolpho Riquelme.

A 17 de Janeiro de 1911, cinquenta e três dias após a posse do novo presidente, o seu ministro da guerra Jara o depõe, bem como ao vice-presidente Gaona.

O Congresso reuniu-se e, por imposição da força, elege Albino Jara para a presidência da República, havendo assim apaziguado aparentemente a disputa política no país.

A 15 de Fevereiro de 1911 suspende pela manhã o monitor *Pernambuco* com destino ao porto de Ladário, em Mato-Grosso, já informado pelos dissidentes o Comandante Heitor Perdigão do golpe de Estado que deveria ser desferido dois dias depois de sua partida de Assunção. A noite desse mesmo dia fundeia o Monitor abaixo do remanso de Castilhos, afim de prosseguir viagem a 16

para Mercedes, onde permaneceu o navio por carência de água para o seu calado.

Trinta dias após a posse do governo imposto pela força, a 17 de Fevereiro nas vésperas do Carnaval, como era previsto, a tropa aquartelada no interior do país, chefiada pelo Coronel A. Riquelme, ex-ministro de Gandra e companheiro político de Jara em vários movimentos anteriores, rebela-se contra o Chefe do Governo, levantando parte das forças da República.

A 22, quando ainda aguardava o monitor *Pernambuco* o repontar das águas para a continuação da jornada, recebe ordem de regresso a Assunção. É que, persistindo os movimentos revolucionários no país amigo, o Chefe da Divisão Naval mandara regressar o navio à capital paraguaia.

As forças revolucionárias não haviam ainda penetrado ou mesmo se aproximado de Assunção, entretanto a população se achava apreensiva, o policiamento era intenso, os quartéis vigiados, aguardando-se a todo o momento a invasão da cidade.

Um rebocador paraguaio, o *Triumpho*, da facção Jara, tendo saído em missão governamental, constava haver-se bandeado para a revolução. Ao regressar o *Triumpho* à sua base, o A. *Libertad*, da defesa do Governo, toma posição de combate e o povo aglomerado à margem do rio em forte tensão de ânimo, aguarda o desfecho. Era apenas boato. O A. *Triumpho* continuava a defender o governo do Coronel Jara.

Nessa ocasião o corpo diplomático pedia garantias ao Ministro brasileiro, solicitando asilo nos navios de guerra para as missões estrangeiras e suas famílias, no caso de ataque e invasão de Assunção.

Assim é que a 9 de Março de 1911, em virtude de ordem telegráfica do Chefe do Estado-Maior da Armada, passa o Monitor *Pernambuco* à disposição do Ministério do Exterior do Brasil, no rio Paraguai.

Não elabora em erro o Ministro, porquanto a personalidade do Comandante do monitor *Pernambuco* era de tal modo alevantada na Marinha que jamais, depois de oficial, criara adversários ou despeitados, tão distanciado se achava esse Comandante dos atassalhadores da dignidade alheia.

Nesse mesmo dia é o monitor *Pernambuco* visitado por todo o corpo diplomático acreditado no Paraguai, acompanhado pelo nosso Ministro Guerra Duval, para tomar contato com o Comandante Heitor Perdigão que oferecera acolhida em seu navio aos membros das missões diplomáticas e às suas respectivas famílias.

Nessa ocasião, refere o 1.º Tenente Jerônimo F. Gonçalves, então oficial do monitor *Pernambuco*:

"Lembro-me bem; estavam os diplomatas na proa do navio, em torno dos canhões de 120 mm da torre e o ministro da Austria, acariciando um dos canhões disse: "Aqui sentimo-nos bem protegidos".

A luta continua no país.

Achando-se ainda fundeado em Assunção o monitor *Pernambuco*, surge no pôrto o CT *Gustavo Sampaio*, sob o comando do Capitão-Tenente N.D. que, em missão de fiscalização e policiamento do rio, desatendendo ao protocolo, conduzia a bordo do seu navio à sede do Governo, à capital do país, os chefes da rebelião.

O Governo paraguaio protesta contra o ato irrefletido do Oficial brasileiro. Toma o Comandante H. Perdigão enérgicas providências e, por sua própria iniciativa ordena ao Comandante do Torpedeiro o regresso imediato ao Brasil. Alega o Oficial carecer de determinados artigos indispensáveis à viagem, além de estar com as máquinas e caldeiras completamente impossibilitadas de funcionar. Destitue o Comandante Perdigão o seu camarada do comando do CT. *Gustavo Sampaio*, nomeia o seu Imediato, o 1.º Tenente Sabino Cantuária, Comandante do Torpedeiro, põe o navio em completa incomunicabilidade com a terra, providencia para o suprimento dos gêneros e objetos solicitados e dos reparos dos aparelhos de movimento.

Satisfeitos os reparos e os suprimentos, suspende a belonave para o Brasil.

Nessa ação denota Heitor Perdigão, simples Comandante mais antigo, decidida energia, aptidão para o mando, a-par-da compreensão da responsabilidade e o propósito de assumi-la. De fato, o Oficial em foco era dotado das virtudes de Chefe. Moderado e brando no trato comum, porém enérgico e justo quando a situação impunha; entretanto não ostentava qualquer dessas qualidades, quando entre os de sua classe ou em sociedade mundana.

Irradiava em torno de si um misto de admiração, respeito e confiança aos que o cercavam, quer fossem superiores, quer subordinados.

Assíduo no serviço, leal em extremo, metódico e persistente nas empresas que intentava, proficiente nos assuntos que abordava, de ética sem jaça, eis um modelo velado e modesto, em condições de exigir de todos o máximo esforço, afim de atingir a meta desejada.

Para reforçar essa asserção transcrevo aqui o conceito do ilustre escritor naval Comandante Adalberto Rechsteiner, relativamente ao Capitão-Tenente H. Perdigão.

“Conhecia-o há muito tempo e sabia do seu devotamento à Marinha, aliado a grande competência, mas somente em Março de 1911 tive contacto com êle em questão de serviço e pude conhecer bem as qualidades de energia e decisão sem receio de assumir responsabilidades.

“Nessa época, durante uma das muitas revoluções no Paraguai, desci eu o rio comandando o A. *Vidal de Negreiros*, afim de proteger a navegação brasileira que, com a Argentina, havia sido interceptada pelos revolucionários.

No desempenho da minha missão tive de ir a Assunção, onde encontrei fundeado o monitor *Pernambuco*, do comando do Perdígão que logo içou o pavilhão de mais antigo. O seu navio podia ser considerado como um modelo de organização e disciplina; a guarnição exercitada e bem cuidada sob o ponto de vista da alimentação e saúde. Em conversa tivemos ocasião de trocar idéas sobre a situação e bem pude avaliar das suas qualidades militares".

Nessa apreciação o Comandante Rechsteiner se refere às ocorrências da *Gustavo Sampaio*, quando transportava chefes rebeldes a Assunção.

A 17 de Março dá-se o encontro entre as forças governamentais e os rebeldes. São estes batidos, o Chefe Riquelme aprisionado e, sem préambulos, fuzilado.

Nesses encontros os soldados se batiam com persistente intrepidez, apanágio da raça belicosa, herdeira das virtudes guerreiras dos Guaraniés.

Com a morte do Coronel Adolpho Riquelme torna-se Albino Jara senhor do Estado.

Nessa época era nosso chanceler o vulto destacado de José Maria da Silva Paranhos Júnior. (Barão do Rio-Branco), de visão esclarecida, com o objetivo predominante de prestigiar o nosso país e estreitar a amizade entre as repúblicas americanas, notadamente as da bacia do Paraguai e Prata; Uruguai, Paraguai e Bolívia.

Conservador por indole e por sistema, apoiava o Chanceler brasileiro com todo o seu prestígio os governos paraguaios no desenrolar das revoluções.

Si bem que o Ministro Rio Branco dispuzesse no rio Paraguai de uma belonave encouraçada, suficientemente armada e bem comandada, em condições de impor aos revoltosos o acatamento às leis internacionais e ao direito das gentes, notadamente dos brasileiros domiciliados no país conflagrado, reforçou com mais navios a Divisão Naval Brasileira e nessa ocasião, a 5 de Abril, aportam em Assunção quatro navios de guerra, o *C. Tiradentes*, e o *C.T. Tamoio*, tendo como tênder o *Itaúba*.

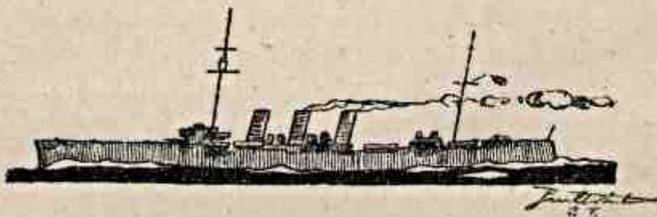
Nesse mesmo dia atraca o monitor *Pernambuco* no tênder *Itaúba* afim de receber carvão e munição de guerra. A seguir atraca no *C. Tiradentes* para receber armamento e completar o municiação de guerra. Nesse mesmo dia desatraca do *C. Tiradentes* e vai ancorar no fudeadouro, afim de receber o Presidente da República Paraguaia. A noite suspendeu o monitor em missão reservada regressando no dia seguinte à amarração.

Como reflexo do levante das guarnições dos E.E. *São-Paulo* e *Minas-Geraes*, os tripulantes do *C. Tiradentes*, embora tardiamente, promoveram um motim, logo debelado e julgado em Conselho de Guerra, os seus chefes são condenados de conformidade com a lei. Para libertar o navio de fermento contagioso, foi determinado o afastamento desses homens ao contacto das guarnições. Para esse fim suspendeu o monitor *Pernambuco* a 26 de Abril do porto de Assunção,

com destino a Corumbá, conduzindo os sediciosos e bem assim para receber um contingente do Exército destinado a reforçar a guarnição do forte de Coimbra. A 28 passa pela foz do Apa, rio que determina o limite entre o Brasil e a República do Paraguai. A 29 atraca no porto "14 de Março", no mesmo dia suspende dêsse porto e fundeia em Porto-Pacheco. Suspende a 30 e paira sobre máquinas no forte de Coimbra, continuando a viagem para fundear no dia 1.º de Maio em Ladário.

Durante os anos do curso regulamentar da Escola Naval, de 1895 a 1899, transitara Heitor Perdigão como Aspirante e Guarda-Marinha Aluno pelas Oficinas do Arsenal de Marinha, aos sábados e às segundas-feiras, começo e termo das licenças semanais concedidas aos alunos. Nessas passagens acompanhava as obras intermináveis dos monitores *Pernambuco* e *Maranhão* e então, referindo-se ao primeiro dos pequenos encouraçados afirmava em tom profético: Hei-de ser o primeiro Comandante dêsse navio e hei-de levá-lo a Mato-Grosso!" de facto cumpriu-se a profecia.

*Continua*



## OPTAREMOS NOVAMENTE PELO SUICÍDIO NAVAL?

Por James Forrestal, Secretário  
da Marinha dos Estados Unidos.

Em uma quente e ensolarada manhã de Fevereiro, tive o privilégio de desembarcar nas ilhotas de Roi e Namur do grupo das Kwajalein, um dia depois de terem as nossas forças anfíbias começado a firmar solidamente a sua posição. As ilhotas nada mais eram do que montes de destroços fumegantes, mal cheirosos, com os troncos de palmeiras, sem fôlhas, apontando para o alto, como gigantescos palitos em desordem. Durante três dias, aviões do Exército, da Marinha e navios de guerra tinham martelado as 700 milhas do perímetro das ilhas Marshall, imobilizando os japoneses, enquanto o agrupamento ofensivo atacava o coração do arquipélago, o **atoll** de Kwajalein. Sobre esse **atoll** e especialmente sobre as ilhotas de Roi, Namur e Kwajalein propriamente dito, despejamos durante esses três dias a mais pesada concentração de bombas e granadas navais que o mundo jamais viu.

Para atacar as Marshall tínhamos reunido a mais poderosa frota de navios de guerra, transportes e embarcações de desembarque que jamais flutuou no Pacífico; era uma frota inteiramente nova, que em sua maior parte tinha deixado as carreiras de construção dentro dos três últimos anos. Tínhamos desembarcado em terra valentes rapazes americanos que, três anos antes, nunca imaginaram ter de atacar uma praia; trezentos deles foram mortos em Kwajalein.

Foi esse o preço que pagamos por uma **atoll** de coral que, embora situado no meio da nossa linha vital de comunicações com as Filipinas, tínhamos consentido que passasse de mãos alemãs para japonesas 25 anos antes. Foi uma parte do preço que estamos pagando por 20 anos de sonhos côr de rosa, ima-

ginando que tínhamos condenado a guerra. Embalados por esses sonhos, só despertamos a 7 de dezembro de 1941, compreendendo então a significação das ilegais fortificações japonesas nas ilhas Marshall, Kwajalein inclusive, Carolinas e Marianas. Na realidade nunca alcançamos a importância desses atolls, pois em 1899 deixamos escapar a oportunidade de comprar da Espanha as Carolinas, Marianas e Palau.

Evidentemente cometemos um erro fundamental que a guerra está começando a tornar claro para nós. A nossa compreensão da história e da geografia tem sido, e muito, irreal.

A evidência da história indica que a guerra é uma aflição normal e não anormal do homem. Não sou derrotista bastante para acreditar que devemos nos reconciliar com essa condição como permanente ou que devemos abandonar nossos ideais de paz mundial. Acredito porém, muito enfaticamente, que enquanto não tenham sido estabelecidas fundações firmes para garantirem a paz do mundo, devemos aceitar que existirão agressores, que terão de ser dominados e que será necessário a força para dominá-los. Como o Primeiro Ministro Jan Smuts, da África do Sul disse em Novembro; "A paz não sustentada pela força continua a ser um sonho".

Temos vivido preocupados com abstrações relativamente aos negócios do mundo. Satisfazemos nossas aspirações de paz pensando na ordem muito desejada. Não tomamos conhecimento da história. Por um lado, negamos a possibilidade de um mundo organizado sob o controle da Liga das Nações. Por outro lado nos privamos a nós mesmos, das armas necessárias à nossa proteção em um mundo em desordem.

Tudo isso poderá dar a impressão de que este artigo tem por fim lançar uma campanha para a reconstituição da Liga das Nações — uma Liga com dentes — ou, em sua falta, propor alguma organização semelhante para a comunidade internacional. Não tenho tal intenção. Está muito além do meu desejo se não fóra dos meus poderes, indicar as linhas gerais segundo as quais deve ser construída uma organização internacional. Este artigo tem por fim pura e simplesmente, apresentar a seguinte tése: —

que quaisquer que sejam os acôrdos ou alianças que possam ser efetivados pelas Nações Unidas, uma das bases fundamentais da paz deverá ser a manutenção, por parte dos Estados Unidos, de uma força armada em ser, ou mais particularmente, a conservação daquela parte da nossa força em cujo nome falo — o poder naval e aéreo da Marinha dos Estados Unidos.

No passado, depois da conclusão de cada guerra, durante a qual o nosso poder naval havia sido elevado em proporções formidáveis, destruimos invariavelmente aquele poder. De que modo realizamos esta destruição que nos conduziu, em passado recente, face a face com o mundo armado, enquanto nós, potencialmente a nação mais poderosa, eramos uma das menos armadas? Fizemo-lo de três modos diferentes.

Em primeiro lugar, após a Guerra Mundial repetimos o que tínhamos feito depois de outras guerras no passado; destruimos grande parte da nossa Marinha. Isso foi feito em cumprimento de acôrdo estabelecido na Conferência do Desarmamento Naval de 1922.

Em segundo lugar, ainda em consequência das resoluções daquela conferência, e em virtude de acôrdos estabelecidos em subsequentes conferências, aceitamos limites para o nosso poder naval bem como para o nosso poder aéreo, abdicando dêsse modo a posição que nos dava o nosso programa de construções na Grande Guerra, além dos nossos grandes recursos nacionais e capacidade industrial. Esta política foi auxiliada pela reação contra idéias marciais que surgiram depois daquela guerra. Tornou-se difícil conseguir grandes créditos para o Exército e para a Armada. A hostilidade pública e o pouco caso foram muito longe na faina de destruir as indústrias necessárias para a fabricação de armamentos.

Em terceiro lugar, permanecemos inativos, e algumas vezes mesmo sem protestar, enquanto outras nações violavam acôrdos internacionais.

Nas duas décadas que se seguiram à primeira Guerra Mundial, desmantelamos ou afundamos, em virtude das nossas obrigações em tratados, trinta dos nossos encouraçados, inclusive

sete parcilmente terminados. Encostamos quinze cruzadores, cento e trinta e nove contratorpedeiros e cinquenta e dois submarinos. Uma boa parte da esquadra americana foi para o fundo do mar ou para montão de ferro velho. Além disso concordamos em estabelecer limites nos novos navios a serem construídos e como terei oportunidade de explicar adiante, aceitamos algumas incríveis limitações de ordem técnica.

Embora alguns dos navios condenados em 1920/38 fossem de segunda linha, outros eram dos mais novos e melhores de sua espécie. Oficiais de marinha ainda sofrem com a lembrança do **Washington**, um bom navio de combate 75% concluído, sendo rebocado para o alto mar e ali afundado pelos nossos próprios canhões e torpedos, em 25 de Novembro de 1924. O descortino do nosso então chefe das Operações Navais Almirante R.E. Coontz, salvou para nós, na Conferência do Desarmamento de 1922, dois cruzadores de batalha em adiantada construção, que foram convertidos nos porta-aviões **Lexington** e **Saratoga**. Mas destruímos quatro cruzadores de uma mesma classe que poderiam ter sido igualmente bons porta-aviões e mais quatro porta-aviões teriam sido um grande conforto para nós em 1942.

### ATUAÇÃO REPETIDA

Semelhante período de auto-destruição, como já disse, não era novidade para a Marinha Americana. A Marinha começara na Revolução. John Paul Jones, John Barry e outros, comandaram fragatas que durante sete anos perseguiram o comércio britânico. Ao terminar a Revolução, a Marinha deixou de existir. Ressuscitamo-la para resistir às espoliações dos franceses e aos piratas da costa da Barbária no Mediterrâneo. Mais tarde, na administração de Jefferson, a Marinha construiu apenas divisões de pequenos navios costeiros, os quais Jefferson, considerava suficientes para proteger o país de uma invasão.

Sómente quando a guerra de 1812 já durava há seis meses, começamos a construir alguns dos navios capitais que Jefferson, e seus sucessores na Presidência, tinham considerado desnecessários. Eles deixaram de apreender o princípio, mais tarde for-

mulado por Alfred Thayer Mahan, de que sempre que uma guerra naval é conduzida ao largo das costas do próprio país, as probabilidades são de que essa guerra já esteja perdida. Grandes navios, com elevado raio de ação, são indispensáveis para levar a guerra ao inimigo, qualquer que seja o ponto do globo em que se encontrem os seus navios.

Quando terminou a guerra de 1812, os construtores navais de Maine, Nova-York e rio Delaware, nos tinham dado uma marinha bastante respeitável. Alguns anos depois da guerra, entretanto, o interesse pela Marinha declinou e o nossos navios se deterioraram. Como se verificou novamente anos mais tarde, os estados distante da costa do mar não podiam vêr vantagem em dispender dinheiro na construção de navios para navegarem em mares longínquos.

A Guerra Civil repetiu o mesmo fato. Não tínhamos grande coisa para começar. Construimos uma frota respeitável e o tipo dos seus navios teve um profundo efeito sobre a guerra naval — o **Monitor** e o **Merrimac** e os encouraçados que se seguiram, foram o começo dos modernos navios encouraçados. De 1865 em diante, contudo, o interesse pela Marinha mais uma vez declinou, e não fizemos sequer uma tentativa para acompanhar o desenvolvimento dos encouraçados fortemente artilhados que estavam sendo construídos para as marinhas européias. Na realidade, durante a administração Grant, fomos ao ponto de voltar à Marinha a vela, porque o Almirante Porter, então figura dominante na Marinha, achava que o vapor que exigia o emprêgo do carvão, sujava muito os navios.

O desenvolvimento naval americano, tanto em números como no desenho de navios, arrastou-se até meados de 1880 quando começou o renascimento. No começo de 1897, Theodore Roosevelt, como sub-secretário da Marinha e posteriormente como Presidente, deu-lhe novo impulso. A baía de Manila, a construção do Canal do Panamá e o Cruzeiro da Frota em volta do mundo, foram partes do "manifesto destino" que algumas pessoas chamaram imperialismo. Começamos então a falar sobre "uma marinha inferior a nenhuma outra", ambição que não realizamos senão trinta e cinco anos mais tarde.

Depois da administração Theodore Roosevelt, prosseguimos construindo alguns novos *dreadnoughts*, porém deixamos de construir os cruzadores, contra-torpedeiros e navios auxiliares ne-

cessários para a constituição de uma Marinha equilibrada. Acima de tudo, deixamos de construir bases navais porque continuamos a não apreender o conceito básico de Mahan: A guerra naval deve ser conduzida não em nossas costas, porém nas do inimigo, e a guerra em águas distantes exige bases próximas dessas águas.

Em 1916, à sombra da Guerra Mundial, iniciamos o que para nós era uma expansão naval gigantesca. Naquele ano o Congresso permitiu que a Marinha contratasse a construção de 813.000 toneladas de novos navios, o maior passo para a frente no poder naval que tínhamos dado em toda a nossa história. Em 1916/22 adicionamos à nossa esquadra 10 encouraçados, 1 porta-aviões, 287 contra-torpedeiros e 88 submarinos.

Terminamos a primeira Guerra Mundial com uma respeitável Marinha flutuando, com mais navios em construção e com uma boa perspectiva de um adequado número de bases no Pacífico.

Qual foi a nossa ação e qual a nossa política depois da primeira Guerra Mundial? Foi precisamente a mesma, em princípio, que as posteriores às outras guerras. Tendo vetado a Liga das Nações, iniciamos os convites para a Conferência Naval do Desarmamento de 1922. O resultado foi, como já indiquei, uma série de tratados que nos obrigaram a afundar 25 % da nossa esquadra, a cessar a construção de navios adicionais, e, finalmente, a aceitar limitações tanto qualitativas quanto quantitativas para os nossos futuros programas navais. Algumas das cousas que fizemos em virtude dos termos do Tratado e de posteriores acórdos nos parecem hoje inacreditáveis.

Os novos encouraçados foram limitados em trinta e cinco mil toneladas, impedindo-se assim, a construção dos novos **super dreadnoughts** de quarenta e cinco mil toneladas da atual classe **Iowa**. Foi essa uma das determinações do tratado de 1922.

Concordamos em que não mais de três mil toneladas por navio poderiam ser adicionadas a qualquer encouraçado já existente para a defesa contra ataques aéreos ou submarinos, embora só as modernas baterias anti-aéreas aumentem de mil e quatrocentas toneladas um encouraçado. Resultado: Nossa esquadra

era altamente vulnerável ao tipo de ataque que afundou o **Prince of Wales**.

Aceitamos, no tratado de 1930, um total limite de 18 cruzadores com canhões superiores a 6,1 calibre. Resultado: A escassez de cruzadores pesados foi um fator que limitou a nossa atuação nos primeiros dias da guerra atual.

Relativamente aos contra-torpedeiros, aceitamos um limite de cento e cinquenta mil toneladas e concordamos igualmente, em 1930, que ninguém poderia construir qualquer navio de superfície entre 600 e 2.000 toneladas se esse navio montasse tubos de torpedos ou tivesse uma velocidade superior à 20 nós.

Essa restrição quasi inacreditável, impediu a construção de navios caça-submarinos. A exclusão de tubos de torpedos, não era tão importante, mas o limite de 20 milhas de velocidade era muito sério. Os submarinos alemães navegam em superfície com 18 ou 19 nós, acreditando-se mesmó, que alguns sejam capazes de exceder 20 nós.

O Tratado de 1922 determinou, também, que nenhuma previsão pudesse ser feita nos navios mercantes para transformá-los em navios auxiliares em caso de guerra. A única exceção permitida foi o reforço do convés para a montagem de canhões de 6 polegadas. Quando em 1940 os Estados Unidos, com falta de porta-aviões auxiliares, pretenderam converter alguns dos seus grandes e rápidos paquetes naquele tipo de navios, verificamos que seria necessário reconstruí-los desde a quilha. Resultado: Tivemos que voltar-nos para a conversão dos semi-construídos C-3, um tipo pequeno de navio mercante, de pouca velocidade, construído para a Comissão Marítima. Eles não haviam sido projetados para os fins que incumbem aos porta-aviões nem eram tão úteis quanto os paquetes poderiam ter sido. Entretanto, e muito afortunadamente, estão prestando magnífico serviço na guerra do Atlântico contra os submarinos germânicos.

O tratado de 1922 restringiu a potência aérea da nossa Marinha de modo muito sério. Fomos limitados em cento e trinta e cinco mil toneladas de porta-aviões, com uma restrição adicional de deslocamento máximo de vinte e sete mil toneladas, para as novas construções. Resultado: Sómente agora estamos construindo porta-aviões de quarenta e cinco mil toneladas que

nos permitirão aumentar o volume e a potência dos nossos golpes no ar dados do mar.

### DESPOJANDO-NOS DE NOSSA ARMADURA

Recapitulando, é visível que irrefletidamente abandonamos nesses dois tratados os meios pelos quais poderíamos ter preservado a paz do mundo, ou, de qualquer modo, ter varrido dos mares — assumindo os desejos do público de fazel-o — quem quer que tivesse ousado começar as perturbações.

Em seguida decidimos não só afundar parte da nossa esquadra e manietar o restante, mas também abandonamos as indústrias e indivíduos com que podíamos contar para a construção de navios, canhões e aviões. Em 1935, a indústria de armamentos foi atingida em cheio por uma onda de crítica contra os “mercadores da morte”.

Como resultado disso, a Bethlehem Steel Corporation que tinha em suas oficinas em Bethlehem, Pennsylvania, as maiores instalações do mundo para a fundição de canhões de grosso calibre, (rivalizadas unicamente pelas indústrias Krupp da Alemanha) acabaram com as suas instalações de forja quasi que completamente. A Marinha teve de reconstruí-la em 1940 ao custo de dois milhões e quinhentos mil dólares.

Du Pont, um dos maiores fabricantes de explosivos do mundo, foi igualmente atacado, e subsequentemente procurou acabar em larga escala com a sua capacidade de fabricação de explosivos. Sómente a pedido insistente do Exército, continuou Du Pont a fabricar explosivos. A indústria de aviação também não ficou isenta. A Comissão Morrow, apresentando seu relatório ao Presidente em 1926, documento notável pela brevidade e bom senso, recomendava o encorajamento para a instalação de uma grande e vigorosa indústria de aviação privada. A competição entre os projetistas civis de aviões e motores deu à nascente indústria americana um impêto que levou os seus produtos a todo o mundo. Mas foi acusada de ser um “vendedor internacional de morte”.

A construção naval privada, também encontrou desencorajamento. Foi necessário construir largamente nos estaleiros da

Marinha os novos navios de guerra. Entretanto, a denominada expansão de 11 % da Marinha em 1939, nos encontrou somente com seis estaleiros particulares capazes de construir navios de combate. Hoje existem 23, com instalações adequadas e mão de obra habilitada.

Nenhuma pessoa ou agrupamento é responsável por este enfraquecimento do nosso poderio. Foi uma parte da nossa aspiração nacional em que todos nós participamos.

Nesse interim os japoneses construíam a sua Marinha nos limites máximos dos Tratados de 1922 e 1930 — e o quanto mais não saberemos senão depois de terminar a guerra. Sómente no primeiro ano do primeiro termo do Presidente Franklin Roosevelt arejamos o nosso programa de construções navais e iniciamos a construção de uma Marinha realmente moderna. Até então, não tínhamos construído todos os navios que o Tratado nos permitiu e mesmo então iniciamos a construção em modesta escala. Devemos lembrar entretanto, como um dos resultados acessórios da política federal então iniciada, que o Presidente concedeu duzentos e trinta e oito milhões de dólares da primeira lei de recuperação industrial nacional, para a construção de navios de guerra. Com essa verba foram construídos dos porta-aviões, quatro cruzadores vinte contra-torpedeiros, quatro submarinos e duas canhoneiras. Entretanto mesmo esse passo para a frente foi compensado pelo desarmamento de cento e trinta e nove velhos contra-torpedeiros no período de 1930/38, afim de cumprir compromissos previamente assumidos nos Tratados.

Minamos o nosso poder potencial por um terceiro modo, aceitando limitações em nossa liberdade de ação. Essa nossa concordância foi resultante da nossa indiferença nacional pela geografia militar. Para exemplificar: Depois da guerra Hispano-Americana adquirimos as Filipinas da Espanha. Se tivéssemos insistido poderíamos ter comprado também as Ilhas Marianas, Carolinas e Palau pela soma de quatro milhões e quinhentos mil dólares. Ficamos apenas com Guam. Os alemães compraram o resto, e depois da primeira Guerra Mundial, elas, juntamente com as Marshall, foram concedidas, sob mandato, ao Japão pelo Tratado de Versailles, sob o compromisso de não fortificá-las.

A Marinha Americana tentou por várias vezes em 1920, visitar essas ilhas no centro das nossas linhas de comunicações no Pacífico, mas o pedido formulado pelo Departamento de Estado ao nosso Embaixador no Japão e por este transmitido ao Ministério das Relações Exteriores Japonês e por este endereçado à Marinha Japonesa, trouxe a recusa da permissão. Assim por inércia, aceitamos uma limitação fatal em nossa liberdade de ação no Pacífico. Relativamente ao compromisso de não fortificação, as casamatas, os canhões e o arame farpado em Kwajalein, onde desembarquei no dia 2 de Fevereiro, indicam que os japoneses, para não dizer outra coisa, tinham uma interpretação muito elástica do verbo fortificar.

Nenhuma pessoa é culpada dessa inércia. É uma característica nacional. É uma parte da nossa confiança em abstrações e nossa falta de compreensão da geografia. Não compreendemos que persuasão moral não impressionaria o Japão e deixamos de reconhecer que sem uma adequada cadeia de bases através do Pacífico, não poderíamos defender as Filipinas nem apoiar nossa política de Porta Aberta na China. Em outras palavras, embora continuando a manifestar uma opinião e a ter influência em negócios asiáticos, nos privamos, a nós mesmos, dos meios militares para conservar as Filipinas ou para agir eficazmente no Pacífico Ocidental. Quasi quatro anos são decorridos desde Julho de 1940, quando a América iniciou o seu programa de defesa tornando-se a maior potência naval e aérea do mundo. Além de construir navios de guerra para os nossos aliados adicionamos à nossa própria frota 9 encouraçados, mais de 70 porta-aviões, uma quantidade de cruzadores, mais de 500 contratorpedeiros e navios-escolta, mais de 100 submarinos e milhares de embarcações de desembarque, auxiliares e de patrulha. A América produziu navios de guerra e aviões em tais quantidades, em tais proporções, que mesmo a própria Marinha julgava impossível.

Tivemos tempo de faze-lo — tempo ganho para nós pela defesa isolada da Inglaterra em 1940/41 e pela poderosa resistência da colossal Rússia. Na próxima vez poderá não haver êsse tempo de respirar, e qualquer que possa ser o nosso poder potencial, a rápida marcha da guerra moderna não permitirá que

fôrça potencial — homens, matérias primas, capacidade manufatureira — seja transformada nas armas que a guerra exige. Na próxima guerra, o inimigo pode estar sôbre as nossas casas no primeiro dia das hostilidades.

O que faremos com essas armadas do mar e do ar que construímos e que estamos ainda construindo? Deveremos afundá-las ou destruí-las de novo e regressar ao sonho de que a paz é o estado natural do homem e que a geografia nos isola da guerra? Se o fizermos estaremos desafiando a sorte.

A paz do mundo e a nossa própria segurança exigem a retenção do poder aéreo e naval que a América terá em mãos quando terminar a guerra. Exatamente quanto, em termos de números de navios, aviões e outros equipamentos, será necessário conservar em serviço ativo como a nossa contribuição à paz que nós e nossos aliados estabeleceremos, é assunto para o julgamento competente dos oficiais de marinha. Mas a determinação fundamental — de que precisamos conservar o nosso relativo poder naval e aéreo — deve, eu acredito, tornar-se assunto de doutrina nacional. É preciso que seja compreendido pela população de Indiana, Kansas e Montana — pelo povo que vive na parte central do país — tanto quanto pelos residentes na California e Nova-York e todos os outros estados marítimos.

Se aceitarmos o postulado de um forte poder naval e aéreo e a premissa de que os inimigos potenciais devem ser batidos antes que cheguem às nossas costas, decorrerão então inevitavelmente os sete corolários seguintes:

1 — Devemos ter bases adequadas onde os nossos estrategistas e táticos indicarem que elas são necessárias.

2 — Devemos ter acesso às matérias primas adequadas, especialmente petróleo e minério de ferro, tanto neste país como no estrangeiro. Com o advento do poder aéreo, forças terrestres mecanizadas e navios queimando petróleo, o controle das grandes reservas de petróleo torna-se uma necessidade militar da mais alta importância.

3 — Devemos também conservar intactas, mesmo engraxadas se necessário, as usinas de fabricação de munições que construímos depois de 1940. Tenho em mente usinas tais como as de torpedos da Highland Park Illinois, and St.

Louis, Missouri; as usinas de motores para avião de Kansas City, Missouri; as usinas de artilharia de Detroit, Michigan e Columbus, Ohio; e as grandes fundições de Charleston, West Virginia.

4 — Uma marinha bem aparelhada deve ter sempre recursos concedidos pelo Congresso para amplas investigações em tempo de paz. Investigações antes de uma guerra serão as únicas que poderão nos ser de utilidade no dia em que o inimigo nos atacar.

5 — Afim de evitar tornar-se obsoleta, a Marinha deve ter fundos para construir as novas armas que os seus pesquisadores descobrirem. Talvez a construção das novas armas possa ser limitada a alguns protótipos; o volume das novas construções dependerá da importância das invenções e da pressão do sangue corrente na comunidade mundial.

6 — Se quizermos conservar a nossa Marinha e sua aviação em condições de combate, devemos manter cursos de treinamento para a reserva naval nos principais colégios, e, o que talvez seja mais importante, devemos providenciar para que tenhamos um grande número de homens que constituem a espinha dorsal de qualquer frota — Sub-Oficiais e Oficiais inferiores. Navios, aviões e canhões constituem a ossatura de uma marinha, porém os homens treinados são o seu coração e o seu cérebro.

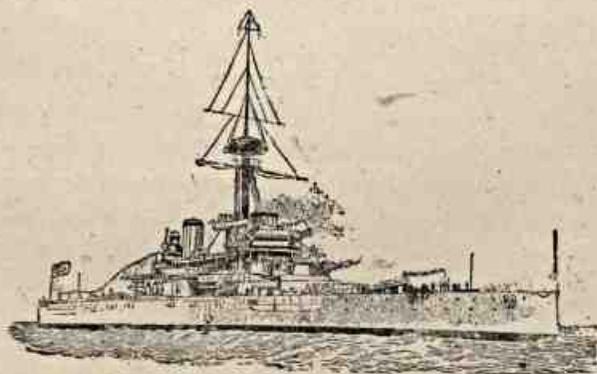
7 — Devemos conservar uma Marinha tal como a descrevi, em contínuo treinamento. Isso significa dispendêr moderadas quantias em dinheiro. Em tempo de paz era um acontecimento lançar um torpedo carregado para exercício porque os torpedos custavam treze mil dólares cada um. Entretanto, o único meio de ter certeza de que os nossos torpedos possuam o poder mortífero que deles esperamos, é experimental-os em tempo de paz. Embora a Marinha Americana tenha maior prática de tiro de artilharia do que qualquer outra, a quantia total conseguida para exercício de artilharia, bombas e torpedos em 1937 era de quatro milhões de dólares; mesmo em 1939 era apenas de sete milhões de dólares.

Em contraste com isso, vi, sómente os navios de superfície, atirarem granadas no valor de três milhões de dólares sôbre as pequenas ilhotas de Roi e Namur, das Kwajalein, durante três dias apenas.

A despeito desta guerra, continuaremos a ser uma nação amante da paz, sem vocação nem desejo de dominar o mundo. O próprio conceito de impôr o nosso domínio sôbre outros povos não é consistente com o nosso carater nacional e repugnaria ao nosso povo. Por conseguinte, será bom e desejável que conservemos o sonho de que algum dia em algum lugar, uma estrutura de paz permanente será construída por homens de senso e boa vontade, através do mundo.

Enquanto isso não se der, não ousamos esquecer as palavras de um Almirante anônimo, depois da última guerra: — “Os meios de fazer a guerra devem estar nas mãos daqueles que odeiam a guerra”. Este conceito deveria estar sôbre a carteira de todos os representantes da Nação, no cabeçalho de todos os jornais e no espírito de todos os eleitores.

Trad. do *Saturday Evening Post*, por A. R.



## IDENTIFICAÇÃO DE ESTRÉLAS

Capitão de Corveta Zilmar C. de Araripe Macedo  
(gráficos) e Lieutenant Raymond Scott, U. S. C.  
G. R. — tradução de R. B. — (alinhamentos)

A necessidade, imposta pela guerra, da formação rápida de oficiais para as marinhas de guerra e mercante dos Estados Unidos, incentivou a pesquisa e produção de instrumentos e métodos que permitissem facilitar-lhes os estudos e proporcionar-lhes meios de bem desempenharem as suas funções. Damos a seguir, com a aquiescência do autor, as instruções organizadas pelo Capitão de Corveta Zilmar Campos de Araripe Macedo, docente da nossa Escola Naval, para a utilização de dois dispositivos que obedecem a essa orientação e destinados à identificação de astros: o Identificador de estrelas Browell-Weems e o Identificador de estrelas H. O. n.º 2102 B (Rude Star Finder and Identifier H. O. n.º 2102 B) do Hydrographic Office de Washington — D. C.

### I

Identificador de estrelas Browell-Weems (Browell-Weems Star Finder).

a) — *Descrição.* — O identificador de estrelas Browell-Weems compõe-se de uma Carta celeste (estrelas) e de uma série de diagramas altazimutais (curvas de alturas e azimutes) para cada 10° de latitude, de 0° a 50°.

A Carta de estrelas (fig. 1), — daqui por diante denominada simplesmente CARTA — é impressa nas duas faces (uma para cada polo) de um disco de celulóide opaco. A fig. 1 é a reprodução, em tamanho natural, da face Sul dessa Carta.

Os diagramas altazimutais (fig 2), em número de seis, são estampados em discos de celulóide transparente das mesmas dimensões da CARTA. Na periferia de cada um desses discos transparentes — daqui por diante denominados simplesmente DISCOS, — existe uma graduação abrangendo todos os meses e dias do ano.

As graduações azimutal (curvas radiais) e de alturas (curvas fechadas), os nomes dos meses e os dísticos indicadores da latitude, são estampados nas duas faces de cada DISCO, que pode, assim, ser usado tanto para latitudes N. (anverso) como para latitudes S. (reverso). A fig. 2 representa o DISCO correspondente à latitude 30° S (reverso).

NOTA — Para maior clareza da figura, os nomes dos meses (que no original são estampados entre a graduação e a borda do Disco) foram colocados pela parte interna da graduação. Foram, outrossim, suprimidas as graduações e dísticos referentes à latitude 30° N. bem como as instruções para o emprego do Identificador, ambas estampadas no anverso e que, no original, são vistas por transparência e invertidas, quando se utiliza o Disco para a latitude 30° S.

*Utilização* — Sobre a CARTA (face correspondente ao Polo elevado do observador) coloca-se o DISCO correspondente à latitude mais próxima da do observador, de modo que fiquem em coincidência a DATA (dia e mês da graduação do Disco) e a *HORA CIVIL LOCAL* (graduação da Carta). É necessário que o meridiano (0-180, no Disco) passe exatamente pelo Polo da Carta; a curva de altura igual à latitude do observador deverá, igualmente, passar por esse Polo.

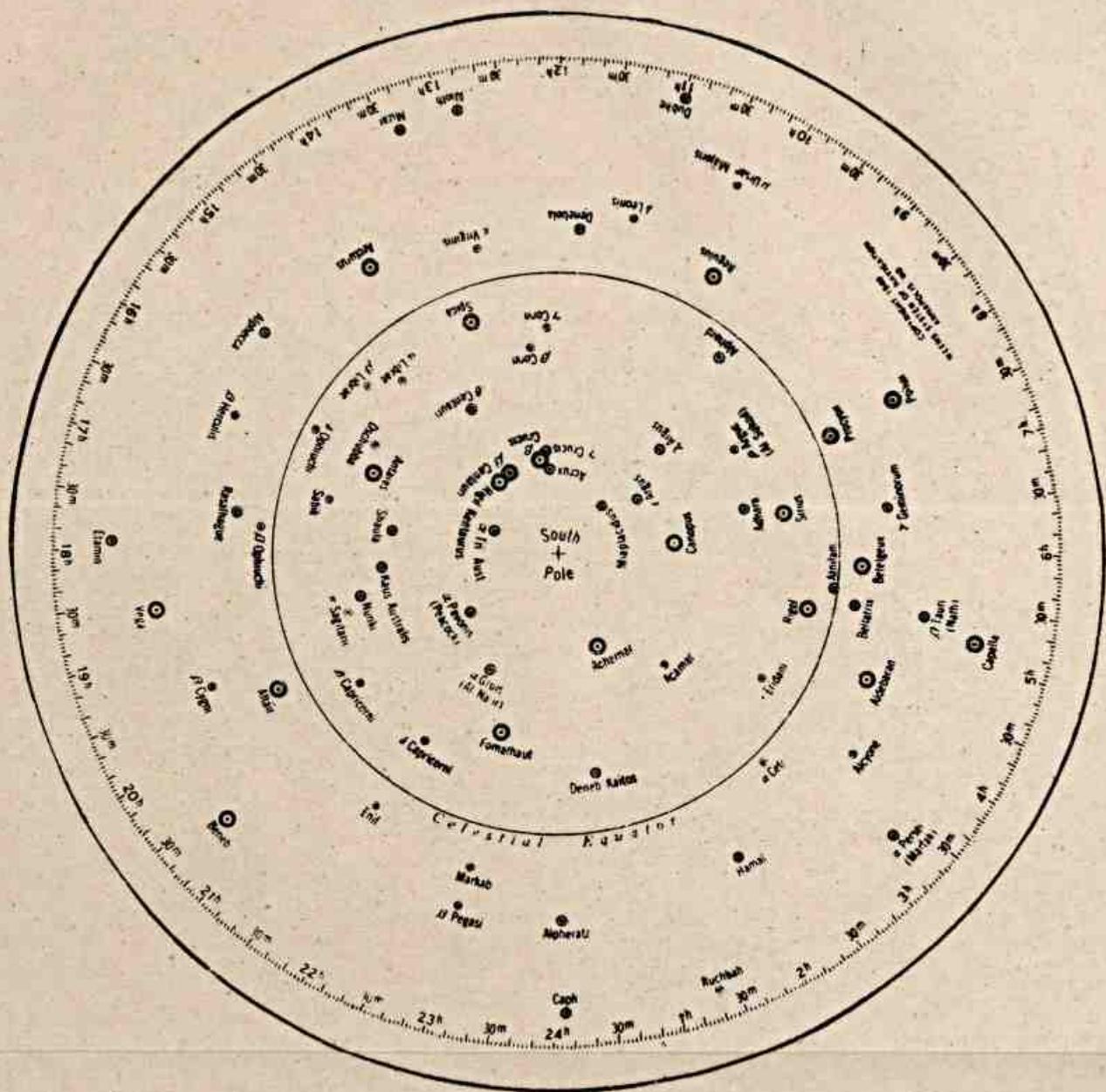
A estrela observada será encontrada na interseção das curvas correspondentes à altura e ao azimute fornecidos pela observação. Para valores intermediários (entre os correspondentes às curvas) os elementos são obtidos por estimativa, a olho.

Para identificação de planetas será necessário localizá-los previamente na CARTA por meio de suas coordenadas retiradas das efemérides, para a data considerada; e em seguida operar como para estrelas.

*Exemplo.* Com os elementos Data: 10 de Fevereiro, Hcl = 19 h.,  $\varphi = 30^\circ$  S.,  $a = 40^\circ$  e  $A = 270^\circ$  encontra-se  
Estrela: DENEK KAITOS

---

Tal como o Navisfério, o Identificador pode ainda fornecer rapidamente o aspecto do céu num dado instante (representado pela

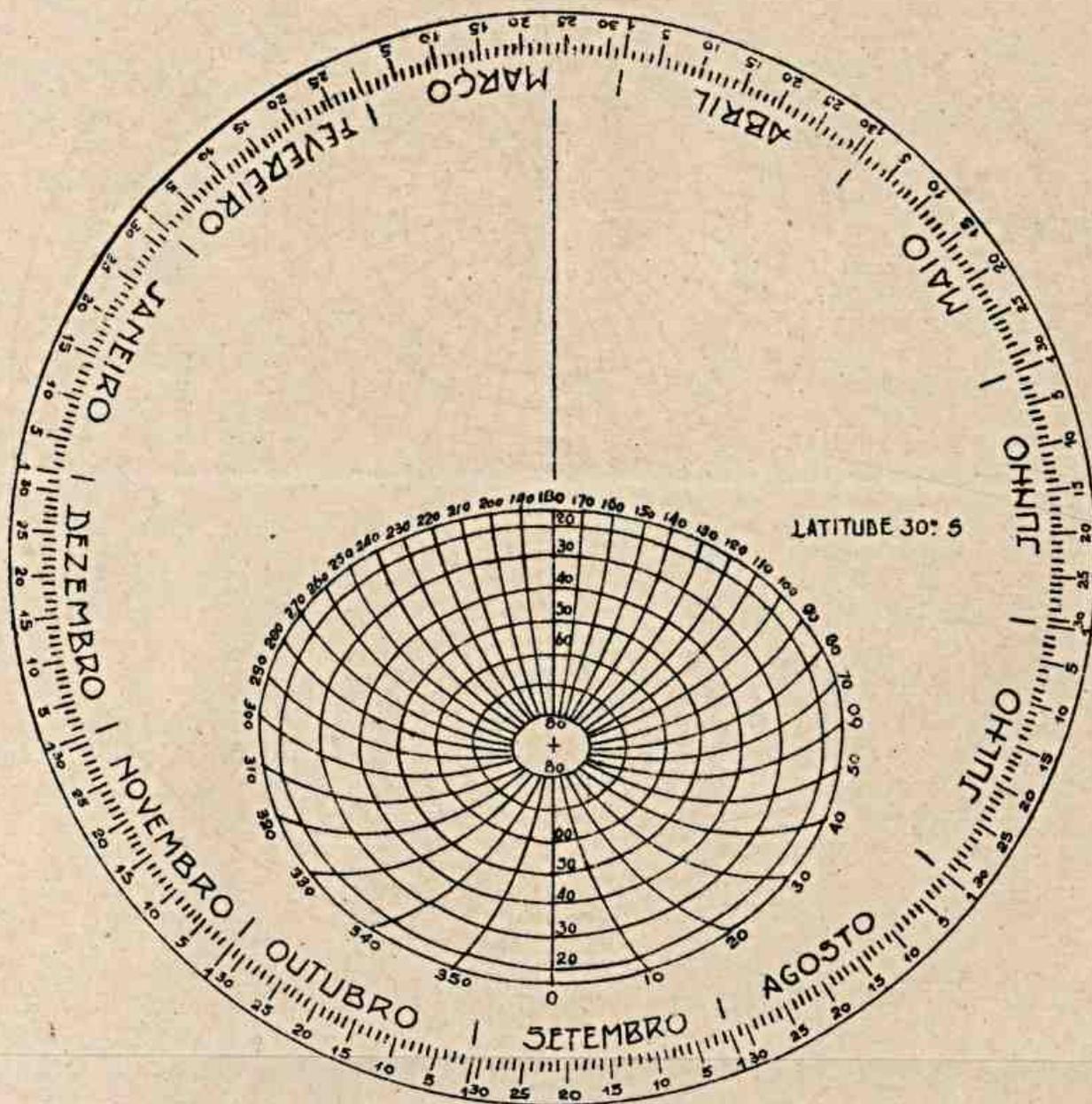


**IDENTIFICADOR DE ESTRÊLAS**

**Browell - Weems**

**"CARTA" - (Face Sul)**

Fig. 1



## IDENTIFICADOR DE ESTRÉLAS

Browell-Weems

"DISCO" para a latitude de 30°

área da Carta abrangida pela grade do diagrama), as horas e azimutes aproximados do nascer e ocaso de estrelas, horas e alturas da passagem no 1º vertical, etc.

## II

IDENTIFICADOR DE ESTRELAS H. O. n.º 2102 B, (Rude Star Finder and Identifier H. O. n.º 2102-B).

*Descrição.* O identificador de estrelas H. O. n.º 2102-B é construído segundo os mesmos princípios do Identificador BROWELL-WEEMS, ao qual muito se assemelha. Compõe-se (I) duma CARTA celeste impressa nas duas faces (uma para cada hemisfério) duma cartolina de  $23 \times 23$  cm., colada entre duas fôlhas de celulóide transparente, (II) duma série de 7 DIAGRAMAS altazimutais para cada 10º de latitude, de 0 a 60º, impressos em fôlhas retangulares ( $25 \times 17,5$  cm) de celulóide transparente e (III) de duas pequenas TÁBUAS impressas numa cartolina avulsa, destinadas a trazer maior comodidade à utilização do Identificador.

As estampas 3 e 4 mostram, em tamanho natural, a Carta (face N.) e os Diagramas correspondentes às latitudes 0º e 10º.

A gradação da periferia da carta é uma escala de ascensões retas expressas em arco.

Os diagramas possuem duas gradações azimutais, a interior destinada às latitudes N. e a exterior, às latitudes S.

As Tábuas (reproduzidas nas págs. 145 e 146) permitem obter rapidamente o ângulo horário local do ponto vernal (tl  $\Upsilon$ ) ou seja, a Hora sideral local (expressa em arco), — elemento necessário à utilização do instrumento. A Táb. II fornece a soma: Hora civil local + correção da ascensão réta média (Hcl + corr.  $\alpha m$ ) expressa, igualmente, em arco. *Está Tábua destina-se unicamente ao Identificador, não devendo portanto, ser considerada e utilizada como uma tábua de conversão de tempo em arco.*

A Táb. I fornece a Hora sideral local a zero horas médias ( $\alpha m + 12$ ) expressa em arco, — ou seja, o ângulo horário local do ponto vernal a zero horas médias. Esta Hsl é um elemento aproximado e nessas condições, válido para qualquer ano.

Como se vê, estas Tábuas não são essenciais à utilização do identificador pois os elementos que fornecem podem ser obtidos em qualquer efeméride, embora não de modo tão expedito.

*Utilização.* — O Identificador pôde ser utilizado com o Almanaque do Ar (The American Air Almanac), com o Almanaque Náutico (The American Nautical Almanac) e com as Tábuas que o acompanham.

*Emprêgo com o Almanaque do Ar.*

- a) Tire do Almanaque o  $tGw$   $\varphi$  correspondente à  $HcGw$  da observação;
- b) Combine o  $tGw$   $\varphi$  com a longitude estimada para obter o  $tI$   $\varphi$ ;
- c) Coloque o diagrama correspondente à latitude mais próxima da latitude estimada sobre a carta (hemisfério do observador) de modo que o índice (linha 0-180) e a cruz do centro do diagrama se sobreponham respectivamente à graduação correspondente ao  $tI$   $\varphi$  ( $= Hsl$ ) e à curva de declinação igual à latitude, na carta. A linha 0-180 do diagrama representa o meridiano do observador e nessas condições deverá passar pelo polo da carta;
- d) Com os elementos *altura e azimute* fornecidos pela observação, procure a estrela na interseção das curvas respectivas. Ter atenção à leitura do azimute, a qual deverá ser feita na escala interna se a latitude é N. e na externa se é S., como já foi dito.

*Emprêgo com o Almanaque Náutico.*

- a) Calcule, arredondada a minutos, a Hora sideral local correspondente à  $Hcl$  da observação, exprimindo-a em *arco*;
- b) Proceda como em *c* e *d* do caso anterior.

*Emprêgo com as Tábuas do Identificador.*

- a) Retire da Tab. II o número de graus que corresponde à  $Hcl$  da observação;
- b) Retire da Tab. I a  $Hsl$  aproximada (ou  $tI$   $\varphi$ ) a zero horas do dia da observação, expressa em *arco*;
- c) Some os valores obtidos em *a* e *b* tirando  $360^\circ$  se a soma exceder esse valor; o resultado será o  $tI$   $\varphi$  correspondente à  $Hcl$  da observação;
- d) Proceda como em *c* e *d* do 1º caso.

Pelo que ficou dito, verifica-se que o emprêgo do Almanaque Náutico constitue o menos cômodo dos processos para obter o  $tI$   $\varphi$ .

INSTRUCTIONS

This chart may be used, both for identifying or spotting stars. Choose the template nearest to the D. R. Latitude. For any given G.C.T. find from ALMANAC the G.H.A. of Aries (r). Apply the D.R. long. to find L.H.A.T. combining above quantities by subtracting in W. long. and adding in E. long. (add 360° when necessary) thus,  
 G.H.A.T 84°09' W. G.H.A.T 95°39' W. G.H.A.T 195°39' W.

+ 360°  
 455°39' W.  
 Long. 60° W. Long. 150° W. Long. 10° E.  
 L.H.A.T 24°09' W. L.H.A.T 305°39' W. L.H.A.T 205°39' W.

To set, or orient the template bring its IIII line on the pole and also on the angular degree mark on the outer circle, to that degree equal to L.H.A.T. Set cross in center of template on the approximate latitude, as indicated on the concentric circles about the pole.

Then on the template will be found the approximate altitude and azimuth of all stars.

To spot stars, find G.C.T. of sunrise, or sunset. With this G.C.T. find L.H.A.T. Set template for D.R. latitude, and angle of L.H.A.T. Select the desirable stars and find the altitude and azimuth from template.

Example: At sea April 10, 1940 in D.R. Lat. 42° N. Long. 150° W. G.C.T. 17°10'25". Find alt. and az. of stars. G.C.T. 17°10'25". G.H.A.T 96°23' W.

+ 360°  
 456°23' W.  
 Long. 150° W.  
 L.H.A.T 306°23' W.  
 Place center of template on 42° N. place north-south line on 306°23'. Read altitudes and azimuth from template.

Above instructions apply for use with the AIR ALMANAC.

When the Mariner's Nautical Almanac, is utilized the observers Meridian or the position required to orient and set the template is found as follows:

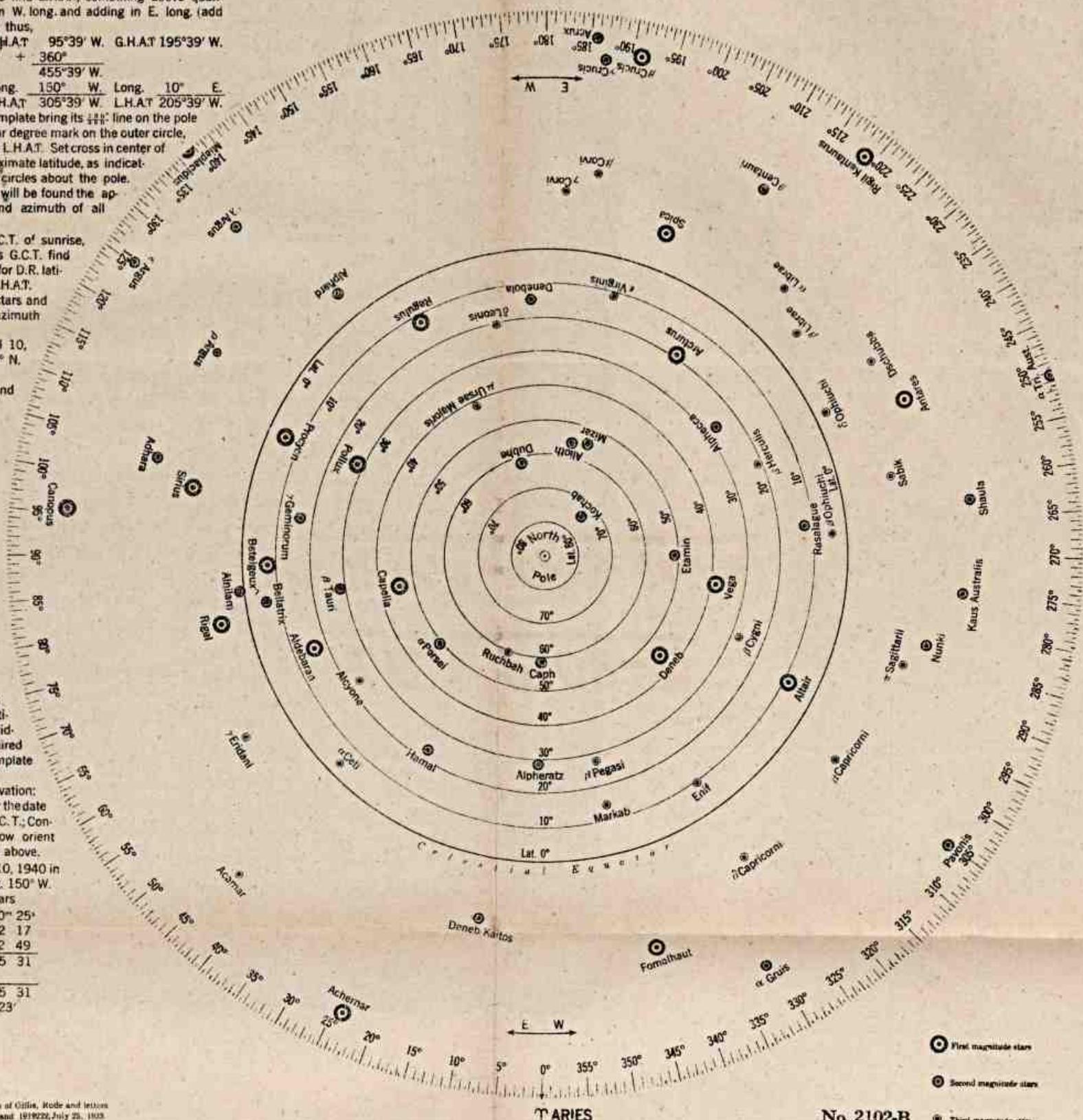
Find the G.C.T. of observation:  
 Add R.A.M.S. + 12° for the date with corrections for G.C.T.; Convert result to arc, now orient template as instructed above.  
 Example, at sea Apr. 10, 1940 in D. R. Lat. 42° N. Long. 150° W. Find Alt. and Az. of Stars

G.C.T.	17° 10' 25"
R.A.M.S. + 12°	13 12 17
Corr. G.C.T.	2 49
G. S. T.	30 25 31
Long. W.	10
L.S.T.	20 25 31
Arc.	306° 23'

Based on some of the principles of Ollivier, Rodé and Lottin patents 1401446, Dec. 27, 1921 and 1919222, July 25, 1933

STAR IDENTIFIER

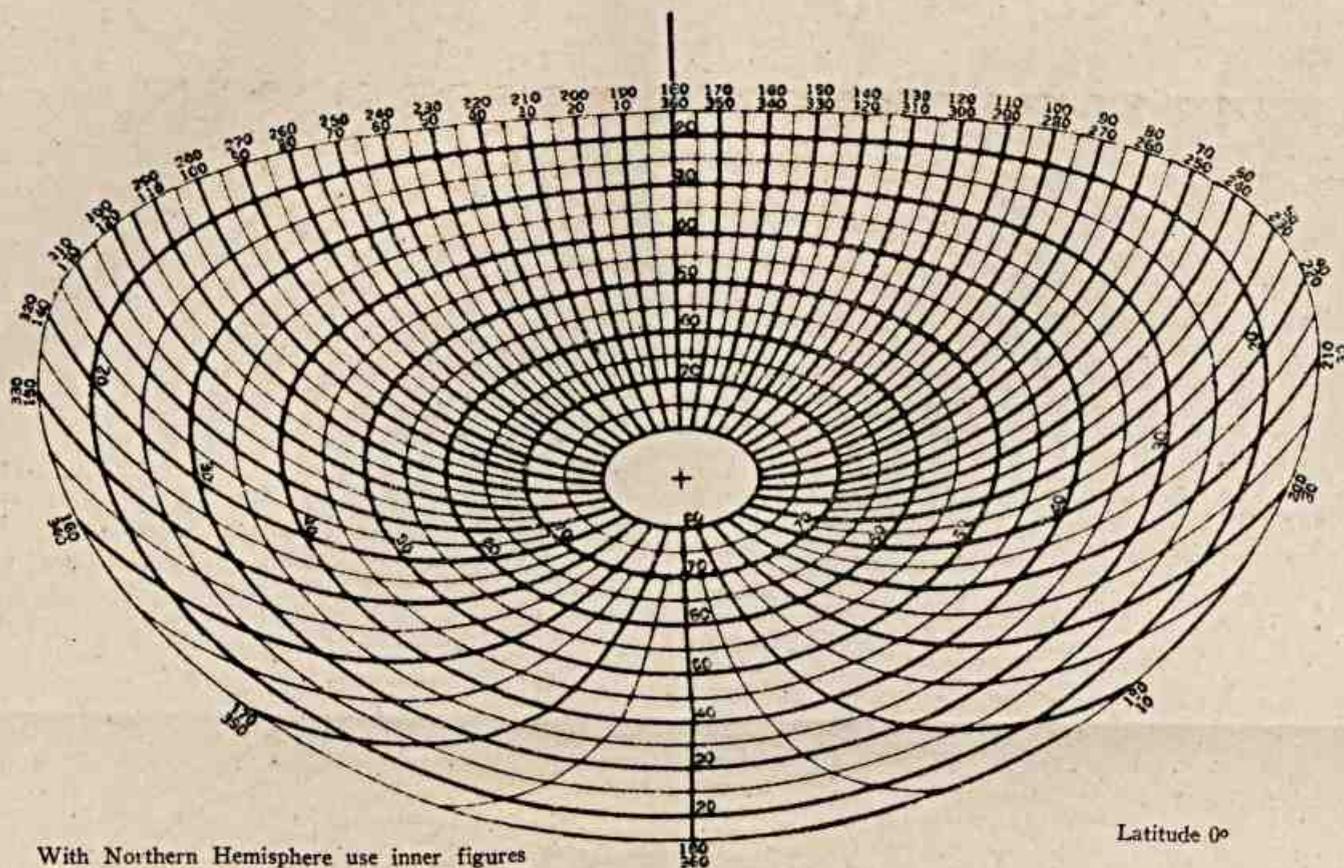
NORTHERN HEMISPHERE



No. 2102-B

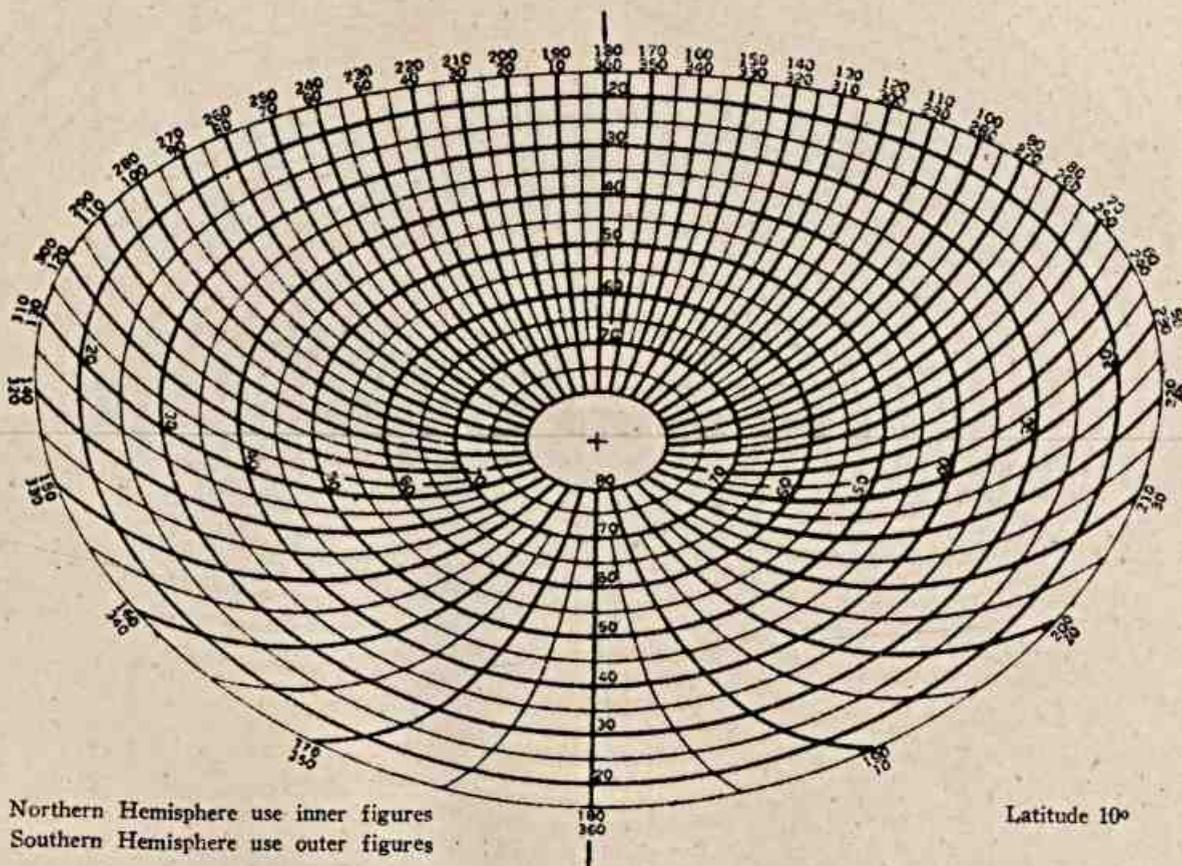
**H.O. No 2102-B**  
**"CARTA" - (Face Norte)**

Fig. 3



With Northern Hemisphere use inner figures  
 With Southern Hemisphere use outer figures

Latitude 0°



With Northern Hemisphere use inner figures  
 With Southern Hemisphere use outer figures

Latitude 10°

**H.O. No 2102-B**

**"DIAGRAMAS" (LAT. 0° e 10°)**

TÁBUAS PARA SEREM EMPREGADAS COM O IDENTIFICADOR H.O. N.º 2102-B

Tábua I Organizadas por John T. Lokerson

DIAS	Hsl a O <sup>n</sup> (T. C. L.), em arco: (para qualquer ano); ou $\Delta\gamma$												DIAS
	MESES												
	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Maió	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Out.	Nov.	Dez.	
1	100°	131°	158°	189°	218°	249°	278°	309°	340°	9°	40°	69°	1
2	101	132	159	190	219	250	279	310	341	10	41	70	2
3	102	133	160	191	220	251	280	311	342	11	42	71	3
4	103	134	161	192	221	252	281	312	343	12	43	72	4
5	104	135	162	193	222	253	282	313	344	13	44	73	5
6	105	136	163	194	223	254	283	314	345	14	45	74	6
7	106	136½	164	195	224	255	284	315	346	15	46	75	7
8	107	137	165	196	225	256	285	316	347	16	47	76	8
9	108	138	166	197	226	257	286	317	348	17	48	77	9
10	109	139	167	198	227	258	287	318	349	18	49	78	10
11	110	140	168	199	228	259	288	319	350	19	50	79	11
12	111	141	169	200	229	260	289	320	350½	20	51	80	12
13	112	142	170	201	230	261	290	321	351	21	52	81	13
14	113	143	171	202	231	262	291	322	352	22	53	82	14
15	114	144	172	203	232	263	292	323	353	23	54	83	15
16	115	145	173	204	233	264	293	324	354	24	55	84	16
17	116	146	174	204½	234	265	294	325	355	25	56	85	17
18	117	147	175	205	235	266	295	326	356	26	57	86	18
19	118	148	176	206	236	267	296	327	357	27	58	87	19
20	119	149	177	207	237	268	297	328	358	28	59	88	20
21	120	150	178	208	238	269	298	329	359	29	60	89	21
22	121	151	179	209	239	270	299	330	0	30	61	90	22
23	122	152	180	210	240	271	300	331	1	31	62	91	23
24	123	153	181	211	241	272	301	332	2	32	63	92	24
25	124	154	182	212	242	273	302	333	3	33	63½	93	25
26	125	155	183	213	243	274	303	334	4	34	64	94	26
27	126	156	184	214	244	275	304	335	5	35	65	95	27
28	127	157	185	215	245	276	305	336	6	36	66	96	28
29	128	157½	186	216	246	277	306	337	7	37	67	97	29
30	129	158	187	217	247	277½	307	338	8	38	68	98	30
31	130	159	188	218	248	278	308	339	9	39	69	99	31

## Tábua II

Correção a somar aos valores da Tab. I (NOTA: Esta NÃO é uma Tábua de Conversão).

Hcl	Corr.	Hcl	Corr.	Hcl	Corr.	Hcl	Corr.	Hcl	Corr.
0 <sup>h</sup>	0 <sup>o</sup>	8 <sup>h</sup>	120 <sup>o</sup>	16 <sup>h</sup>	241 <sup>o</sup>	4 <sup>m</sup>	1 <sup>o</sup>	32 <sup>m</sup>	8 <sup>o</sup>
1	15	9	135	17	256	8	2	36	9
2	30	10	150	18	271	12	3	40	10
3	45	11	165	19	286	16	4	44	11
4	60	12	181	20	301	20	5	48	12
5	75	13	196	21	316	24	6	52	13
6	90	14	211	22	331	28	7	56	14
7	105	15	226	23	346				

O H.O. n.º 2102-B, como o Identificador Browell-Weems, permite obter o aspecto do céu num dado instante (área da carta abrangida pela grade do diagrama), as horas aproximadas do nascer, ocaso, passagem meridiana, córte do 1º vertical, etc.

*EXEMPLO*: Identificar a estrela observada às 19 horas (Tempo civil local) de 20 de julho de 1944, na  $\varphi_0 = 10^\circ$  N. sendo  $a = 30^\circ$  e  $A = 145^\circ$ .

$$\text{Hcl} = 19^h = 286^\circ \text{ (Táb. I)}$$

$$(20/7) \text{ tl } \Upsilon : 0^h = 297^\circ \text{ (Táb. II)}$$

$\text{tl } \Upsilon (-360^\circ) = 223^\circ \dots\dots\dots$  Estrela: SHAULA ( $\lambda$  Escorpião).

Como complemento ao trabalho do Comte. Zilmar Campos de Araripe Macedo, em que foram estudados dois aparelhos destinados à identificação de estrelas, apresento a tradução do que foi publicado no número de Julho de 1944 do *United States Naval Institute Proceedings*, pelo *Lieutenant Raymond Scott*, U. S. C. G. R.

Baseia-se o método por êle indicado no processo de reconhecimento das estrelas por alinhamentos, processo êsse usado há já longo tempo. Como o autor pretende, entretanto, ter organizado um sistema de alinhamentos fácil de ser aprendido e guardado de memória, sujeito-o a apreciação dos leitores da *Revista*.

Infelizmente o autor se preocupa mais com as estrelas do hemisfério Norte, de modo que apenas uma faixa da zona por ele considerada contém estrelas visíveis nas nossas latitudes.

O artigo referido é o seguinte:

### UM MÉTODO SIMPLIFICADO PARA IDENTIFICAR ESTRELAS

O estudo da história e situação das estrelas nos céus é uma das mais velhas ciências conhecidas pelo homem. Os antigos desde antes de 2 000 anos A. C. interessavam-se muito pelo estudo e utilização das estrelas, tanto quanto nós hoje em dia. Contudo o presente artigo não pretende imiscuir-se na ciência da Astronomia, exceto naquilo que concerne à situação de certas e determinadas estrelas. Estas são as 55 chamadas "estrelas de navegação". São as únicas que são usadas pelos navegantes, no mar e no ar, para determinar a posição do seu navio ou avião. Além disso, o conhecimento dessas 55 estrelas deve mais que satisfazer o leigo que tiver algum interesse pelo assunto.

Cada estrela no céu está diretamente sobre um lugar na superfície da terra durante um determinado instante. Esta posição geográfica pôde ser facilmente encontrada recorrendo-se aos almanaques náutico ou do ar. É essencial que a estrela observada seja convenientemente identificada pois de outro modo os dados obtidos do almanaque serão incorretos e resultará erro quando o navegante determinar a sua posição. Qualquer um pode reconhecer o sol, a lua e talvez alguns planetas, porém distinguir uma estrela de outra é cousa um pouco diferente.

O sistema que vai ser apresentado foi estabelecido com a prática com o fim de tornar a técnica da identificação de estrelas mais fácil de ser assimilada. Usando esse sistema não há necessidade de instrumentos mecânicos, nem indicadores, relógios, livros ou almanaques. Dois pontos primários de referência são utilizados e o resto é questão de memória e assimilação. Graças a esse método, pessoas completamente alheias ao assunto aprenderam a identificar muitas das estrelas úteis à navegação dentro do prazo de semanas. Além disso este método uma vez apreendido é raramente esquecido. Ele pode ser usado em todas as latitudes e em ambos os hemisférios.

É impossível esperar aprender o sistema com uma só ou mesmo algumas leituras deste artigo. Uma ou duas noites devem ser empre-

gadas para cada diagrama sucessivo e os conhecimentos assim obtidos deverão ser confirmados no céu por observação. Não procure estudar um diagrama mais avançado antes de ter guardado bem na memória os anteriores.

Uma grande porcentagem da navegação tem lugar nos dias presentes, no hemisfério norte, entre as latitudes de 20 e 50 graus. Os comboios de navios para a Rússia, Inglaterra, Mediterraneo e Africa navegam nessas latitudes. O serviço de transporte de aviões e a aviação transoceanica também se utilizam desta faixa. As rotas para o Hawai e o Pacifico atravessam esta área. Por êsse motivo os diagramas que acompanham este artigo, foram desenhados para 42 gráus de latitude norte aproximadamente e tôdas as instruções relativas ao seu uso são dadas com referência a essa zona. Nessa latitude, cerca de 36 das 55 estrelas usadas em navegação podem ser vistas. As outras estão constantemente abaixo do horizonte e só poderão ser vistas indo-se mais para o sul, próximo do equador e transpondo-o para o hemisfério sul.

A terra gira em torno do seu eixo do oeste para leste. Nós na superfície da terra não podemos sentir ou vêr êsse movimento. Assim para nós a terra se mantém estacionária e os corpos celestes aparentemente giram em torno de nós no sentido oposto. Isto não é o que acontece na realidade. Entretanto para os fins do reconhecimento de estrelas, assim como para a navegação e a astronomia, a terra é considerada estacionária enquanto os astros giram em torno, de léste para oeste. É por isso que as estrelas aparentemente giram em torno do ponto norte do céu. É por isso que as estrelas parecem nascer a léste à tarde e pôr-se a oeste na manhã seguinte. É também por isso que a posição de uma determinada estrela relativamente à terra difere de hora em hora e de dia para dia. Uma estrela não pode ser sempre encontrada no mesmo lugar no céu, noite após noite, mas convém lembrar que a posição *relativa* das estrelas entre si permanece praticamente constante. Em outras palavras, as distâncias entre as estrelas e a sua direção de uma para outra não mudam. É como se um enorme e forte eixo fosse colocado na estrela do norte e o céu vagarosamente girasse em torno dêsse eixo — no sentido contrário aos ponteiros do relógio.

Um dos dois pontos de referência com os quais o estudante deve se familiarisar completamente é a constelação da Ursa Maior. Ela

é mais frequentemente conhecida (nos países de língua inglesa) como *Big Dipper* (Concha Grande) e quasi todos conhecem esse grupo

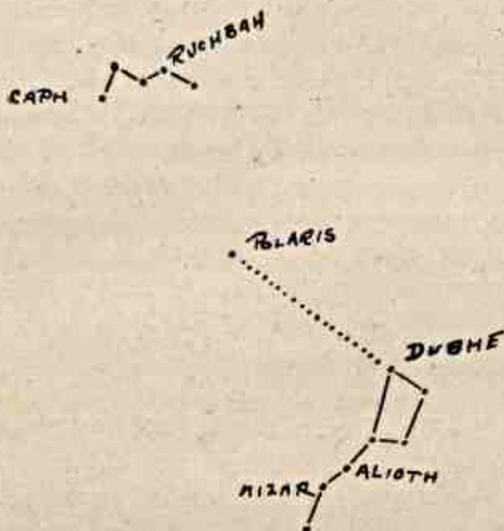


FIG. 1

de sete estrelas, vistas nos céus do norte, que se parece com uma grande concha de mesa. Ele pode ser visto em todas as noites claras do ano no hemisfério norte.

Pela simples localização da Ursa Maior (vide fig. 1) 3 estrelas usadas em navegação já podem ser achadas. A segunda estrela do extremo do cabo da concha chama-se Mizar e a terceira Alioth. A estrela representando a borda extrema da concha, por onde pode se efetuar o vasamento da mesma é a estrela Dubhe. Dubhe e a estrela que determina o canto externo inferior da concha são chamadas (nos países de língua inglesa) *the pointers* (os ponteiros). Elas apontam diretamente para a estrela do norte que é conhecida como a Polar. Esta é a estrela em torno da qual o céu aparentemente gira. Do outro lado da Polar e mais ou menos à mesma distância fica a constelação de Cassiopeia. Esta constelação forma uma letra "W" ou "M" de pernas muito afastadas, dependendo de sua posição no céu. As estrelas Caph e Ruchbah, utilizadas em navegação encontram-se nessa constelação e estão indicadas na Fig. 1. Até agora seis estrelas usadas em navegação foram determinadas em poucos minutos. Nenhuma

dificuldade deverá ser encontrada em achar estas estrelas e antes de prosseguir elas devem ser rápida e positivamente identificadas.

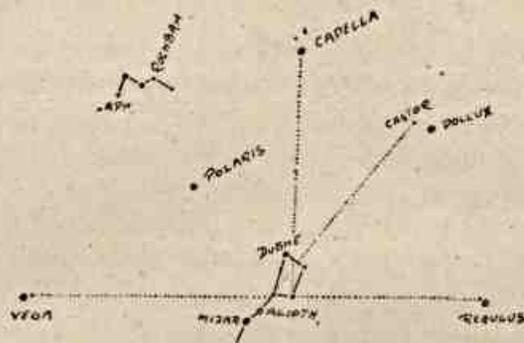


FIG. 2

O estudo da Fig. 2 acrescentará quatro estrelas úteis à navegação, às já conhecidas. Em primeiro lugar ache as duas estrelas que representam o lado da concha diretamente oposto aos "ponteiros" (*pointers*). Em uma direção elas conduzem diretamente a Vega uma das mais brilhantes estrelas, enquanto na outra direção apontam para Regulus.

Não se deve ficar embaraçado pelas muitas pequenas estrelas vistas entre as usadas em navegação. Estas são muito mais brilhantes do que o resto e se destacam de uma maneira distinta. Se a linha de direção estiver certa não se encontrará dificuldade alguma em achar exatamente a estrela devida.

A figura 2 pode servir ainda para localizar as estrelas Castor e Pollux. Incidentalmente, somente Pollux é uma estrela usada em navegação, mas devido à sua grande proximidade de Castor elas são habitualmente mencionadas juntas. Uma linha imaginária traçada de Alioth por entre os ponteiros (*pointers*) se dirigirá para Castor e Pollux. Outra linha imaginária traçada da estrela que representa o extremo interno da concha e por entre os ponteiros (*pointers*) se dirigirá para Capella. Capella é a brilhante estrela amarela acompanhada de um triângulo de três estrelas menores e uma vez localizada pode ser sempre novamente reconhecida.

As primeiras seis estrelas identificadas mediante a fig. 1 são facilmente achadas e guardadas na memória. As quatro novas des-

critas na Fig. 2 podem precisar de um pouco mais de esforço para serem localizadas e um tempo um pouco mais longo para serem retidas na memória. Portanto não se deve empreender novo estudo até que as dez estrelas identificadas anteriormente estejam completamente fixadas na memória e possam ser achadas sem dificuldade.

Reportando-nos à Fig. 3 vêr-se-á que mais quatro estrelas úteis à navegação são estudadas. Uma linha traçada da estrela que se encontra no meio da constelação de Cassiopeia, passando por Ruchbah se dirigirá diretamente à estrela Marfak, a qual se encontra pouco afastada. Uma perpendicular traçada para fóra, a partir do centro da

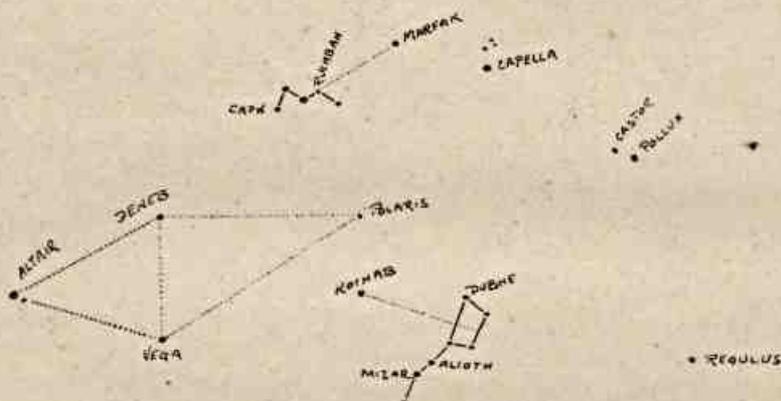


FIG. 3

concha (na constelação da Ursa Maior) se dirigirá para Kochab, uma estrela da constelação de que faz parte a Polar. Nessa altura as posições relativas da Polar e de Vega deverão estar definitivamente conhecidas. A essas duas estrelas acrescenta-se uma terceira para formar um triângulo retângulo para o lado contrário da Ursa Maior. A estrela acrescentada é Deneb. Uma vista d'olhos à Fig. 3 tornará bem claro êsse triângulo retângulo de Vega, Deneb e a Polar. Altair fica do lado de fóra dêsse triângulo, formando com êle um quadrilátero alongado. Ela forma também com Vega e Deneb um triângulo isocetes. Altair tem de cada lado uma pequena estrela em linha na direção de Vega.

Siga na Fig. 4 a curva do cabo da concha (*Big Dipper* — Ursa Maior) até uma estrela de brilho avermelhado que é conhecida como Arcturus. Ela está mais ou menos à mesma distância que a Polar da Ursa Maior. Uma linha partindo de Alioth, passando por Mizar vai dar na constelação da Coroa Boreal. O seu formato é aproximadamente o de um círculo incompleto, tendo Alphecca como a estrela mais brilhante da constelação. Etamin, outra estrela usada na navegação, pode ser encontrada na linha que vai de Vega a Dubhe, porém muito mais perto de Vega. Novo exame da Fig. 4 fará vêr a constelação conhecida como o Quadrado de Pegasus. É uma constelação

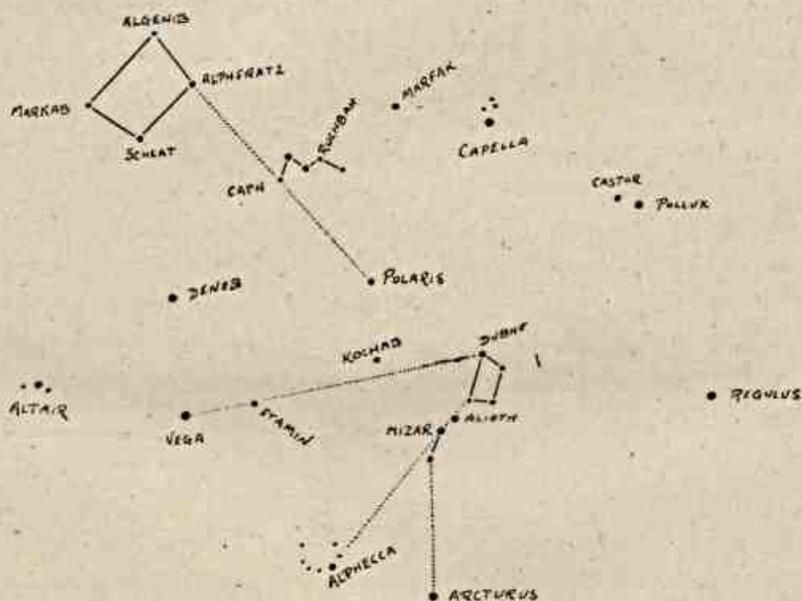


FIG. 4

de quatro estrelas parecendo um quadrado que se destaca distintamente e pode ser facilmente identificado. Uma linha traçada a partir da Polar, passando por Caph, irá dar Em Alpheratz, (\*) que é uma das quatro estrelas que formam o Quadrado de Pegasus. A estrela

(\*) Esta estrela é comum às constelações de Pegasus e de Andromeda, onde tem também o nome de Sirrak. Na constelação de Andromeda ela é  $\alpha$  e na de Pegasus é  $\delta$

diagonalmente oposta a Alpheratz no Quadrado de Pegasus chama-se Markab.

A Fig. 4a é idêntica à Fig. 4, havendo apenas sido omitidos os nomes. Tem por fim ser utilizada como um diagrama para praticar o que acaba de ser explicado. Nessa altura já dezenove estrelas usadas em navegação foram localizadas. Uma pequena prática em noite

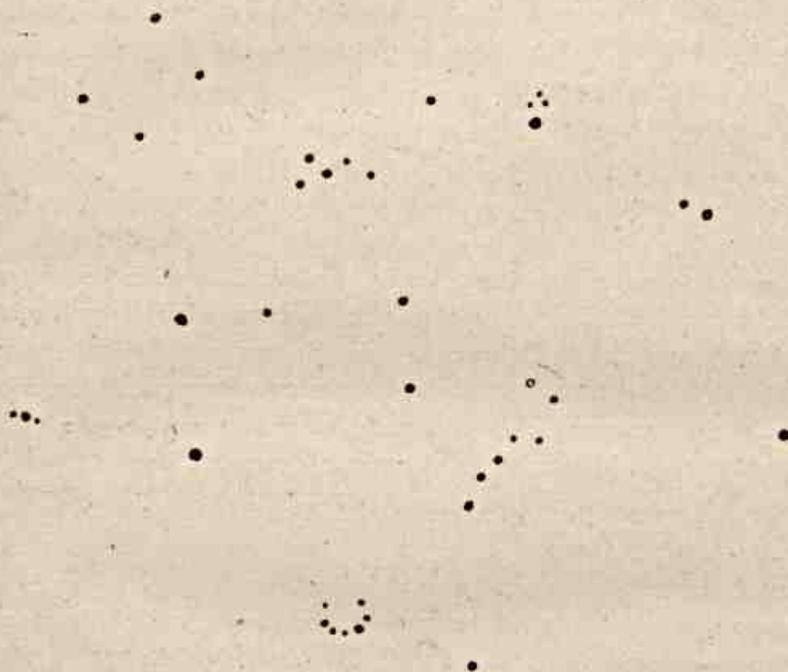


FIG. 4-a

clara, num ponto conveniente, sem obstáculos para a visibilidade auxiliará a fixação clara na mente das posições relativas dessas estrelas. Tôdas elas podem ser achadas por um ou outro meio, usando a Ursa Maior como ponto de referência. Antes de prosseguir com o segundo ponto de referência convem nos certificarmos de que tôdas essas dezenove estrelas podem ser identificadas independentemente de suas posições no céu. Lembremo-nos de que suas posições relativas permanecem as mesmas embora possam estar em diferentes partes do céu de cada vês que sejam observadas.

O segundo ponto de referência é a constelação de Orion. É uma bela e característica constelação e a lenda supõe que ela seja um forte guerreiro trazendo seu cinto e espada. Esta constelação e as

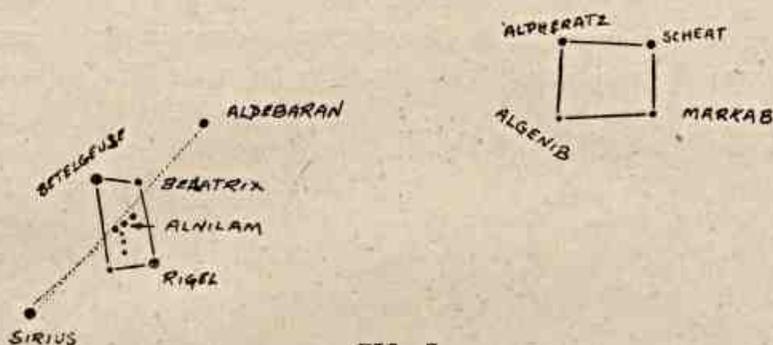


FIG. 5

estrelas que podem ser identificadas por seu intermédio devem ser cabalmente conhecidas e guardadas na memória. Há certas épocas durante o ano em que Orion está abaixo do horizonte e não pode ser vista. (\*) Entretanto algumas das estrelas cuja identidade é deduzida de Orion podem sempre ser observadas e por essa razão é importante ter tôdas as posições relativas claramente compreendidas.

A figura 5 mostra a constelação de Orion, a qual inclui quatro estrelas utilizadas para a navegação. A constelação de Pegasus está também incluída na figura, afim de orientar o observador depois de haver mudado o seu ponto de partida. Rigel é a estrela brilhante situada no angulo inferior à direita de Orion. Alnilam é a estrela vista no centro do cinto. Betelgeuse e Bellatrix, respectivamente o hombro e o peito do guerreiro, estão situadas nos ângulos superiores direito e esquerdo da constelação. As três estrelas do cinto apontam para baixo em direção a Sirius que é uma das mais brilhantes estrelas a serem observadas.

Uma reta traçada de Sirius novamente para o cinto, porém um pouco acima dêle, irá dar em Aldebaran. Esta é uma estrela de côr amarela avermelhada e está a cerca da mesma distância de Orion que

(\*) É preciso ter em conta que o autor organizou o seu trabalho para a zona compreendida entre as latitudes de 20° e 50° Norte.

Sirius. Com mais um simples olhar, outras seis estrelas usadas em navegação foram incluídas na lista das identificadas, elevando assim o seu total a 25.

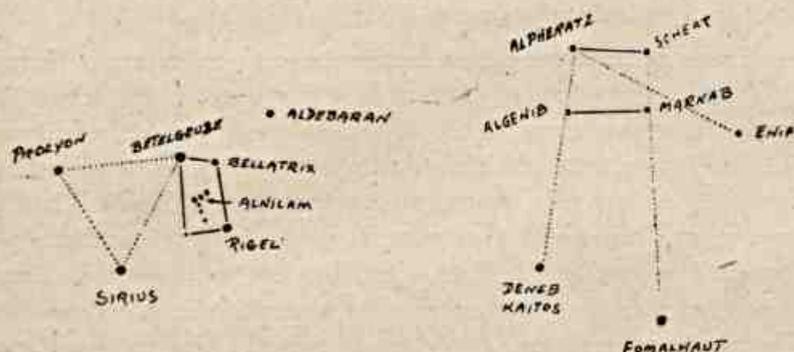


FIG. 6

A figura 6 dá ocasião a algumas observações muito interessantes. Sirius e Betelgeuse foram localizadas utilizando a figura 5. Acrescente-se-lhes uma terceira estrela para formar um triângulo equilátero e terá sido localizada a estrela Procyon. Partindo do quadrado de Pegasus mais três estrelas utilizadas em navegação podem ser localizadas,

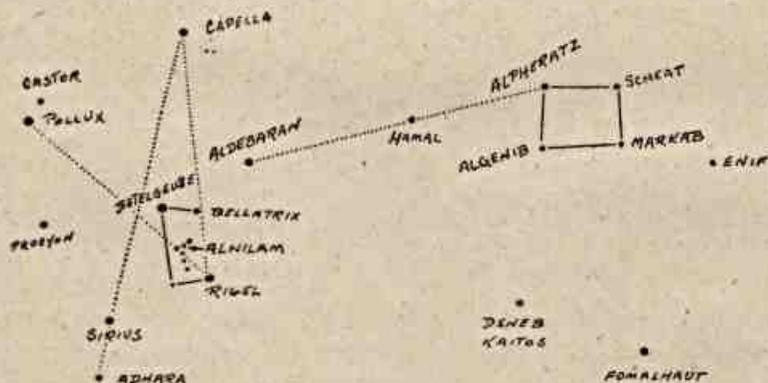


FIG. 7

Uma reta traçada de Alpheratz, passando por Algenib e prolongada irá dar em Deneb Kaitos. Semelhantemente uma linha traçada de Scheat passando por Markab e também prolongada irá encontrar Fomalhaut, uma estrela muito brilhante, baixa no céu. Além disso

uma reta traçada de Alpheratz a passar a meio entre Scheat e Markab vae encontrar Enif. Enif é menos brilhante do que as outras estrelas da constelação mas está próxima e pode ser facilmente achada. O acrescimento das quatro estrelas incluídas nêsse diagrama eleva o total de tôdas as estrelas assim até agora identificadas a 29.

Varias estrelas que foram localizadas com referênciã à Grande Ursa também o podem ser tomando-se Orion como ponto de partida, de modo a melhor firmar o uso de ambos êsses pontos de referênciã. Na fig. 7 uma linha traçada a partir de Rigel tangenciando o lado exterior de Bellatrix na constelação de Orion, leva a Capella. Capella, devemos nos lembrar, foi a primeira estrela localizada utilizando a Grande Ursa na Fig. 2. Esta alternativa apenas proporciona outro meio de encontra-la. Também uma linha partindo de Rigel passando pela estrela que representa o extremo esquerdo do cinto de Orion levará a Pollux. Esta estrela também foi identificada na Fig. 2 usando-se a Grande Ursa como referênciã. A figura 7 acrescenta à lista sômente mais duas estrelas utilizadas em navegação. Uma reta partindo de Capella e passando por Sirius leva a Adhara que é uma estrela menor, apenas a pequena distância além de Sirius. A meio entre Aldebaran e Alpheratz e sôbre a linha que as une encontra-se a estrela Hamal, a mais brilhante estrela da constelação de Aries.

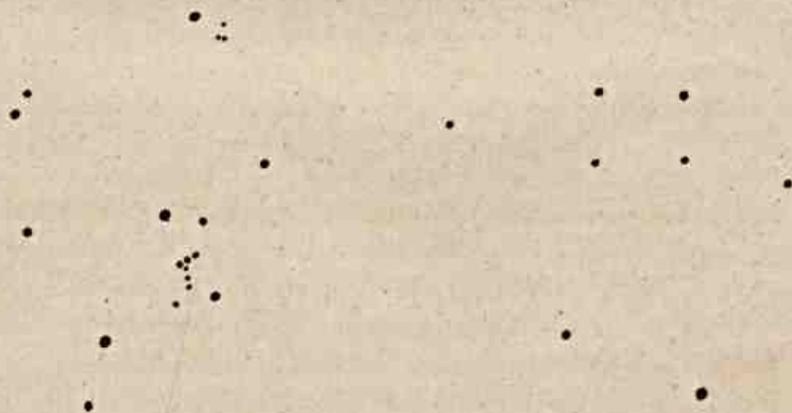


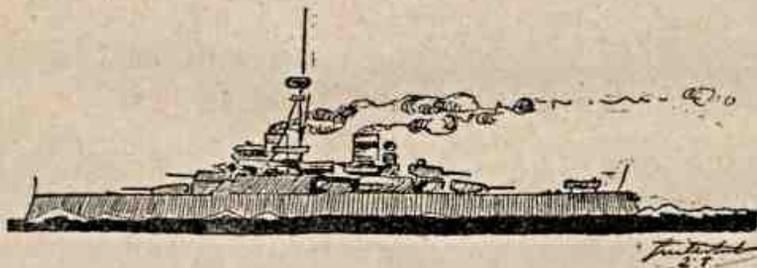
FIG. 7-a

Isto completa a lista das estrelas que são visíveis nesta latitude. A Fig. 7a foi organizada para servir de diagrama para a prática para as estrelas que podem ser identificadas tomando-se Orion como

referência. Ele deve ser usado como um diagrama de exercício, somente depois que tôdas as estrelas hajam sido gravadas na memória. A Fig. 7a juntamente com a fig 4a mostram 31 estrelas utilizadas em navegação. Procure guardal-as na memória e continue praticando em estabelecer a sua identidade.

Em conclusão, algumas indicações são apresentadas com o fim de facilitar a aprendizagem deste método. Em primeiro lugar, estude somente uma carta ou diagrama de cada vez, até ficar completamente familiarizado com seu conteúdo. Aplique então êsse conhecimento observando diretamente o céu. Alguns minutos cada noite são suficientes para localizar as estrelas sem auxílio dos diagramas. Indicar a identidade das estrelas a pessoas menos familiarizadas com o assunto, servirá como um meio para manter suas posições frescas na memória.

TRADUÇÃO DE R. B.



## REVISTA DE REVISTAS

---

SUMÁRIO — *Construção naval nos Estados- Unidos em 1943 — Nova pintura incombustível para navios — Reparação de navios na Grã-Bretanha — Duas teorias abandonadas — Distilador para baloeiras salva-vidas — H<sup>2</sup>O significa saúde e fortuna — O temor dos porta-aviões fez os japoneses desperdiçarem as vantagens de Pearl Harbor — O que é Radar? — A construção naval americana atingiu novo "record" em 1943 — A Marinha Americana preocupa-se com a conservação dos seus navios uma vez terminada a guerra — Operações de minagem — Aparelhos rádio transmissores para barcos salva-vidas — Os prejuízos causados ao Brasil pelos corsários do Eixo — Consumo mundial de carvão — A capacidade produtora das nações através do consumo de petróleo — Cifras que garantem a vitória.*

### CONSTRUÇÃO NAVAL, NOS ESTADOS-UNIDOS EM 1943

De acôrdo com declarações do Almirante Emory S. Land, presidente da Comissão Marítima dos Estados- Unidos, os estaleiros americanos, com a entrega, em dezembro último, de 208 unidades, duplicaram a produção de navios do ano de 1942, e foram além dêsse dôbro, entregando ao serviço ativo 1.896 novos navios, no total de 19.238.239 toneladas, ou seja uma frota que representa cêrca de 20 % de todos os navios mercantes existentes no mundo em 1939. O Almirante Land acentuou que o total de 1943 é o resultado do maior esforço das emprêsas de construção naval que a história registra. O Programa de 1943 previa a construção de 18.890.000 toneladas, e foi excedido em mais de 250.000 toneladas, a despeito do mau tempo, das greves dos mineiros de carvão e das epidemias que se verificaram nas regiões orientais durante o mês de dezembro. Foi também revelado que os reajustamentos gerais dos programas de construção em 1943 permitiram uma redução de despesas, em dezembro último, de 142.817.000 dólares. O Almirante Land indicou que, ainda que possa parecer paradoxal, tem sido muito mais difícil, para a Comissão Marítima,

manter a produção em seu mais alto nível, que controlar a maior ou a menor produção. Para a produção de 1944, foi organizado um programa de seis pontos principais: 1) Qualidade, não quantidade; 2) Navios velozes, e não barcos lentos; 3) Eficiência dos navios construídos, de preferência a um maior número; 4) Tipos especiais para o serviço naval e o serviço militar; 5) Mínimo de navios do tipo *Liberty*, máximo de navios do tipo *Victory*; 6) Do ponto de vista do custo da hora de trabalho de cada operário, uma tonelada de navios para uso especializado equivale a três toneladas de navios do tipo *Liberty*. Nessas condições, a tonelagem será um fato de consideração secundária em 1944. O Almirante Land revelou que dos 1.896 navios entregues durante 1943, os do tipo *Liberty* foram em número de 1.238; os outros navios entregues foram os seguintes: tipo C-1, 70; C-2, 53; C-3, 39; C-4, 5; tanques, 167; navios para transporte costeiro de carvão, 28; tanques do tipo *Liberty*, 57; navios mistos para carga e passageiros, 3; navios cargueiros para cabotagem, 33 (dois de cimento armado); cargueiros para minérios, 16; barcaças de cimento armado, 27; rebocadores de alto mar, 46; navios de tipo militar, mas não para transporte, 114. Em 1942 foram construídos 59 navios do tipo C; em 1943, o total foi de 167.

(*Boletim n. 4, do Ministério das Relações Exteriores*).

---

## NOVA PINTURA INCOMBUSTÍVEL PARA NAVIOS

A Marinha Americana tem feito raspar a pintura de diversos compartimentos dos navios, com o fito de reduzir o perigo de incêndio. Apresentou-se, então, o problema de saber o que se deveria pôr em lugar dessa pintura. Na semana passada foi informado que a Marinha tinha encontrado um substituto: uma camada de cerâmica (lustrosa) incombustível, que parece apresentar muitas vantagens.

Trata-se de um produto silicoso chamado *Seaporcel*. Por meio de um pulverizador espalha-se sobre a superfície que se deseja revestir uma camada do produto que, em seguida, é queimada no próprio local. A Marinha e a Comissão Marítima estão cobrindo com este produto as anteparas, as portas, os alojamentos da guarnição e as cozinhas. Não se carboniza, não se desprende nem racha; o metal assim revestido pode ser cortado ou soldado como se não tivesse qualquer revestimento; na realidade o *Seaporcel* reforça as chapas delgadas de aço

às quais está aplicado. Esta última qualidade permitirá construir navios mais leves.

Quanto ao saber-se se o novo produto pode ser aplicado aos cascos dos navios, é assunto que ainda se acha em estudos; a Marinha está procedendo à experiências a-fim-de saber se a caraca e outros animáculos aderem à superfície do *Seaporcel*.

É indubitável que os marinheiros acolherão com prazer o novo produto que os livra de rasparem a bordo, a pintura velha para substituírem-na por nova. O *Seaporcel* conserva seu acabamento brilhante quase indefinidamente e resiste à tôdas as condições de tempo; para limpá-lo basta passar um pano úmido.

(*Revista de Publicaciones Navales*, ns. 464/465).

---

### REPARAÇÃO DE NAVIOS NA GRÃ-BRETANHA

O Vice-Almirante Wake-Walker declarou em fins de Setembro de 1943, que até então mais de 23.000 navios de guerra haviam sido reparados e habilitados para navegar e que o mesmo acontecera com mais de 35.000 navios mercantes. Diante de tão elevados algarismos, diz uma revista técnica inglesa, a primeira impressão é de dúvida ou de incredulidade. Como é possível, indagarão muitos, que cada navio da marinha mercante britânica tenha tido necessidade de reparações cinco vêzes em três anos? Essas cifras de conjunto, entretanto, não devem causar surpresa pois que compreendem todos os trabalhos de reparos e de equipamento, grandes e pequenos, muitos dos quais executados durante as viagens sem necessidade do estacionamento do navio em um pôrto ou ancoradouro. O mesmo pode ser dito relativamente às reparações dos navios de guerra, se bem que para êstes não se contem as entradas em dique.

Os 35.000 navios mercantes, objeto das mais variadas reparações, totalizam cêrca de 140 milhões de toneladas brutas de deslocamento. Finalmente leve-se em conta que a metade do pessoal dos estaleiros do Reino Unido se acha habitualmente ocupada em trabalhos de reparação e reforma.

(*Revista de Publicaciones Navales*, ns. 464/465).

---

## DUAS TEORIAS ABANDONADAS

Duas teorias acêrca da guerra na Europa foram recentemente abandonadas. Uma é a do "colapso alemão" que supunha que a Alemanha se entregaria subitamente, sem combater no oeste; a outra que o "bombardeio aéreo ganharia a guerra".

Ambas as teorias foram sustentadas pelos mais altos oficiais no comando de forças, que à princípio esperavam um colapso alemão na Itália, em Setembro último, baseados na sucessão dos acontecimentos dentro e fora da Alemanha e supunham um colapso interior como consequência dos fortes bombardeios aéreos levados a cabo durante este inverno. Tanto americanos como ingleses eram decididos partidários de ambas as teorias. Sobre elles pesa a suposição de que a Alemanha se renderá na primavera de 1944.

Como consequência da aceitação dêsse fato foi que a Casa Branca, em começos dêsse inverno, deu muita importância aos problemas do após-guerra, orientando as indústrias para uma base que se aproxima da que terão em tempo de paz.

Atualmente, sem a menor dúvida, tudo mudou. Os alemães não sofreram o esperado colapso na Rússia. Sua retirada até esta data tem sido uma manobra cuidadosamente elaborada. Tampouco houve colapso na Itália. Não há sinais aparentes de que os alemães, neste crítico período do inverno, encarem as possibilidades de um colapso na frente interior. Como resultado disto, deve-se aceitar que os exércitos terão de ser derrotados no terreno, antes de se considerar a guerra ganha. Por outro lado, considera-se que o fim da guerra com a Alemanha seria quando menos para o outono de 1944 ou para o inverno de 1944/45.

Estas mudanças nos planos da duração da guerra se deve principalmente a uma errada concepção do valor real do ataque aéreo.

Os círculos oficiais neste país e na Grã-Bretanha aceitaram com leves discrepâncias, o fato de que o poder aéreo podia ser decisivo na guerra moderna. Deu-se às forças aéreas tudo que necessitavam para desempenhar sua missão; a invasão da Europa foi atrasada, para permitir uma completa demonstração da eficácia do bombardeio. Em princípio, a eficácia do bombardeio foi muito convincente; a prática porém, parece estar muito longe de se aproximar da realidade.

A primeira das teorias supunha que o bombardeio aéreo poderia destruir a indústria militar de uma nação como a Alemanha. Entre-

tanto, os fatos parecem indicar que, a-pesar dos bombardeios em grande escala, a produção de guerra da Alemanha é apenas uns 10 ou 20 % menor do que a produção total. Por outro lado, as informações britânicas indicam que a produção alemã está atualmente aumentando a força do seu poder defensivo.

A segunda, que o bombardeio aéreo poderia arrasar as linhas de comunicações, especialmente na área das regiões características da Itália, onde as comunicações dependiam de poucas linhas de estrada de ferro, que atravessavam pontes e túneis expostos a ataques de qualquer natureza, o que significava que poderiam ser isoladas as tropas alemãs em operações ao sul do Passo de Brenner; porém a realidade é que os alemães têm aumentado e abastecido, sem grandes tropeços, as forças da frente italiana, a-pesar dos pesados bombardeios.

Existe todavia, uma terceira teoria: Acreditou-se que um exército moderno não poderia lutar efetivamente sem cobertura aérea. Os alemães fizeram isto na Itália; quase sem apoio aéreo mantiveram-se em suas linhas cinco meses mais do que se esperava e ainda continuam mantendo-se.

Há mais ainda o fracasso da guerra aérea total e isso no fato tão comumente aceito de que o bombardeio poderia destruir o moral da população civil e provocar a queda de uma grande potência sem necessidade de derrotar seus exércitos. Foi posta em prática primeiramente pelos alemães em seus ataques a Londres e a cidades importantes inglesas. Não deu resultado. Logo depois foi o mesmo imposto, em maior escala, à Alemanha. Também parece não ter produzido resultado; muito ao contrário, há suficiente evidência para se acreditar que esses bombardeios enrijessem o espírito combativo da população civil e aumentam os desejos de resistir. As considerações anteriores não significam que o avião seja uma arma de natureza corrente; muito ao contrário, o avião é a arma dominante nesta guerra, e suas atividades na campanha do Pacífico são, talvez, de maior importância que a que possui na campanha da Europa. É certo que uma invasão do Continente Europeu seria pouco menos que impossível sem o domínio do ar; porém o fato é que os extravagantes clamores divulgados tão freqüentemente, e tão amplamente aceitos, no que diz respeito à capacidade pouco menos que prodigiosa do avião, não foram confirmados pelas operações atuais. Teoria e prática têm andado por caminhos completamente distintos e muito afastados um do outro.

O resultado intrínseco é que os navios de superfície e os exércitos terrestres serão chamados a ganhar a guerra, tal como foram nas campanhas anteriores.

(*Revista de Marina*, Chile — Maio/Junho de 1944).

---

### DISTILADOR PARA BALEEIRAS SALVA-VIDAS

O clássico barril d'água está desaparecendo das embarcações salva-vidas. Alberto Herron patenteou nos Estados-Unidos um destilador portátil que por sua eficiência, tamanho e qualidade da água produzida superou a todos os demais aparelhos e dispositivos existentes para o mesmo fim. Seu uso se estendeu às embarcações salva-vidas dos aviões. Além das vantagens já mencionadas, o *Safety Still* pode fornecer água fria ou quente e é provido de um pequeno fogão destinado a fritar peixe e de uma câmara de pressão para preparar os alimentos desidratados. A característica mais importante do novo aparelho é que o combustível que emprega é uma gasolina que se apresenta como gelatina e que não derrete nem explode, de modo que não existe o perigo de incêndio nas embarcações. Além disso, esse combustível tem uma energia calorífica muito superior à de qualquer álcool e quase igual à do querosene.

O destilador é construído em três tamanhos, dos quais o maior pesa 17 libras e meia e se destina às grandes embarcações salva-vidas. É acompanhado por um suprimento de 19 latas de combustível (5 onças em cada lata) que produzem 142 libras d'água. O modelo menor destina-se aos aviões, pesa 4 libras e distila um *pint* (0,57 litro) com menos de um décimo de libra de combustível. Este novo destilador foi cognominado "banco de sangue dos mares".

(*Revista de Marina*, Perú, Maio/Junho de 1944).

---

### HºO SIGNIFICA SAÚDE E FORTUNA

A fonte de riqueza mineral do futuro é o oceano, pois não somente contém sal comum como também quantidades inesgotáveis de todos os elementos químicos que se conhecem. O problema está em retirá-los, coisa que os norte-americanos acabam de conseguir depois de muitos esforços. Nossos aviadores voam, atualmente, em

aparelhos construídos com metal extraído do mar; a gasolina altamente pura que enche seus tanques é outro elemento retirado do oceano. As bombas incendiárias que tôdas as noites caem sôbre alvos do Eixo provêm das ilimitadas fontes que se encontram ao longo das nossas costas.

Hoje exploramos o oceano para suprir nossas necessidades militares porém depois da guerra esta nova técnica industrial enriquecerá tôdas as atividades civis. O esgotamento das minas terrestres, problema que tem trazido os especialistas em metalurgia francamente alarmados, já não nos preocupa.

Paradoxalmente "a exploração do oceano como mina" teve seu berço em Michigan, a centenas de milhas do mar mais próximo. Essa zona, em priscas épocas geológicas, foi parte do mar natural e, à medida que se alteraram os contornos terrestres, séculos mais tarde, a parte líquida perdeu sua ligação com o oceano, ficando uma vasta zona ocupada pela água do mar. Com o correr do tempo o líquido se evaporou depositando sal puro em tôrno das margens em localidades tais como St. Clair e Puerto Huron. Entretanto um líquido residual concentrado, contendo inúmeros outros sais ficou na concavidade e pouco a pouco foi sendo saturado com materiais lavados, dos terrenos à margem. Por fim, as areias contendo sais foram cobertas por uma grossa camada de terra sôbre as quais cresceram florestas e se construíram cidades.

Esta água salgada concentrada, aflorando do solo em Michigan, fêz com que um químico de 24 anos começasse a pesquisar, em um barracão abandonado, onde instalara seu primeiro laboratório. Esse químico era um modesto jovem chamado Dow. A companhia que então formou em conjunto com mais um sócio, está destinada a crescer de modo fantástico, até chegar a ser uma das corporações químicas mais importantes dos Estados- Unidos.

Antes de falecer, em 1930, Herbert Henry Dow havia conseguido obter do sal de Michigan, diversos colorantes, perfumes, específicos, extratos orgânicos, iodo, aspirina e sais de Epsom. Havia, também, feito com que as ações da *Dow Chemical Company* subissem vertiginosamente até aumentarem 600 vezes de valor. Tudo isto sem tocar realmente nos poços salinos subterrâneos que na forma atual de trabalho se manterão por mais de mil anos. Ganhar dinheiro retirando-o do oceano foi em si mesmo um passo lógico que em 1930 parecia

apenas um sonho. Em 1933 apresentou-se a possibilidade de realizar esse sonho. Máquinas de alta compressão que exigiam para seu funcionamento gasolina não explosiva, estavam recentemente difundindo-se amplamente. Para esse fim a *Ethyl Corporation* necessitava de maiores quantidades de brômo do que as que jamais haviam sido produzidas anteriormente. Esse corpo químico encontra-se na água do mar, porém em proporção extremamente diluída (67 partes em um milhão). Se por algum processo econômico se conseguisse retirar as 999.993 partes restantes, obter-se-ia o brômo puro. Um única milha cúbica de água do mar (verdadeiramente uma gôta em um oceano) contém 278.000 tons. de brômo no valor de 119.500.000 dólares, quantidade suficiente para suprir uma nação por largos anos por maior que seja a quantidade de motores de combustão que empregue. Para conseguir retirar pelo menos uma parte desse total foi constituída a *Dow Ethyl Company*. Entre a propaganda fantástica e o lucro no bôlso dos acionistas existe à miudo um abismo.

*Dow Ethyl* fez uma transação segura à custa de laboriosos projetos e estudos. A primeira usina para a extração do brômo foi instalada em Kure Beach, próximo de Wilmington, N. C., onde grandes bombas ligadas a tubulações de aspiração que passavam fora da arrebenção, aspiravam água do mar para alimentar as tôrres de extração, iniciando-se então a produção. A princípio obtinham-se apenas 15.000 toneladas diárias de brômo; à medida que as falhas foram corrigidas essa quantidade foi quadruplicada. Durante os dois primeiros anos de trabalho obteve-se do mar, brômo no valor de 1.720.000 dólares.

Isto deveria ter satisfeito os técnicos da usina *Dow*, do mesmo modo que entusiasmava os acionistas, porém nêles produzia justamente o efeito contrário: "Estamos deixando a melhor parte do oceano escorrer por entre os nossos dedos", lamentavam-se os especialistas com justificada razão. Sal marinho no valor de 75 milhões de dólares escapavam-se para o mar através da canalização de descarga. A água lançada novamente no oceano arrastava consigo 2 milhões de toneladas de sal, 500 toneladas de sais de Epsom, 100 toneladas de clorureto de cálcio, 52 toneladas de potássio, 42 toneladas de magnésio, 125 toneladas de ferro, 120 toneladas de alumínio, 8 toneladas de cobre, 5.500 litros de iodo, 2.700 libras de prata, 86 libras de ouro puro e uma boa quantidade de estrôncio, além de muitos outros produtos químicos raros, muito numerosos para serem discriminados. De todos os corpos

perdidos na descarga era o magnésio o que mais aborrecimentos causava aos técnicos. Este metal, de um branco prateado, é um terço mais leve do que o alumínio e não obstante é tão duro quanto o aço quando ligado a pequenas quantidades de zinco e manganês. Essa qualidade de pequeno pêso tornou-o o metal ideal sonhado pelos fabricantes de aviões. Cada libra de pêso economizada no motor ou na estrutura de um avião é uma libra que aumenta na capacidade de carga ou no transporte de bombas. Obter água do mar é a coisa mais fácil na mineração náutica, pois podem-se retirar quantidades ilimitadas ao longo de todos os pontos da costa. O destino a dar à água descarregada, porém, era outro problema, pois que se a deixassem sair nas proximidades da aspiração poderia voltar novamente à usina. Assim como não se pode ordenhar uma vaca duas vezes na mesma manhã, também não se pode extrair manganês da água do mar que já passou uma vez pelas canalizações de extração.

Para solucionar o problema de dispôr dos 300 galões de água tratada diariamente, foi localizado em 1940 em Free Port, Texas, o sítio ideal para uma usina de extração. Constituiu em 1.000 acres de terra de uma península arenosa, no estuário do rio Brazos. Água do mar fresca podia ser aspirada de um lado da faixa de terra para a extração do magnésio e a água utilizada podia ser descarregada do outro lado, a cêrca de 10 milhas de distância e suficientemente afastada dos tubos de aspiração.

Dentro em pouco surgia em Free Port uma florescente cidade. Três turnos de operários limpavam o terreno e construíram galpões transitórios e edifícios permanentes. Em 22 dias foram estabelecidas 41 milhas de canalizações; uma usina de força, do valor de um milhão de dólares, foi construída. Dragas começaram a escavar montanhas de conchas de ostras de bancos subterrâneos para obter cal (*lime*) necessária ao processo. Ao cabo de 10 meses era produzida a primeira barra brilhante de magnésio puro. Um mês mais tarde o governo pedia a Dow para duplicar a capacidade da usina; dentro dos cinco meses seguintes a capacidade da usina de Free Port era triplicada. Hoje em dia produz 12 milhões de libras por ano, o que explica que os aviões de guerra americanos, entre todos os aviões do mundo, sejam os que têm menor pêso por cavalo de força.

Em fins de 1943, quando tôdas as usinas em construção estiverem produzindo de acôrdo com a sua capacidade, estaremos extraindo magnésio na razão de 700 milhões de libras por ano.

A técnica da extração do magnésio é teoricamente simples, mas na prática é diabòlicamente complexa. A água é primeiramente levada para tanques onde repousa; daí é retirada e tratada com cal (*lime*), formando um precipitado que é dissolvido em ácido clorídrico. O produto resultante é, então, concentrado, sêco e refinado eletroliticamente em lingotes de metal prateado. O mar pertence a todos os países porém sòmente os Estados-Unidos possuem a maquinaria e a técnica para obrigá-lo a entregar seus tesouros.

Atualmente estamos apenas no início da exploração da água do mar; além do brômo e do magnésio existem mais oitenta e muitos corpos químicos a serem extraídos. O professor C. G. Fink, da Universidade de Colúmbia, comunicou recentemente ter aperfeiçoado um novo processo para recuperação do ouro por meio de dispositivos elétricos; até aqui tal recuperação era comercialmente impraticável devido ao alto custo do processo empregado. Ouro no valor de 25 milhões de dólares em cada milha cúbica do oceano aguarda o homem que se resolva a retirá-lo com lucro.

Páginas inteiras do *Quimical Abstract*, o jornal americano das investigações químicas em progresso, são dedicadas a experimentações para extrair os tesouros que contém a água do mar.

Durante séculos os homens sulcaram o oceano em seus navios e lutaram para conseguir o contròle estratégico de depósitos minerais. Sòmente agora começamos a atacar êsse oceano que contém fabulosa riqueza química e que está aberto a todo o mundo.

(*Revista de Marina, Chile*, Maio/Junho de 1944).

---

## O TEMOR DOS PORTA-AVIÕES FEZ OS JAPONESES DESPERDIÇAREM A VANTAGEM DE PEARL HARBOR

Por que motivo os japoneses depois da destruição de Pearl Harbor não insistiram no ataque, fechando dêsse modo o Pacífico? Todo o americano tem feito a si próprio essa pergunta. A captura das ilhas Hawaii teria tornado o Japão inexpugnável no Pacífico, ter-lhe-ia permitido abrir campanha contra a Rússia, dominar a China e a Austrália, ficando o Alaska e a costa ocidental americana expostas à invasão. Por que não levaram os japoneses a tragédia

até ao fim? A retirada precipitada de Tojo não foi certamente devida a qualquer dos elementos deixados no pôrto hawaiano depois de terem as forças atacantes japonesas completado a sua missão. Volvamos dez anos atrás para Genebra, onde se encontra reunida a Conferência Internacional do Desarmamento para tentar, se possível, a redução total do armamento mundial. Em 1932 e por ocasião da Conferência de Genebra, os Estados-Unidos possuíam apenas três porta-aviões para seis do Japão que já tinha iniciado sua guerra não declarada à China, tornando-se uma nação agressora.

Foi, entretanto, o Japão que imediatamente aproveitou a oportunidade de Genebra pedindo que, em nome dos princípios de humanidade, as nações eliminassem os porta-aviões da lista dos armamentos permissíveis. Disse o representante japonês: "Os porta-aviões são armas extraordinariamente agressivas, terrivelmente eficazes contra o armamento defensivo de qualquer país e extremamente ameaçadoras para as populações civis". Estranhas palavras para uma nação já atacando a China e bem provida de "cabeças chatas." E não obstante o Japão condenou violentamente a aviação naval, qualquer que fosse, batendo-se pela sua abolição perante a comissão de aviação da Conferência do Desarmamento. Os Estados-Unidos discordaram. Claude A. Swanson, membro da delegação americana e senador pelo Estado de Virgínia, declarou que a Marinha dos Estados-Unidos considerava os porta-aviões como armas defensivas contra submarinos; sua afirmativa foi porém considerada especiosa e êle acoimado de bombástico. O Japão levou a melhor e 16 nações contra 2 aprovaram a indicação, considerando os porta-aviões como símbolos de agressão. Portugal e os Estados-Unidos foram os dois votos contrários, enquanto que a França e a Grã-Bretanha abstiveram-se de votar. Não tivesse a Conferência terminado eventualmente como um fiasco, os Estados-Unidos teriam sido despojados dos seus "cabeças chatas". Isto era exatamente o que o Japão desejava, pois a indicação que apresentara não visava nenhum sentimento de humanitarismo mas os Estados-Unidos. Por que? Os japoneses tinham chegado à conclusão de que a interferência da aviação naval seria por si só suficiente para fazer fracassar seus planos de agressão e que os porta-aviões constituíam os fundamentos da aviação naval. Eles tinham achado a operação dos porta-aviões muito difícil e sabiam que a Marinha dos Estados-Unidos tinha um avanço de dez anos sobre as demais Marinhas, na técnica dos porta-aviões e não podia ser alcançada.

A tentativa dos japoneses para barrarem o emprêgo dos porta-aviões como armas, não podia ser mal interpretada. Desde aquêl momento a Marinha Americana consagrou-se à experimentação e ao aperfeiçoamento da aviação naval. Quando teve lugar o atentado de Pearl Harbor, os Estados- Unidos haviam incorporado à sua frota cinco grandes porta-aviões — o *Ranger*, *Yorktown*, *Enterprise*, *Wasp* e *Hornet* — e tinham melhorado os aviões e processos operatórios muito além de qualquer outra potência naval. Tendo presentes êsses fatos, chegamos agora à véspera de 7 de Dezembro de 1941. A cilada foi preparada. Um destino incomparável acha-se ao alcance de Tojo. Mas falta um elemento para completar a traição forjada pelos japoneses. Onde se encontram os “cabeças chatas” americanos? Tojo não sabia e não ousava movimentar para leste uma adequada força de invasão para tentar a captura de Hawaii. Os aparelhos dos porta-aviões poderiam surgir nos ares e destroçar sua esquadra. Tojo era forçado a atacar e fugir, em vez de tentar a invasão. Eu sustento que os “cabeças chatas” pelo simples fato da sua existência como componentes da frota dos Estados- Unidos, nos salvaram provavelmente em Pearl Harbor. O temor dos porta-aviões americanos ditou os limites da ação japonesa; os acontecimentos subseqüentes apoiam essa opinião. Tem causado surpresa o fato da frota nipônica não ter sido encontrada em Truk, nas Marshalls, Gilberts, Carolinas, em Yap, Guam ou outra qualquer parte. Tenho repetidamente expressado meu septicismo de que a frota inimiga tenha algum dia (a menos que seja encurralada) a arriscar uma ação decisiva contra o nosso poder naval, apoiada pela aviação. Exatamente seis meses depois de Pearl Harbor, Tojo fêz a sua tentativa em força para contrôle do Pacífico central e oriental. Sua invasão foi interceptada próximo das Midway e os porta-aviões que êle temia, auxiliados pela aviação do Exército, barraram-lhe os planos. Seus porta-aviões *Hiryu*, *Kaga*, *Sorvu* e *Akagi*, com todos os seus 275 aparelhos, foram afundados pelos bombardeiros navais de mergulho, porque os japoneses concentraram seus esforços contra os nossos torpedeiros de mergulho que já os tinham surrado previamente no mar de Coral. O poder aéreo-naval do inimigo desapareceu em Midway, permitindo assim aos Estados- Unidos continuarem suas operações contra as Salomão e expulsar o adversário da Austrália. Podemos agora avaliar, à vista dos acontecimentos, o quanto eram justificados os temores dos porta-aviões manifestados pelos japoneses em Genebra. Os Estados-

Unidos perderam quatro dos seus "cabeças chatas" de primeira linha — *Lexington*, *Yorktown*, *Wasp* e *Hornet* e um porta-aviões de escolta — o *Liscombe Bay*. Em compensação os porta-aviões têm no seu ativo as vitórias do Mar de Coral, das Midway, vários ataques contra as ilhas sob mandato japonês, a derrota das matilhas de submarinos no Atlântico e o triunfo pela ausência em Pearl Harbor.

Muito se tem escrito sobre a vulnerabilidade dos "cabeças chatas"; que existe um certo grau de vulnerabilidade não se pode negar, mas que esses grandes navios estejam condenados, está muito longe da realidade. Evidentemente os porta-aviões estão mais à vontade nos oceanos distantes do que em águas restrictas, quando ficam sujeitos aos ataques de uma aviação poderosa com base em terra. Entretanto, ao pensar-se em porta-aviões devemos olhar para a frente e nunca para trás. O desenvolvimento do porta-aviões não está em estado estático; nenhuma arma de guerra se encontra em mais dinâmico estado de adaptabilidade. Em Genebra, a Marinha dos Estados-Unidos afirmou que os porta-aviões eram uma defesa contra submarinos. Veiu 1942, e a prova foi feita. Os submarinos nazistas haviam sido repelidos das águas costeiras americanas pelas patrulhas aéreas e as forças combinadas anglo-americanas enfrentavam galhardamente os piratas em águas européias. Foi nessas circunstâncias que Hitler anunciou sua nova técnica de ataque de submarinos por matilhas, em pleno oceano. Os Estados-Unidos tinham, então, uma grande força expedicionária na Inglaterra, na África e em pontos do Oriente. A ponte constituída pelos comboios sobre o Atlântico tinha pois importância vital; patrulhas de aviação com base em terra não podiam varrer as vastas áreas a meio oceano. O que fazer? A Marinha estava presente.

Surgiram então os pequenos "cabeças chatas" — navios mercantes convertidos que os estaleiros podiam fornecer como uma confeitaria fornece bolinhos. Levavam a seu bordo os engenhosos "Grumman Wildcats", de asas dobráveis, e os "Avengers", que caçam juntos como um homem com seu cão; os primeiros voando com velocidade para descobrir e apontar a posição da caça e os últimos para, avançando então, descarregar suas bombas especiais contra submarinos. As matilhas de Hitler foram detidas sem demora; o porta-aviões revelara sua adaptabilidade. O último comunicado oficial relativo à situação no Atlântico revela que em três meses as forças americanas afundaram 27 submarinos nazistas, cabendo 21 aos "cabeças chatas"

de escolta". O ponto sobre o qual desejo chamar a atenção não é, entretanto, que o porta-aviões não tenha fraquezas mas sim que ele possui muitas flechas para o seu arco. O pequeno "cabeça chata" de escolta é uma delas. Espero ainda vêr nesta guerra porta-aviões de 50.000 tons. transportando bombardeiros pesados, aviões de combate, de longo alcance, bombardeiros de mergulho carregando bombas "arrasa-quarteirão" e aviões-torpedeiros com baterias de seus mortíferos charutos.

Mas o "cabeça chata" não é somente dinâmico em suas modificações para enfrentar diversas situações, sua vulnerabilidade pode ser diminuída. O submarino é o seu maior inimigo; um torpedo é pior do que vários impactos de bombas pesadas porque aquêle pode produzir uma inclinação do convés. No começo da guerra os porta-aviões não tinham proteção suficiente contra submarinos, mas essas condições não mais subsistem; embora os submarinos possam uma vez por outra, destruir um porta-aviões, a façanha agora será muito mais difícil. Contra ataques aéreos os nossos "cabeças chatas" melhoraram consideravelmente a sua defesa. A surpresa era anteriormente um pesadelo para os comandantes de porta-aviões. A descoberta da aproximação dos aparelhos inimigos não mais depende da visibilidade. Existe agora tempo suficiente para abastecer de combustível os seus próprios aviões, para fazê-los subir a-fim-de interceptar os aparelhos inimigos, para esvasiar as canalizações de combustível como precaução contra incêndios, para retirar do convés bombas e torpedos, para fechar anteparas, para preparar o funcionamento de aparelhos extintores de incêndios, para distribuição de munições para a artilharia antiaérea e para a segurança do pessoal. O "cabeça chata" também não é mais vulnerável como era antigamente ao fogo e à explosão de munições. A pintura não mais existe. Existem dispositivos para a expulsão de gases e a compartimentação foi aumentada.

Contra o bombardeio horizontal de grandes alturas o porta-aviões opõe velocidade e variações de marcha; contra ataques de mergulho com torpedos ou bombas êle opõe artilharia antiaérea e aparelhos interceptadores; contra submarinos opõe uma cortina de navios de superfície. O "cabeça chata" é mais vulnerável quando aproado ao vento para receber seus aviões de regresso; entretanto o perigo devido a essa causa foi grandemente diminuído. O aperfeiçoamento nos processos de pouso e no equipamento de detenção, diminuiu os limites do tempo necessário, de tal modo que os aparelhos americanos regres-

sam para bordo na cauda uns dos outros como uma manada de elefantes em desfile, e graças ao aumento da capacidade de combustível podem permanecer no ar quase o dôbro do tempo anterior. O porta-aviões é o símbolo perfeito do casamento do velho com o novo: poder naval, que há tempos imemoriais governa o mundo, e poder aéreo, últimamente nascido.

Foi um grande bem para o país, cujos destinos repousam em dois grandes oceanos, que o porta-aviões tivesse o seu mais alto desenvolvimento primeiramente na Marinha dos Estados- Unidos, conseguindo sobreviver até mesmo à diplomacia internacional.

(*U. S. Naval Institute Proceedings*, Junho de 1944).

---

### O QUE É RADAR ?

Os Ministérios da Guerra e da Marinha dos Estados- Unidos publicaram recentemente um informe sôbre a invenção do aparelho denominado "Radar". Essa comunicação foi feita de acôrdo com a política de fornecer ao público norte-americano o maior conhecimento possível dos fatos, sem prejuízo, naturalmente, de suas próprias forças e sem dar indicações aproveitáveis ao inimigo.

A palavra "Radar" significa rádio-detector e medidor de distâncias (*radio-detecting and ranging*); trata-se de um aparelho empregado pelos aliados para descobrirem qualquer avião ou navio inimigo que se aproxime e para determinarem a distância a que se encontram as forças inimigas. O "Radar" é utilizado pelas defesas fixas terrestres para fornecer os dados necessários aos canhões anti-aéreos a-fim-de que éstes possam derrubar os aviões do Eixo que se encontrem atrás de nuvens espessas; do mesmo modo o empregam os aviões e os navios.

É uma das muitas maravilhas que a válvula eletrônica permitiu realizar. Ela emite ondas de ultra-alta-freqüência que se propagam com a velocidade da luz e que podem ser concentradas e dirigidas a-fim-de esquadrihar o espaço aéreo ou o mar. Quando essas ondas chocam-se com um navio ou avião inimigo, refletem-se como um eco. As ondas propagam-se com uma velocidade constante de 186.000 milhas por segundo. Dêsse modo basta um intervalo de tempo pequeníssimo para que as ondas atinjam uma superfície refletora e retornem a um aparelho receptor; com os meios aperfeiçoados de que

se dispõe, mede-se esse intervalo de tempo, o que permite determinar a distância de um alvo. O "Radar" funciona através da cerração, dos furacões e da escuridão com tanta perfeição como através de um céu sem nuvens. O aparelho é, por conseguinte, superior aos telescópios e a todos os dispositivos sonoros de escuta.

O "Radar" se emprega tanto para a defesa como para o ataque. Com efeito, os britânicos que chamavam a um seu aparelho idêntico, radiolocalizador, dizem que foi o instrumento que salvou a Inglaterra durante a *blitz* aérea de 1940/1941. Naquela época os localizadores determinava a posição dos atacantes alemães muito tempo antes que chegassem à área do alvo e assim davam tempo à Real Força Aérea e às defesas de terra para se prepararem. Desde então o "Radar" tem montado guarda em muitos pontos perigosos, nas fronteiras das Nações-Unidas e no mar, avisando com antecedência a aproximação das forças inimigas aéreas ou navais e contribuindo para a vitória nos combates. Este novo instrumento científico desempenhou papel vital ajudando primeiro a conter a marcha das conquistas do Eixo e depois fazendo-a retroceder.

Essa descoberta se iniciou nos Estados-Unidos em 1922. Vários sábios que observavam a recepção de uma estação de rádio, notaram que a recepção se interrompia quando um objeto se movia ou se interpunha no trajeto das ondas. A-fim-de confirmarem a observação, instalaram na margem oposta de um rio um receptor de rádio e estudaram os efeitos que produziam na recepção dos sinais, as embarcações que passavam rio acima e abaixo. Fizeram, também, a experiência de colocar um receptor em um caminhão e constataram que se produziam os mesmos efeitos no receptor cada vez que o caminhão passava por trás de grandes edifícios. Imediatamente se realizaram estudos a-fim-de utilizar a descoberta para descobrir navios que passassem entre as margens da barra de um pôrto ou entre dois navios no mar.

Até esse momento havia sido necessário que o objeto móvel passasse entre o aparelho transmissor e o receptor de rádio, o que evidentemente limitava o campo de sua aplicação. Em 1925 descobriu-se que a superfície de um objeto ou de um alvo podia atuar como refletor de ondas de alta frequência. Em outras palavras, os sinais de rádio emitidos por um transmissor podiam chocar-se com um alvo e em seguida refletirem-se voltando a um receptor. Isto permitiu colocar transmissor e receptor em um mesmo ponto.

Cêrca de 1930, os engenheiros investigadores conseguiram captar sinais refletidos por aviões que passavam ao alto; em 1934 já haviam descoberto o meio de medir a distância entre o transmissor do "Radar" e o alvo. Desde então conseguiram-se novos progressos nessa especialidade, alguns dos quais, quando terminar a guerra, contribuirão indubitavelmente, para a segurança e comodidade de um mundo que goza a paz.

A fim de evitar que cheguem ao inimigo informações que possam levá-lo à reprodução do aparelho, decidiu-se não dar mais detalhes sobre êste invento, até que o Exército e a Marinha estejam convencidos de que o inimigo obteve a informação por outras fontes.

(*Revista de Marinha*, Perú, Maio/Junho de 1944).

---

#### A CONSTRUÇÃO NAVAL AMERICANA ATINGIU NOVO "RECORD" EM 1943

O Sr. Donald M. Nelson, diretor do *War Production Board*, declarou em Washington que os Estados-Unidos já encontraram solução definitiva para os seus problemas mais importantes de produção de munições em grande escala, e também que um novo "record" foi alcançado em construções navais em 1943. Foram construídos em 1943 dois navios de guerra de 45.000 toneladas cada um; onze cruzadores, quinze porta-aviões, cinquenta navios-escolta de porta-aviões, cento e vinte e oito *destroyers*, trezentos e seis *destroyers* de escolta e cinquenta e seis submarinos. A cota fixada para 1944, no entanto, é cêrca de 50 por cento maior que a tonelagem construída em 1943 — declarou o Sr. Nelson. A produção de navios de guerra em Dezembro foi 5 por cento inferior ao "record" alcançado em Novembro, e quatro dos principais programas de munições diminuíram igualmente, inclusive navios, armas e equipamento de contrôle de fogo, munições, veículos de combate e motorizados. Dois programas excederam a produção do mês anterior, entretanto: porta-aviões e comunicações, e equipamento eletrônico. O fato de ter sido a produção de Dezembro inferior à de Novembro, deve-se em parte ao ter sido aumentada a tonelagem dos aviões de guerra, declarou o Sr. Nelson. O número de aviões entregues foi de 8.802, ou sejam 13 mais do que em Novembro, porém, uma insistência cada vez maior se

verifica nos aviões mais pesados, e de maior alcance. A falta de aumento verificada na produção total de munições do fim do ano indica que, de um modo geral, o programa de produção de guerra alcançou agora um nível elevado de continuidade, afirmou ainda o diretor do W. P. B. Dividida em grupos gerais, a produção de armas em Dezembro demonstrou as seguintes alterações, com relação a novembro: navios: 2 por cento menos; armas e controle de fogo: 2 por cento menos; munições, 7 por cento menos; veículos de combate e motorizados: 1 por cento menos; equipamento de sinalização, Radar e outros eletrônicos: 4 por cento a mais; tonelagem de aviões; 5 por cento a mais. Afirma o Sr. Nelson que a produção de aviões será aumentada durante o ano de 1944, de 65 por cento sobre a produção de 1943, inclusive partes sobressalentes. Segundo os planos do W.P.B., serão fabricados 100 mil aviões, contra os 85.919 entregues em 1943. Dois dos outros programas importantes devem também ser expandidos em 1944; espera-se um aumento de 20 por cento na produção de navios em geral, e de 35 por cento na de equipamento de sinalização e eletrônico. Juntamente com o programa de aviões, estes grupos representam mais de 60 por cento do programa de munições planejado para 1944. Por outro lado, os caminhões pesados serão produzidos em quantidade 60 % superior à do ano findo, bem como todo o material de terra para fins de invasão, cuja produção será mais de 175 % maior do que a de 1943. A tarefa a realizar este ano continuará a exigir um máximo de esforço e de inteligência das classes operárias, dos diretores e do governo, disse o Sr. Nelson, acrescentando que os Estados-Unidos possuem agora "stocks" suficientes da maioria do material considerado "crítico", e que a falta dos seus componentes indispensáveis, como válvulas e transformadores térmicos não mais prejudicará o progresso dos programas importantes. Os Estados-Unidos terão de enfrentar vários problemas difíceis em relação a aviões, carvão, fabricação de pneumáticos, polpa de madeira, couro, tecidos e embarcações para desembarque de forças — declarou o Sr. Nelson. O programa organizado para os navios de carga não será muito mais extenso do que o de 1943, porém a sua composição será bem diferente. Os navios "Liberty", fabricados em grande escala, que constituíram dois terços da tonelagem de 1943, constituirão menos de metade do total para 1944. Todo o cuidado será desviado para os navios maiores, melhores e mais rápidos.

*(Boletim do Ministério das Relações Exteriores, n. 5).*

## A MARINHA AMERICANA PREOCUPA-SE COM A CONSERVAÇÃO DE SEUS NAVIOS UMA VEZ TERMINADA A GUERRA

Com a mais poderosa marinha do mundo, atualmente em operações contra o inimigo em todos os mares, e com muitos *superdreadnoughts* em construção nos estaleiros do país, o *Navy Department* está calmamente elaborando um programa para assegurar a melhor conservação possível dos navios durante os meses e anos que passarão encostados depois de acabada a guerra. Por meio de experiências levadas a cabo em dois navios no Arsenal de Filadélfia e em vários laboratórios navais, empregando desumidificação e preservativos diversos, a Marinha está estudando o melhor meio de conservar seus navios, grandes e pequenos, em reserva ou estado de inatividade mas prontos para imediato serviço no mar. Não mais será necessário um período de 60 a 90 dias para preparar os navios no caso de uma potência estrangeira repetir o erro de desafiar o poderio militar americano. A Marinha prevê um longo período de descanso para as suas formidáveis esquadras depois da guerra, mas não está disposta a correr qualquer risco de seus navios serem prejudicados pela ferrugem ou outros agentes de deterioração. As experiências estão sendo realizadas por técnicos em química e as despesas feitas e o trabalho realizado indicam que o processo será efetivado. A Marinha espera ter uma equipe de apenas um ou dois homens por navio, de acordo com o programa a ser adotado. Uma ligeira camada de um preventivo de ferrugem manipulado pelo Bureau de Aeronáutica é empregada para proteger os metais e a maquinaria, enquanto que preventivos de mofo e deterioração são usados para conservar a madeira, coletas salva-vidas, cabos e objetos não metálicos. Seis aparelhos de desumidificação e vários secadores químicos e preservativos estão sendo experimentados. Não é considerado conveniente ter munições a bordo dos navios encostados, em virtude da proximidade de zonas habitadas. O programa estabelece o depósito das munições nos paióis da Marinha. Alimentos, uniformes, sabões, extintores de incêndio e outros equipamentos suscetíveis de deterioração estão sendo submetidos à experiências a bordo, a-fim-de determinar o que sofrem nas várias condições que se podem verificar nos navios inativos. Com o resultado de tôdas essas experiências o Bureau de Navios espera organizar um programa tal que permita aos navios em reserva fazerem-se ao mar depois de curto

prazo, com suas instalações e suprimentos em boas condições, mesmo depois de longos períodos de inatividade. (*New York Herald Tribune*).

(*U. S. Naval Institute Proceedings*, Julho de 1944).

## OPERAÇÕES DE MINAGEM

O *Manchester Guardian*, em seus números de 22 e 29 de Abril, publicou dois sueltos sobre as operações britânicas de minagem, os quais foram reproduzidos pelo *U. S. Naval Institute Proceedings*, de onde traduzimos as informações que se seguem:

A agência de notícias *Transocean* publicou uma declaração franca sobre o recente desenvolvimento das operações britânicas de minagem. Foi admitido que as nossas minas são muito complicadas e explodem imediatamente depois da entrada de um navio no campo minado. Em um mesmo campo minado são fundeadas minas de 10 ou 12 tipos diferentes. Essa informação projeta alguma luz sobre a constante batalha entre os cientistas britânicos e construtores de minas e os do inimigo. Até hoje os nossos devem ser congratulados pelo seu sucesso em imaginar novos truques e dispositivos para não falarmos nos antidotos aos aparelhos introduzidos pelo adversário. As minas são lançadas por navios de todos os tipos, incluindo mineiros de grande velocidade, contra-torpedeiros, mercantes adaptados e submarinos, bem como por aviões. Todas as minas são projetadas e fornecidas pela Marinha. Em algumas zonas as minas são lançadas tanto por navios como pelos aviões do Comando de bombardeiros. Naturalmente a maior parte das minas fundeadas em águas inimigas o são por aviões que podem sobrevoar o Báltico e outras áreas inacessíveis aos navios. Cerca de 70 % de todas as minas fundeadas até agora foram trabalho da Marinha, mas nove décimos das águas minadas são de caráter defensivo a-fim-de proteger a nossa navegação costeira. Não é de surpreender, por conseguinte, que a parte da Marinha em todos os danos causados ao inimigo seja apenas de 30 %, cabendo os restantes 70 % à R.A.F. Evidentemente o êxito ou fracasso não podem ser medidos em termos de avarias causadas, uma vez que um campo minado que atrase a marcha de um comboio pode produzir uma escassez de munições, influenciando no desenlace de uma operação importante. Em média têm sido lançadas minas em menos de cada três dias desde o início da guerra.

Um técnico alemão, o Dr. Hanns Reinhardt, passando em revista a "ofensiva mineira britânica como prelúdio da invasão", declara que as operações britânicas de minagem triplicaram nas últimas semanas e que os varredores alemães têm estado continuamente em serviço sem o menor descanso. A operação de varredura é agora especialmente difícil, continua êle, pois que a minagem tornou-se uma verdadeira ciência, com dez ou doze espécies diferentes de minas, em cada campo bem estabelecido, o que torna impossível varrer sem uma grande variedade de navios e de aparelhos. Devido às diferentes construções e aos diferentes modos de explodí-las, uma mina, por assim dizer, protege suas vizinhas contra os varredores, cujo trabalho tornou-se muito complicado e perigoso. Reinhardt menciona particularmente "minas que explodem à distância, chamadas também minas magnéticas", que os aviões britânicos podem agora lançar não somente em águas pouco profundas como antigamente, mas, também, em grandes profundidades. Êle diz ainda, que antigamente as minas só podiam ser lançadas por aviões quando voando à baixa altura ou quando as minas eram providas de paraquedas; agora as minas britânicas podem ser lançadas de grandes alturas sem perigo de que o choque com a água desarranje os seus mecanismos. Apenas cerca de 2 % das minas britânicas ora fundeadas, pertencem ao tipo de contacto, declara êle.

Reinhardt menciona o canal da Mancha e a baía de Biscaia como sendo duas zonas que dão grande trabalho aos varredores, mas acrescenta que o tráfego em tôdas as águas costeiras da Europa tem sido ultimamente muito prejudicado por minas lançadas do ar.

(*U. S. Naval Institute Proceedings*, Julho de 1944).

---

## APARELHOS RÁDIO-TRANSMISSORES PARA BARCOS SALVA-VIDAS

Estão sendo instalados nas baleeiras salva-vidas dos navios mercantes dos Estados-Unidos, rádio-transmissores compactos que pelo simples ato de apertar um botão emitem automaticamente sinais de socorro, o que constituirá mais um meio de apressar o salvamento das tripulações vítimas de torpedamentos.

Aprovados pela Comissão Marítima, os novos aparelhos vêm sendo construídos em grande escala pela *Federal Telephone & Radio Corporation*, de Newark, N. J.

Segundo informações que vieram a público, o novo transmissor não é maior do que uma maleta de mão, pesa pouco, é feito à prova d'água, flutua, e dispõe de energia suficiente para emitir um SOS ou SSS através de larga área. Uma de suas vantagens sobre os aparelhos anteriores é que mesmo um sobrevivente ferido ou exausto sem nenhum conhecimento técnico, pode manobrar o transmissor. (*Maritime Report*)

(*U. S. Naval Institute Proceedings*, Julho de 1944).

---

## OS PREJUÍZOS CAUSADOS AO BRASIL PELOS CORSÁRIOS DO EIXO

Nunca será demasiado recordar o vulto dos danos materiais que a traiçoeira campanha submarina dos corsários nazistas causou ao Brasil, além das vidas preciosas, de valor inestimável, sacrificadas nesses torpedeamentos.

É sempre oportuno fazer êsse balanço doloroso, que está sempre presente no espírito dos brasileiros.

Trinta e uma unidades brasileiras foram torpedeadas e afundadas pelos submarinos do Eixo. O primeiro navio a ser afundado foi o "Buarque", na madrugada do dia 14 de Fevereiro de 1942, no mar das Antilhas, quando se destinava a Nova York, perecendo nessa ocasião um passageiro. Mas não foi aí que teve início a sanha sanguinária dos nazi-fascistas contra a navegação brasileira. Muito antes, em águas do Mediterrâneo, quando por ali trafegava pacificamente conduzindo mercadorias, foi o "Taubaté" atacado por "Stukas" germânicos, matando um dos seus tripulantes e ferindo muitos outros com suas metralhadoras. Com êste ato, ficou clara a decisão dos alemães de trazerem até o Brasil a guerra. Como se previu, não parou aí o insaciável instinto de selvageria dos totalitários.

Depois do "Buarque", foram afundados o "Olinda", depois o "Arabutan", o "Cairú", o "Cabedelo", o "Parnaíba", "Gonçalves Dias", "Alegrete", "Pedrinhas", "Tamandarê", "Barbacena", "Piave", "Baependi", "Aníbal Benévolo", "Araraquara", "Itagiba", "Arará", "Lages", "Osório", "Antonina", "Pôrto Alegre", "Apa-

lóide", "Afonso Pena", "Tutóia", "Pelotaslóide", "Bagé", "Cisne Branco", "Itapagé", e por último o "Campos", às primeiras horas do dia 23 de Outubro do ano passado, nas costas do Estado de São-Paulo.

A esta relação juntamos a barcaça "Jacira", de 80 toneladas apenas, torpedeada e afundada na altura de Itacaré, nas costas do Estado da Bahia, em 19 de Agosto de 1942, sendo sua tripulação somente de seis homens.

Além desses navios, muitos outros foram atacados, como o "Aracajú", o "Rio Branco", o "Imediato João Silva" e outros, que mantiveram combate com os corsários, não sofrendo, porém, qualquer avaria.

Já o mesmo não poderão dizer os chefes da Marinha de Guerra do Reich, de acôrdo com informações prestadas a uma base naval situada nas costas dos Estados- Unidos. No entanto, desde o afundamento do "Campos", não se verificou qualquer ofensiva contra as nossas unidades, que continuam como dantes, no seu trabalho eficiente de transporte de matérias primas, indispensáveis na fabricação do material bélico, que será empregada na derrota total da Alemanha e seus satélites.

#### *Vítimas dos torpedamentos*

De acôrdo com as estatísticas organizadas pelas autoridades, sobre a 992 o número de brasileiros mortos em consequência dos covardes atentados à nossa navegação. Cerca de 50 % eram de velhos profissionais da vida do mar, que encontraram a morte no cumprimento do dever nos seus respectivos postos de serviço. No entanto, a outra metade era, na sua maioria de mulheres e crianças.

Algumas dezenas de outros brasileiros, encontraram igual sorte em consequência de doenças contraídas nos mencionados afundamentos e muitos outros, a esta hora guardam o leito de um hospital.

#### *Perdidas 126.930 toneladas de arqueação marítima*

Cerca de trinta por cento, ou sejam 126.930 toneladas de arqueação marítima, já foram afundadas pelos submarinos inimigos. O Brasil está procurando recuperar essa tonelagem, não somente em seus próprios estaleiros mas também com as encomendas feitas no Canadá, que construirá para o nosso país vinte navios de 4.500 toneladas cada um, entrando logo a seguir em outra série a combinar.

*O valor dos navios afundados*

Por um cálculo feito sobre as nossas perdas marítimas, levando em conta que o valor atual de cada tonelada de arqueação varia de 200 a 250 dólares com o dólar a 20 cruzeiros, somando as nossas 126.930 toneladas, perdidas obteremos um total de mais de quinhentos milhões de cruzeiros de prejuízo.

O cargueiro "Comandante Lira" foi submetido a reparos, que importaram em 2.000.000 de cruzeiros.

Pela administração do Lóide Brasileiro, foi doada à Cruz Vermelha Americana, como reconhecimento da nossa principal empresa de navegação pela maneira como nossos marítimos foram tratados nos hospitais daquela nação amiga, a quantia de 50 mil dólares, ou sejam, em moeda brasileira, 981.500 cruzeiros.

A carga perdida pelo Brasil, transportada pelos navios torpedeados, varia muito em espécie e valor. No entanto sobe a 400.000.000 de cruzeiros o valor da mesma, sendo que só a transportada pelos navios do Lóide Brasileiro, é calculada em dois terços do cálculo acima.

De acordo com os cálculos feitos, que não atingem os verdadeiros prejuízos, verifica-se que sobem a quase um bilhão de cruzeiro as despesas e prejuízos que tivemos nesta guerra, somente com referência aos torpedeamentos dos trinta e um navios brasileiros.

(*Jornal do Comércio*, 1/7/44).

---

**CONSUMO MUNDIAL DE CARVÃO**

Nos círculos responsáveis pela indústria de carvão dos Estados Unidos antecipa-se, para o período do após-guerra, uma exportação jamais atingida, que deverá oscilar entre 20.000.000 e 30.000.000 de toneladas anuais.

Essa estimativa é feita em adição às exportações realizadas para o Canadá, principal mercado importador do carvão americano, e que consome normalmente de 12.000.000 a 18.000.000 de toneladas de carvão betuminoso e cerca de 4.000.000 de toneladas de antracita.

Depois da última guerra, em 1920, os embarques de carvão americano para mercados ultramarinos atingiram um total de ..... 22.059.000 toneladas que, juntamente com a tonelagem destinada ao Canadá, somaram 38.500.000 toneladas — o total mais é levado na

história do comércio exportador de carvão dos Estados-Unidos. A destruição da indústria carbonífera da Europa havendo sido maior, durante o atual conflito, espera-se que um maior volume de carvão seja exportado.

Entretanto, o Sr. Charles A. Owen, presidente da Coal Exporters Association e da Imperial Coal Corporation, declarou que este período de prosperidade será de curta duração e terminará logo que as minas européias estejam reconstruídas. A procura cairá então e tenderá a estabilizar-se pelo nível de antes da guerra.

As exportações atuais já são consideráveis, embora não haja cifras exatas disponíveis. Essas exportações tenderão a subir gradualmente, na opinião dos exportadores, à medida que a Europa for sendo libertada do jugo do inimigo. Acredita-se que o máximo de tais exportações será atingido dois anos após a cessação das hostilidades, quando então começará a decair, também gradualmente, até o nível registrado antes da guerra.

Os fatores que, na opinião do Sr. W. E. Henry, gerente de exportação da Consolidation Coal Co., determinarão a tonelagem exportada pelos Estados-Unidos são: 1) O grau de dano causado pelas tropas alemãs, em retirada, às minas francesas, belgas e polonesas; 2) a possível utilização do carvão alemão pelos Aliados, como pagamento de reparação de guerra; 3) a possibilidade, cada vez mais aparente, de que a Grã-Bretanha será incapaz de exportar tanto quanto foi antecipado, em vista de sua dificuldade em atender às cotas atuais de exportação.

Embora não seja possível prever exatamente a quanto montarão as necessidades de cada país, os exportadores concordaram em que as exportações dos Estados-Unidos para a Europa, África do Norte e América do Sul, durante o período de transição imediatamente após a guerra, oscilarão entre 20.000.000 e 30.000.000 de toneladas conforme já foi acima mencionado. Somente os países da Europa Ocidental importaram normalmente mais de 40.000.000 de toneladas por ano, da Alemanha, Polônia e Grã-Bretanha, e tais importações terão de ser em grande parte fornecidas pela Inglaterra e pelos Estados-Unidos.

Damos a seguir uma relação das cifras relativas às importações de vários desses países do ocidente europeu:

Itália — Importa anualmente cerca de 9.000.000 de toneladas; 7.000.000 da Alemanha e 2.000.000 da Inglaterra.

França — Importa anualmente 18.000.000 de toneladas: 8.000.000 da Alemanha, 8.000.000 da Inglaterra e 2.000.000 da Polónia.

Suécia — Consome 6.000.000 de toneladas por ano, normalmente importadas da Alemanha, Polónia e Inglaterra. Esta tonelagem deverá ser fornecida inteiramente pelos Estados-Unidos, em vista de ter a Grã-Bretanha notificado a Suécia, em caráter não oficial, não poder cumprir essa tonelagem imediatamente após a guerra.

Bélgica — Importa 7.000.000 de toneladas por ano: 1.000.000 da Inglaterra e o resto da Alemanha e Polónia.

Dinamarca — Importa cerca de 3.500.000 toneladas, sendo 3.000.000 da Inglaterra e o resto da Alemanha.

Noruega — Importa cerca de 2.000.000 de toneladas: 1.500.000 da Inglaterra e o resto da Alemanha e Polónia.

Suiça — Importa 1.000.000 de toneladas, principalmente da Alemanha e Polónia.

Os exportadores americanos de carvão são de opinião que as exportações ultramarinas dos Estados-Unidos voltarão a ser substancialmente as mesmas observadas antes desta guerra, quando alcançaram, em média, de 1.000.000 a 4.000.000 de toneladas.

O Sr. Peter Masse, da firma C. H. Sprague & Son, afirmou: "A menos que algum fator externo intervenha na situação do comércio exportador de carvão, tal como um plano global para a distribuição de mercados, sabemos que não contamos com qualquer parcela apreciável dos mercados estrangeiros. Trinta anos de experiência nos ensinaram que, exceto quando há escassez na Europa, somos incapazes de competir com a Grã-Bretanha, Alemanha e Rússia".

A incapacidade de desenvolver considerável comércio exportador de carvão, por parte dos Estados-Unidos, é atribuída a dois fatores. Primeiro, porque os exportadores americanos não podem concorrer em taxas de frete pela razão dos Estados-Unidos não serem importadores de mercadorias transportadas em bruto, ocupando grande espaço, ao contrário do que acontece com a Grã-Bretanha. Segundo, porque os Estados-Unidos não importam em quantidade suficiente para prover os países importadores em questão com câmbio em dólares.

As informações acima foram colhidas no boletim do Escritório Comercial do Brasil em Nova York.

(*Jornal do Comércio*, 22/7/44).

## A CAPACIDADE PRODUTORA DAS NAÇÕES ATRAVÉS DO CONSUMO DE PETRÓLEO

Vários são os índices representativos da capacidade produtiva de uma nação. A êsse respeito a revista americana "The Oil and Gas Journal", de 15 de Fevereiro de 1940, focaliza o assunto através dos dados da produção e do consumo de petróleo no mundo, relativos ao ano de 1939, quando teve início a atual guerra.

Na sua análise acentua, entretanto, não serem verdadeiros os dados referentes à Alemanha, porque as suas destilarias vinham, desde muitos anos, armazenando êsse combustível para fins militares.

PAISES	<i>Produção</i> <i>em barris</i>	<i>Consumo</i> <i>em barris</i>
Estados-Unidos .....	1.310.000	1.223.000
Rússia .....	223.000	170.000
Venezuela .....	200.000	9.530
Irã .....	82.000	11.100
Índias Holandesas .....	58.700	11.450
Rumânia .....	50.000	14.980
México .....	36.000	18.600
Iraque .....	30.000	—
Colômbia .....	25.000	—
Alemanha .....	20.000	61.000
Argentina .....	18.400	28.500
Perú .....	16.000	—
Índia Inglesa .....	10.200	16.500
Trinidad .....	10.000	5.110
Canadá .....	8.100	50.800
Bornéu Inglês .....	7.800	—
Baherein .....	7.600	—
Egito .....	4.600	6.700
Polônia .....	4.000	—
Japão .....	3.100	25.400
Equador .....	2.200	—
Outras .....	13.800	84.973

A produção mundial do petróleo, no citado ano, foi de 2.149.700 barris, cabendo aos Estados-Unidos 60,9 %, à Rússia 10,3 % e à Venezuela, 9,3 %.

O consumo de petróleo, no mesmo período, foi de 2.023.883 unidades, cabendo à América do Norte cerca de 61 % do consumo mundial, à Rússia 8,4 %, à Inglaterra 4,4 %, à Alemanha 2,6 % e à Argentina 1,4 %.

(*Diário de Notícias*, 20/8/944).

---

## CIFRAS QUE GARANTEM A VITÓRIA

O Secretário da Marinha norte-americana, Sr. James V. Forrestal, disse em entrevista concedida à imprensa que a Marinha dos Estados-Unidos veria a passagem do quinto aniversário da guerra da Europa, como a mais importante potência naval do mundo. Antecedeu êle sua declaração de um comentário em que acentuou que não tinha nenhum desejo de se mostrar jactancioso, acrescentando que se tratava mais de um reflexo do poderio e resolução do país. Assim se expressou o Sr. Forrestal:

“O dia primeiro de Setembro de 1944 assinala o quinto aniversário do início da guerra da Europa. A fim de cumprir suas obrigações, nos últimos cinco anos, de neutralidade armada e de guerra, a nossa marinha aumentou as proporções de sua frota e de sua arma aérea, até que os Estados-Unidos tornaram-se a maior potência naval do mundo.

Durante êste período, a marinha aumentou o número de navios de guerra de sua frota de mais de três vezes; construiu uma nova frota de navios de apoio e de barcaças de desembarque; mais do que triplicou seu poderio de fogo, tendo ainda multiplicado suas forças aéreas de vinte vezes.

Desde o início das hostilidades na Europa, a Marinha norte-americana acrescentou à sua frota perto de 65 000 navios de todos os tipos, ou seja num total de mais de nove milhões de toneladas de deslocamento. Aproximadamente 36 por cento dêste total está representado por unidades de combate; 29 por cento por navios auxiliares e 22 por cento em barcaças de desembarque.

Ao fim dêste período, a Marinha havia reunido cinco vezes mais toneladas de navios de todos os tipos do que possuía em primeiro de Setembro de 1939. Durante o mesmo período, tinha ela atingido

um total de 57.000 aviões. A produção mensal de aviões para a Marinha, há cinco anos atrás, era de uma média apenas de 12 aparelhos por mês, em contraste com a atual produção que é de 78 por dia.

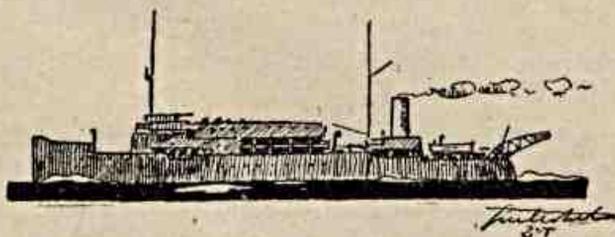
O número total de aviões que a Marinha hoje possui é vinte vezes maior do que possuía ela no início da guerra. A atividade de produção aeronáutica está longe de ter sido completada. Nos próximos doze meses a Marinha necessitará de mais de 20.000 aviões, dos quais noventa e três por cento são de tipo de combate, ou seja, mais da metade do número aceito durante todos os últimos cinco anos juntos. A produção de material bélico foi aumentada ao máximo para atender às exigências do armamento de navios e aviões da marinha. O grau de produção mensal de torpedos hoje é aproximadamente 40 vezes maior que a média de 1939. Bombas de profundidade estão sendo produzidas numa quantidade mensal que é sessenta vezes maior do que a média desta mesma produção, num mesmo período, há cinco anos atrás. Em média mensal, a junta de produção de material bélico, expende agora três vezes o total da quantidade gasta num ano inteiro daquele período. Novas armas foram aperfeiçoadas para atender às modernas condições de batalha, de modo que nossa Marinha pudesse repelir o ataque aéreo do inimigo. Produziram-se mais de 125.000 canhões antiaéreos de 1,1 polegadas, e de 20 e 40 milímetros.

A produção de munições para estes canhões totalizou mais de um bilhão de projéteis. Para cada pessoa que servia no corpo de fuzileiros navais e no corpo de guarda-costas de 1939, há mais de 24 atualmente, e este algarismo será aumentado quando o total já autorizado atingir 152.086 oficiais. O pessoal alistado em primeiro de setembro de 1939 se eleva hoje a 3.797.000. O Congresso autorizou a Marinha a dispendar 118 bilhões de dólares. Esta importância não foi toda aplicada. Os compromissos, ou mesmo a quantia que a Marinha tinha ou terá que pagar agora importam em mais de 91 bilhões de dólares. As despesas para liquidar estes compromissos atingiram aproximadamente a cinco bilhões de dólares. Estendem-se elas agora numa média anual 25 vezes maior do que a de 1939. O "material" concedido pelo "Lendlease" aos nossos aliados, importando em mais de cinco bilhões de dólares, já foi transportado pela Marinha e se acha agora em curso um pedido ainda muito maior.

A lista de pedidos de navios representou aproximadamente 40 por cento daquêle total; a de petróleo e produtos de carvão foi de 25 por cento, e a de aviões, 15 por cento. O Império Britânico recebeu 92 por cento do referido total, enquanto a Rússia recebeu cinco por cento de tôdas as transferências da Marinha. As despesas restantes demonstram que o programa da Marinha, em matéria de realizações, está ainda a pouco mais da metade. Resta ainda a ser cumprida uma consideravel tarefa. As operações planejadas estão dependendo da rapidez com que organizemos unidades de tropas de assalto e navios cargueiros. Estes representam a mais urgente necessidade da Marinha. Também são necessárias grandes quantidades de munições para canhões antiéreos de 40 milímetros, e vários outros engenhos para tornar certa a derrota final de nossos inimigos”.

(*Jornal do Comércio* — 1 de Setembro de 1944).

A. R.



# AVIÕES E



# SUBMARINOS



SUMÁRIO — *Bombas Foguetes* — *O Trabalho da P. A. C.* — *A Caça de Submarinos* — *Bombardeio pela Aviação* — *Ação Aérea e Submarina* — *O Comêço da R. A. F.* — *Ainda os Submarinos de Bolso* — *O Maior Vôo em Massa* — *Salvamento de Submarino* — VÁRIAS.

## BOMBÁS FOGUETES

Ideadas pelos alemães são segundo os técnicos ingleses uma maravilha da engenharia e da mecânica Sua existência foi oficialmente anunciada pelo Primeiro Ministro W. Churchill num discurso em Setembro do ano passado.

Existem dois tipos de bombas foguetes — escreve o Alferes de Navio Euroque Lóopez Enríquez no *Boletín del Centro Naval* — uma é aparentemente do tipo comum já conhecida. É disparada do avião que a carrega e tem grande precisão e maior velocidade que a bomba comum.

A outra é uma bomba de alto poder de penetração, com carga de ação retardada e um pêso avaliado entre 3.000 e 3.500 libras. Seu corpo é de forma análoga a da de um torpedo de 25 polegadas de diâmetro e uns 12 pés de comprimento. Tem também uma pequena aza de 8 pés de envergadura, o que lhe dá a aparência de um pequeno aeroplano.

Enquanto percorre a sua trajetória, deixa uma estreita esteira de fumaça branca com brilhante rendadura. Alguns observadores tem-nas confundido, algumas vèzes, com aviões caindo presos das chamas.

A bomba é lançada por aparelhos voando a grande altura; dez mil pés é a mais baixa já conhecida e a maioria vóa acima de vinte mil pés. Isto parece dever-se a que nessa altura o avião lançador está mais a coberto do fogo da artilharia anti-aérea permitindo ao apontador dirigir bem sua bomba. Supõe-se que o referido apontador para que seu ataque logre êxito deva ver claramente a ambos, avião e bomba.

Uma vez solta, a bomba plana no mesmo rumo do avião no instante do lançamento, e com uma velocidade estimada em 400 m. p. h.

Sua trajetória é quasi horizontal, com um pequeno ângulo para baixo. Uma vez sôbre o alvo pica bruscamente sôbre êle com a velocidade decorrente da gravidade somada à da própria propulsão. Porisso, sua fôrça de penetração é enorme.

No ramo horizontal da sua trajetória, a bomba póde alterar seu curso na perseguição de um alvo móvel. Uma vez, porém, que começou a picada seu contrôle ao que parece é impossível.

#### O TRABALHO DA P. A. C.

A Patrulha Aérea Civil (P.A.C.) funciona agora sob a direção do Corpo Aéreo do Exército.

Seus membros são pilotos civis, proprietários de *avionetes* particulares, que prestam seus serviços em legiões de voluntários. Suas tarefas são as de esquadriñar as águas e informar sôbre a existência de qualquer objeto suspeito que descubram.

Tais *avionetes* não levam armas e só podem atuar como olhos. Nessas missões descolam de aeródromos próximos da costa e voam centenas de quilômetros sôbre o mar, mantendo uma vigilância constante sôbre as zonas que se lhes tenham designado. Até agora estabeleceram um invejável *record* quanto à fidelidade na proteção de seus territórios qualquer que seja o tempo reinante. Tripulantes de submarinos alemães capturados pelas escoltas norte-americanas têm declarado que ao verem uma dessas *avionetes* da P. A. C., o submarino inerge imediatamente permanecendo sob as águas até que a escuridão permita-lhe voltar à superfície.

Os comandantes dos submarinos sabem hoje que por menor que seja o aeroplano que os descobre em poucas horas chegará uma escolta naval a dar-lhes combate.

Até bem pouco tempo o Primeiro Comando de Bombardeiros do Exército patrulhava a costa oriental em busca de submarinos. Agora existe um Comando Anti-submarino, como parte da Primeira Força Aérea, que se ocupa do trabalho de patrulha em coordenação com a Esquadra e sob a direção do Comandante da Fronteira Marítima Oriental.

Sob esse comando funciona também um grupo de aviões navais que é dirigido pelos comandantes locais das várias estações aeronavais da costa. Os pilotos de serviço prestam informações de suas atividades ao Comando central independentemente dos comandos locais, mas recebem de seus próprios comandantes as ordens referentes à disposição de seus aparelhos. Em tais patrulhas navais há muitos hidroaviões do tipo PBS e de outros tipos igualmente bem armados e equipados podendo carregar bombas de profundidade para afundar submarinos. O mesmo pode-se dizer dos dirigíveis da Esquadra. Desta forma os aviões navais são capazes de levar a cabo o mesmo trabalho de ofensiva das escoltas de superfície.

Os pilotos do Serviço de Guarda-Costas voam em Catalinas e aviões anfíbios. Estes dois tipos também carregam bombas de profundidade e outras armas que lhes permitem atacar e afundar submarinos inimigos que estejam em rondas. Além do trabalho de ofensiva aérea, todos esses aparelhos têm logrado salvar as vidas de muitos naufragos. Os aviões do Serviço de Guarda-Costas funcionam sob as mesmas condições de coordenação que os da Esquadra e os do Exército.

O oficial encarregado da Fronteira Marítima Oriental é sempre um aviador naval, porém entre seus ajudantes há oficiais do Exército e das outras armas. As ordens dadas pelo referido Comando refletem o ponto de vista dos representantes das três armas principais. Todo o dia está o referido Comando recebendo informes dessas aeronaves em serviço de patrulhamento e agindo graças a tais informações dos grupos ou de aviões solitários que tenham sido designados para o serviço diário ou noturno. Tudo isto significa que quando uma avionete ou qualquer outro aparelho da patrulha avista um submarino, o Comando pôde ir localizando-o à medida que vão chegando os informes,

e pôde ordenar aos navios mais próximos a tomar as disposições que o caso requireira.

Como resultado desta excelente coordenação, os submarinos do Eixo que se aventuram a chegar às águas territoriais estão sofrendo sempre o risco de ser exterminados.

### A CAÇA DE SUBMARINOS

“Sobre as águas das costas norte-americanas voam dezenas de aviões em patrulha constante. Essas naves aéreas são os olhos dos guarda-costas, *destroyers* e corvetas que escoltam a marinha mercante norte-americana. Sòmente agora poude ser até certo ponto interrompido êsse serviço tendo sido declarado afastado o perigo submarino.

Entre os aviões contam-se as navetas da Patrulha Aérea Civil, os aeroplanos e hidroplanos da Esquadra e do Serviço de Guarda-Costas, os anfíbios e os pequenos dirigíveis. Todos êles mantêm uma vigilância coordenada que tem salvo muitas vidas das tripulações dos navios mercantes. Graças a essa vigilância constante logrou-se reduzir enormemente o número de baixas marítimas na costa.

Tôdas as operações são dirigidas de um único departamento situado na cidade de Nova-York. Dai são manejados os fios que governam o funcionamento de todos os vigilantes aéreos, desde Halifax até próximo de Jacksonville, quer dizer, numa distância maior de 3.000 quilômetros ao largo da costa e com regimem de mar até cerca de 500 quilômetros.

Em Jacksonville começa a jurisdição do comando das Carahybas que não é dirigido diretamente pelo departamento de Nova-York. O comando das Carahybas abrange a costa da Flórida e as ilhas do mar das Carahybas até quási as costas da Flórida e da América Central e a costa setentrional da América do Sul.

As escoltas que protegem os navios em viagens transatlânticas, desde a Grã-Bretanha até as portas do Atlântico Norte-Americano têm ampliado seu regimem. Anteriormente só se extendia até Halifax, porém, desde algum tempo, êsse sistema de combóios tem sido ampliado até Boston, e á medida que tem vindo crescendo o número de navios-escoltas, êle tem ido aumentando, até alcançar outras águas costeiras.

Ademais os *destroyers* da Esquadra, os navios de superfície incluem guarda-costas e lanchas torpedeiras navais, inclusive as rapidíssimas SC, PC e DE. Este último tipo, que é o mais recente, é quasi tão grande, inda que não tão rápido, quanto o *destroyer*. Carrega armas para combater todo e qualquer submarino que encontre na superfície. Leva além disso grande quantidade de explosivos em bombas de profundidade, peças anti-aéreas e dispositivos especiais para descobrir submarinos. Todos esses barcos vão tornando cada vez mais penosa a tarefa do submarino inimigo levando-o a atacar de preferência a navegação do Atlântico-Sul, cabendo às nossas forças marítimas e aéreas um total de já..... submarinos inimigos afundados ou provavelmente afundados.

Pelo rádio os oficiais dos navios de superfície podem comunicar-se com os aviões das patrulhas aéreas que recebendo de algum avião notícias de haver um submarino em determinado lugar podem afastar-se do combóio para ir dar-lhe caça afundando-o se o encontrar. Quando o avião descobre um submarino não perde tempo em cifrar mensagens e, sim, comunica-se em linguagem clara com os navios que lhe estão mais próximos. Assim, não se perde tempo em decifrar mensagens cifradas e qualquer uma das naves que carregam bombas de profundidade pôde com rapidez atacar o submarino.

### BOMBARDEIO PELA AVIAÇÃO

Segundo os últimos informes a Força-Aérea do Exército (britânico) utiliza presentemente com notável êxito o bombardeio de pequenas alturas (*Skip bombing*) no qual o avião aproxima-se do alvo manobrando discretamente até poucos segundos antes de largar sua carga de bombas. Fazem quasi dez anos que em *Eglin Field*, na Flórida, realizaram-se provas no intuito de demonstrar se o bombardeio de pequena altura resultava ou não em maior êxito, com perdas menores, que os outros tipos de ataque. Estas provas foram efetuadas durante vários meses com todo os tipos de aparelhos, desde os de caça até as Fortalezas-Voadoras e Libertadores, sendo divulgada no assunto a seguinte informação: "O bombardeio de pequena altura (*Skip Bombing*) ou de tope de mastro. (*Masthead bombing*) é melhor que o torpedeamento porquanto dá maior segurança e maior precisão. Antes de largar o torpedo o avião dever-se-á manter no rumo aproximada-

mente de 20 a 30 segundos em pequena velocidade, o que redundava em oferecer ao inimigo um alvo relativamente fácil. Entretanto, nêsse bombardeio do alto a aproximação executa-se a menor altura e as velocidades podem ser tão grandes quanto à máxima que a máquina atacante é capaz de desenvolver no nível do mar. Apenas torna-se necessário estabilizar o avião, durante 2 ou 3 segundos, para apontar e soltar as bombas; e razão pela qual é muito maior o perigo, não só para o piloto como para o avião".

Quanto ao bombardeio de pequena altura êle oferece a vantagem de não exigir bombardeiros, porquanto êles podem ser substituídos por aparelhos mais leves, ganhando-se maior carga de bombas ou mais combustível. O piloto aponta diretamente com seu avião e larga praticamente à queima-roupa as bombas de sua própria cabine.

Ademais, como o avião aproxima-se manobrando discretamente, roçando a terra ou a água a artilharia inimiga vê-se dificultada em sua ação.

Durante as provas efetuadas com todos os tipos de máquinas chegou-se a conclusão de que um avião altamente manobrável e veloz era mais seguro e econômico e que, tanto os caças como os bombardeiros médios reuniam tais condições. Desenvolveram-se dois métodos de ataques, um para destruição de navios ou de objetivos terrestres, de pouca ou nenhuma precisão, e um outro para alvos fortemente protegidos tais como encouraçados.

Para alvos com pouca ou nenhuma proteção largam-se bombas de 500 a 1 000 libras, em altura muito pequena (provavelmente menos de 150 metros) e desenvolvendo a velocidade máxima. A pontaria faz-se de tal modo que não deixa de haver impacto, atravessando as bombas o convés do navio, e explodindo pela ação de uma espoleta de tempo. Esta dilação permite ao avião atacante atravessar o alvo e ficar fora da área perigosa da explosão.

Contra alvos protegidos, o avião atacante carrega possivelmente bombas de 2.000 libras que se largam de uma altura ainda maior.

A bomba cai n'água próxima ao alvo. Si são bons os disparos e a pontaria da bomba, ela não emergirá, navegando debaixo d'água, explodindo na quilha do navio, produzindo-lhe grande dano e possivelmente a rutura da quilha. Até agora tal efeito é infrutiferamente procurado pelo torpedeamento. Como no caso do bombardeio de

um navio sem proteção ou levemente protegido, a bomba de 2.000 libras tem uma espoleta de ação retardada que lhe dá tempo suficiente para alcançar a parte vulnerável do casco.

Tais resultados foram dados a conhecer em todos os teatros da guerra e esquadrilhas especiais foram levadas a *Eglin Field* para o seu adestramento. Algumas guarnições, quâsi imediatamente após verificarem-se praticamente taes resultados, foram treinadas e embarcados com destino a ativos teatros de operações. Em seguida noticiaram-se os resultados dos bombardeios, e do Pacífico-Sudoeste passaram a chegar informes auspiciosos, mas divulgava-se também que vários dos bombardeiros leves e médios regressavam muito avariados. Decidiu-se então aumentar o fogo fixo frontal das máquinas atacantes, e com estas bocas adicionais elas ficaram em condições de despejar uma tal chuva de chumbo, que os artilheiros dos canhões anti-aéreos foram obrigados a buscar proteção enquanto o ataque se desenvolvia.

Dessa mesma zona de combate, chegaram ainda informações de que, a pesar de algum êxito dos grandes aviões de bombardeio os médios demonstraram ser melhores para esta espécie de ataque. Em geral, considerou-se mais conveniente empregar os grandes aviões para aquelas missões de longo alcance nas quais é impossível aos bombardeiros leves chegar até os objetivos, e assim restringindo sua utilização para táticas de bombardeio de grande altura já que eles são demasiado valiosos para serem arriscados dentro do alcance efetivo da artilharia anti-aérea.

Os B-26 e os B-25 foram os que obtiveram maior êxito na área do Pacífico, atacando em parêlha. Um dêles o faz de prôa à pôpa para atrair a defesa anti-aérea e varrendo o alvo com suas metralhadoras enquanto o outro executa uma corrida real. Êstes aparelhos efetuaram seus ataques com velocidades superiores a 250 milhas.

Da África chegaram informações de 105 missões de bombardeios executados durante o periodo de Janeiro a Abril de 1943 pelos B-25 e B-26 nos quais 16 navios mercantes foram afundados e outros 18 e um cruzador severamente danificados. Sessenta por cento das bombas lançadas em ataque no mar atingiram o alvo e os quinze por cento restantes erraram-no por mui pouco.

A escolta de combate varia segundo a missão a cumprir-se, mas sempre há um avião escolta para cada bombardeiro, frequentemente

16 escoltas para 6 ou 12 bombardeiros. Esta escolta é utilizada principalmente para manter ocupada a aviação inimiga enquanto os bombardeiros cumprem sua missão. Os resultados desses *raides* foram considerados excelentes para os chefes da campanha africana todavia, comprovou-se que quando se atacava num combóio compacto, era mais conveniente o bombardeiro de grande altura, já que no de baixa altura o bombardeiro encontrava um forte fogo anti-aéreo.

O bombardeio de pequena altura tornou-se uma faina diária no teatro Aleutiano e foi utilizado durante os ataques e desembarques na ilha de Kiska. Um ataque típico foi o de 16 de Outubro de 1942, quando uma formação de B-26 destruiu os *destroyers* japoneses da classe *Hibiki*. Escoltados por quatro *Lockhead*, os bombardeiros fizeram suas corridas de prôa a pôpa seguindo-se um ataque concentrado dos *Lockhead*. O ataque difere dos efetuados no teatro africano, nos quais a escolta não encontrou resistência da aviação inimiga durante o *raid* e esteve livre para silenciar as baterias anti-aéreas antes que os bombardeiros executassem suas corridas. Foram utilizadas bombas de 500 libras para fins diversos, e segundo as partes das guarnições a aproximação foi executada na altura dos mastros aproximadamente a 50 pés.

O brigadeiro-general Loind um dos que iniciaram o desenvolvimento desta técnica no Pacífico, éle que realizando um dos seus primeiros ataques afundou dois navios japoneses numa mesma corrida — está de regresso aos Estados-Unidos observando seu desenvolvimento futuro. Nenhuma informação da frente de combate foi recebida com maior satisfação que aquela que descrevia o modo pelo qual os aviões norte-americanos haviam executado bombardeios de pequena altura contra a entrada dos subterrâneos de Pantelária que os italianos estavam usando como hangares subterrâneos.

Conforme a guerra se desenvolvesse e as frentes de combate chegassem a Washington, a tática e os aviões sofreriam modificações para que tais ataques fossem mais eficazes. O alto-comando reconhece que a surpresa é de primacial importância na maioria dos ataques e naquelas missões em que um forte fogo anti-aéreo é esperado bem como oposição dos caças deve-se atacar ao mesmo tempo com bombardeiros de média e pequena altura.

(*Boletim del Centro Naval*) — *Argentina*.

## AÇÃO AÉREA E SUBMARINA

Esta segunda metade do ano de 1944 veio encontrar as Nações Unidas nas melhores condições podendo manter a iniciativa não só nos mares e nos ares como em terra.

Suas linhas vitais de abastecimento, de comunicações enfim, inda que cada vez mais extensas e numerosas têm sido mantidas sem maiores riscos ou mais precisamente cada vez mais com menores riscos, sendo reduzidas as perdas devidas à ação submarina.

No Atlântico-Norte inda é assegurada forte escolta aéreo-naval na proteção aos grandes comboios que se dirigem dos Estados-Unidos à Europa. — Do nosso extremo norte já não mais partem grandes comboios como anteriormente desde a invasão do continente africano.

Desaparecida do cenário da guerra a esquadra italiana as águas do Mediterrâneo são utilizadas sem graves riscos pelas marinhas das Nações Unidas. A ação submarina foi jugulada e a aérea é muito fraca.

O Pacífico presentemente é o maior teatro da guerra naval, sendo da máxima importância a ofensiva aéreo-naval norte-americana da qual já nos ocupamos, inda que rapidamente, em o nosso último número e como falo-o-emos em breve.

No meado do ano, o Almirante Nimitz assegurava-nos que o parque industrial japonês inda era capaz de substituir as perdas sofridas no ar e assim viria a ser muito duvidoso um considerável enfraquecimento no poder aéreo nipônico. Tokio não encobre que se movimenta o desenvolvimento de um esforço tendente a incrementar a produção de aeroplanos. Póde ser que o Japão esteja reservando uma grande parte da sua força aérea para a defesa dos seus próprios céus contra prováveis bombardeios dos Norte-Americanos, mas com segurança podemos afirmar que eles perderam muitos nas frentes de combate.

O secretário Frank Knox pouco antes de falecer, assegurava que o poder aéreo inimigo tinha sido tão golpeado que os japoneses "não podem mais manter uma força aérea suficiente para patrulhar o Pacífico-Central". Os comunicados do General Mac-Arthur deixam ver claramente que nossos aviadores têm encontrado pouca interceptação do inimigo no Pacífico-Sudoeste. Em Rabaul a defesa aérea parece

inteiramente falha. Em Truck, nas Marshalls e nas Marianas ela era fraca e incerta. O poder aéreo japonês deve certamente ser avaliado em relação ao nosso — assinala o *New-York Times*. Se ao nosso constante crescimento corresponder um estacionamento no desenvolvimento japonês a disparidade crescerá de tal forma que será um desastre para o Japão. Por outro lado, a defesa japonesa contra nossos submarinos, parece que se incrementa. Inclusive o “Corvina” nós perdemos (até 20 de Março) 20 submarinos. Enquanto isso a nossa frota submarina, que afundara 477 navios japoneses, está ainda mui poderosa, e os nossos oficiais de marinha declaram esperar ainda infligir baixas mais pesadas ao inimigo.

Não há razão para que os Nipônicos não sejam capazes de incrementar sua defesa táctica. Nós realizamos isso no Atlântico e reduzimos a um mínimo a nossa tonelagem perdida nêsse oceano. A armada japonesa foi lançada no interior de uma zona, e aí ela pôde proporcionar uma melhor protecção aos combóios navegando nessas águas restritas. É evidente estar acontecendo, isso. Assim, enquanto estamos ganhando no ar, é forçoso reconhecer que sofremos pequenas perdas em nossa acção contra a marinha mercante japonesa.

Enquanto o Japão puder manter sua armada, êle poderá desenvolver uma guerra efetiva ao longo de seu vasto império.

Um alto oficial da aviação japonesa, escrevendo no magazine japonês *Freji*, disse que a manufatura de armas pelos japoneses era de mui pobre qualidade e de um mui velho tipo. Segundo a imprensa norte-americana o Chefe da 2.<sup>a</sup> Divisão de Aviação das indústrias pesadas de Mitsubishi dissera: “Em primeiro lugar, nós precisamos ter uma idéia certa do real significado de uma produção em tempo de guerra...”

Nós pensamos que se intensificarmos nosso equipamento de tempo de paz, isso será o bastante”. As manufaturas japonesas — escreveu Takeda em apaixonada imaginação — acreditam que as armas por elas produzidas são de excelente qualidade. “Até agora nossa gente tem estado combatendo com armamento inferior” disse êle. Enfim criticou os produtores japoneses pelo fato de produzirem tão pouco — assinala o *New-York Herald Tribune*.

Pouco depois pelo rádio de Tokio a Agência Domei admitia ser virtualmente impossível ao Japão enviar navios em larga escala através

do Pacífico-Sul devido às operações aliadas. Enormes tarefas impõem-se às forças inimigas — disse o *Lervadcast* — entre as nossas linhas de frente e nossas bases de suprimentos: Ai grande responsabilidade pesa sobre as guarnições de uma esquadra de navios de madeira a assegurar o transporte livre e protegido de alimentos e suprimentos. Um oceano — lê-se no *London Times* — no qual chovem bombas e granadas torrencialmente é o teatro no qual operam esses navios. Os navios “resguardam-se de dia nas sombras dessas ilhas e realizam suas tarefas à noite”. Seus piores inimigos são “as febres e os aparelhos Boeing”. Um outro rádio japonês expressou com bastante razão, como demonstraram os fatos pouco depois, que a ofensiva aliada no Pacífico deverá ser esperada muito em breve nas Índias Orientais Holandesas.

---

Recordemos o que há exatamente seis meses (penúltima semana de Janeiro deste ano) era divulgado sobre a ação aérea contra o *Reich* e suas resultantes na guerra submarina.

Em Janeiro realizavam as forças aéreas da R.A.F. o maior dos ataques jamais desferido contra Berlim, lançando 2.300 toneladas de bombas em 1/2 hora.

No dia seguinte o Correspondente da *United Press* em Estocolmo informava admitirem os propagandistas alemães que a produção de guerra do *Reich* diminuíra a ponto de afetar a luta na frente oriental e a guerra submarina, embora, acrescentaram, seja tal revês temporário apenas — o que os fatos infirmaram e bem assim, as declarações posteriores que passamos a reproduzir.

O *Bureau* Telegráfico, sob o conrôle nazista divulga que o Almirante Karl Doenitz, declarára em reunião com os representantes das Marinhas de Guerra e Mercante em Stettim que “por enquanto os submarinos e as armas submarinas aliadas são melhores que as nossas, mas as nossas serão melhores”, o que não parece ter acontecido. Disse mais o Almirante Doenitz não haver sido quebrado o poderio dos submarinos alemães em 1943. “Está mais forte que nunca”.

O General Karl Dittmar, comentarista militar alemão, declarou aos correspondentes estrangeiros em Berlim que a estratégia da guerra defensiva alemã contra a Rússia, visava ganhar tempo até que a indústria de guerra do *Reich* pudesse produzir os armamentos de que os alemães necessitavam muito.

A ação aérea das nações-unidas sobre as frentes de produção e de distribuição do continente europeu e o bloqueio das rotas marítimas asseguram a insatisfação.

Em quinze minutos de ação sobre os arredores de Paris o Comandante Allen V. Martini, piloto de uma Fortaleza Voadora derrubou dez aviões alemães e avariou outros doze, dos quais quatro foram provavelmente também destruídos. Tal foi a façanha desse jovem californiano que ingressando na força aérea em 1940 já nela exerce Comando. Em sua base na Grã-Bretanha Martini ouviu o locutor de uma base alemã lançar-lhe o primeiro repto pessoal ouvido pelo rádio por um oficial aliado.

Num vôo sobre Wilhelmshafen, o bombardeiro de Martini viu-se rodeado por uma nuvem de caças alemães. A metralha de suas armas era tão densa, que o piloto apenas podia ver o solo. Vomitando o máximo de sua potencialidade de fogo, pôde o piloto sair incolume de tão tremenda prova.

Em suas 315 horas de combate Martini foi condecorado com a Estréla de Prata, a Cruz de Vôo, a D.S.M. concedida pelo governo inglês e a Medalha do Ar, com três palmas.

Estando de cama num hospital de Londres, vítima da influênzia, e com febre de quarenta graus ouviu dizer que o Chefe da Esquadilha havia sido ferido gravemente e que não havia piloto para retirar os bombardeiros dos hangares. Abandonando sua cama, sem consultar o médico o então capitão Martini subiu à cabine de uma "Fortaleza-Voadora" e dirigiu o vôo desse dia. Durante o ataque quatro balas de 20 m/m passaram entro o piloto e o co-piloto. Martini sem embargo regressou ileso a sua base.

No bombardeio da fábrica Renault, próximo de Paris, enquanto um dos tripulantes atendia às feridas recebidas pelo co-piloto da "Fortaleza-Voadora" o Comandante Martini conduziu sem novidade o seu avião até a base inglesa. Os mecânicos contaram 160 furos na fuselagem e viram que a aza direita com muitos furos sustentava-se milagrosamente.

Este aviador executou 27 missões de bombardeio e derrubou verificadamente 28 aviões alemães. É o mais jovem comandante da R.A.F.

## O COMEÇO DA R.A.F.

O comodoro do Ar J. A. Chamier, acaba de publicar extenso trabalho, no qual se tem a história oficial da *Royal Air Force* nascida em 1914.

Lembra o Autor que em 1908 o Coronel J. F. Seeley, hoje Lord Mottistohe, falando da parte de Mr. Holdane então Secretário de Estado para a guerra à uma comissão de pioneiros da construção aeronáutica disse: Srs! por mais que quizessemos ajudá-los fazendo encomendas, lamentámos não podermos fazê-lo porquanto somos defensores da bolsa do povo e não achamos que o aeroplano possa vir a ser de qualquer uso na guerra.

Assim também "no famoso *meeting* aviatório de Rheims em 1910, certas patentes do exército britânico assistindo suas provas voltavam convencidos de que nada se podia esperar da aviação. Captain Dickson, o primeiro oficial britânico que voou, fê-lo a sua custa e onus sendo até censurado por faze-lo nos meios militares; seu aeroplano assustava os cavalos.

Mas, em Fevereiro de 1911, uma Ordem do Exército organizava um "Batalhão Aéreo" no Corpo de Engenheiros Reais o que foi encarregado por seu turno de criar um corpo de peritos aeronáuticos. Assim, nascia essa hoje gloriosa *R.A.F.* a maior fôrça aérea militar do mundo agora já com uma resplendente tradição de quatro anos de guerra.

## AINDA OS SUBMARINOS DE BOLSO

Se bem que o submarino haja revolucionado em parte a técnica do combate naval e também impôto novas normas para a proteção da navegação mercante e segurança na invasão por uma frota de guerra, o aparecimento do submarino de bolso fêz inda mais variar as disposições para a luta no mar e crescer os cuidados tendentes a evitar seus ataques, não só à navegação comercial como às marinhas de guerra, atuando à uma distância que em tempos normais acreditar-se-ia a salvo dos submersíveis.

Já é bem conhecido o ataque das fôrças japonesas a Pearl Harbour em Dezembro de 1941. Nessa ação empenhou-se uma grande

quantidade dos chamados submarinos de bolso japoneses que dessarte iniciaram sua campanha. — lê-se em *Revista de Marina* da República do Perú. Já se sabia desde alguns anos antes da guerra que os japoneses estavam experimentando submarinos com essas características. Acorde informes obtidos, tais submarinos foram produzidos em massa e seu custo não era superior ao preço normal de um automóvel. Esta idéia foi confirmada depois da captura de um deles pela armada dos Estados-Unidos em Pearl Harbour.

A revista inglesa *The Sphere* em seu número de Dezembro de 1943 fornece uma descrição bastante exata destes submersíveis ilustrando-a complementarmente com um desenho do celebrado autor inglês I. Aschwell Wood.

O referido submersível tinha quasi 13 metros de comprimento e estava dividido em 5 compartimentos. Carregava dois torpedos de 18" e a tripulação era composta por apenas dois homens: um oficial e um marinheiro. O casco do submarino tinha uma espessura de 14" e a pequena torre blindada emergia apenas de 1,35 metros sobre o corpo do submarino. Assim mesmo transportava êle em dois de seus compartimentos as baterias para a propulsão elétrica quando imerso.

A velocidade do submarino era de 24 milhas e aparentemente conduziam-no sobre a coberta de um grande barco sendo lançado n'água só ao chegar o instante propício. Seu raio de ação não ultrapassava 350 quilômetros.

Além dos dois torpedos de 18" levava também uma carga explosiva de quasi 150 Ks. debaixo da pôpa e conectada a uma bateria de maneira tal que poderia ser usada como carga de destruição pelo próprio submarino ou indo de encontro a outros barcos; isso só se realizaria quando de tentativas suicidas em que se esperava a perda total do mesmo. Um verdadeiro *Hara-Kiri*.

Quando êste submarino foi encontrado nenhum de seus torpedos havia sido disparado, podendo observar-se que frente aos seus tubos achava-se colocado um aparelho mecânico em forma de um "oito", desenhado aparentemente para cortar qualquer rede de proteção contra sumarinos e também para proteger as tôrres que se elevam acima da prôa do submarino.

Ainda assim êste modelo está provido de duas hélices de pôpa sobre um mesmo eixo, mas girando em sentido contrário e protegidas

também por um anél de aço. Apesar do casco do submarino ser de forma cilíndrica havia sido construída uma superestrutura que lhe dava uma aparência de mais pesado em contraposição ao seu aspecto comprido e afilado.

Foi com êstes tipos de submersíveis de bolso que os japoneses entraram na baía de Pearl Harbour atacando de surpresa a esquadra dos Estados-Unidos. Em Maio de 1942 esta ação repetiu-se sobre navios australianos fundeados no pôrto de Sydney, ocasião, porém, esta em que os submarinos japoneses não colheram o êxito registrado em Pearl Harbour.

### O MAIOR VÔO EM MASSA

Sem divulgação de detalhes que só serão dados após a guerra no ano findo ocorreu o maior vôo em massa da história, quando um grande número de aviões transporte *Curtiss Comando* saltaram por sobre oceanos e terras de três continentes numa singradura de 25 000 quilômetros.

Considerado como uma epopéia histórica que muito honra os pilotos, os tripulantes e os operários de terra das Fôrças Aéreas Norte Americanas, êsse vôo realizado sem nenhum acidente durou quatro dias e meio sendo transportados, além de numeroso pessoal militar, noventa toneladas de carga.

Sobre a importância dos transportes aéreos recordemos algumas das façanhas mais notáveis realizadas fora das frentes de combate nesta já longa e imprecedentede guerra: O trabalho do Comando de Transportes Aéreos foi simplesmente milagroso — escreveu Ralph Damon em *Revista Aérea*. A enorme quantidade de materiais bélicos transportados pelo ar através dos oceanos produziu vitórias que teriam sido fracassos se se não dispuzesse das vantagens daquele meio de transporte. Além disso tais transportes salvaram várias vidas pela rapidez da transladação de feridos das frentes tropicais para os hospitais na retaguarda americana ou inglesa.

A história do Comando de transportes constituirá uma das mais brilhantes páginas desta guerra — continua o Presidente da *Republic Aviation Corporation*. O vôo do general Arnold da Austrália à Califórnia em 35 horas é disso belo exemplo. Contudo, tal *record* foi ul-

trapassado depois dessa histórica viagem, quando um piloto conduziu um avião transporte da América do Norte à Inglaterra e regressando noutro completou tal viagem de ida e volta em menos de 24 horas.

### *Curtiss Comando*

“Comando” é o nome do novo avião transporte construído pela *Curtiss-Wright* originariamente para fins comerciais: o transporte de passageiros. Tal é o *Curtiss C-46* que modificado e aperfeiçoado tornou-se um aparelho para transportar carga em tempo de guerra.

Empregado em todos os teatros de luta o *C-46* oferece um claro exemplo do que pôde ser feito com uma grande aeronave de duas máquinas — ao seu tempo a maior do mundo — e inicialmente traçada para transportar a maior quantidade de material pelo menor custo possível por tonelada-milha ou por homem-hora.

Em 1936 foram concluídos os desenhos básicos do *Comando* — escreveu John Foster Jor na *Aviation*. Seguiram-se três anos de intensivos estudos buscando a confecção de um traçado que proporcionasse um aeroplano que permitisse ao seu produtor o maior lucro. Os engenheiros da *Curtiss Wright* convieram em que prover algumas linhas aéreas com taes aparelhos seria o melhor caminho para incrementar sua construção.

Um dos aspectos capitais dos desenhos iniciais de estudo de cabine, com pressão regulada para vôos sub-estratosféricos, foi o traçado de uma fuselagem fugindo inteiramente às formas então em uso.

Este avião goza de estabilidade, é de fácil manêjo e funciona tal qual outro qualquer aparelho multi-motor com a diferença de ser mais veloz que qualquer um deles. No atual momento — escreveu Herbert O. Fisher para o *Aero-Digest* em meiado do ano passado — não se pôde descrever detalhadamente a performance do “Comando”, porque em tempo de guerra os detalhes podem ajudar o inimigo.

Entretanto, em Agosto dêsse ano, *Aviation*, em artigo de seu próprio editor é por nós já referido, divulgou as seguintes performances mais notáveis dêsse *C-46*: Carregado com seu máximo pêso de 45.000 libras, o *Comando* tem uma velocidade máxima de 265 m.p.h. a 13.000 pés e uma velocidade de cruzeiro de 227 a 10.000 pés, isto é, 67% da sua fôrça calculada. Seu céu com uma

máquina fora de serviço é de 12.000 pés e em vôo normal de 2.700 pés. Entretanto, talvez sejam ainda mais importantes os relatos de um dos teatros da guerra mostrando os serviços dos *Comandos* completamente carregados, com cerca de 50.000 libras, partindo de um campo acidentado, situado a cerca de 6.000 pés e transportando sua carga por sôbre rotas nas quais os céus alcançam mais de 22.000 pés.

### SALVAMENTO DE SUBMARINO

Há aproximadamente um ano a Armada sueca recebeu uma embarcação especialmente equipada para o salvamento das tripulações de submarinos, embarcação essa de um modelo quasi igual ao das já empregadas pela Marinha americana.

Este navio tornou-se de grande utilidade no salvamento do submarino sueco *Ulven* que foi a pique em frente à costa ocidental da Suecia na primavera passada, depois de haver-se chocado com uma mina submarina alemã em águas suecas.

(*Revista de Marina del Chile*)

### VARIAS

Sob os auspícios da prestigiosa *Royal Aeronautical Society* de Londres vem sendo realizada, no corrente ano, uma série de reuniões afim de estudar os métodos para provas de vôo, em diversas alturas, de aeronaves existentes nos países em os quais a construção aérea está mais desenvolvida... enfim tôdas as questões importantes relacionadas com o aperfeiçoamento da construção aeronáutica.

Detalhadas notícias de tais reuniões encontram-se no *The Journal of the Aeronautical Society* que recebemos por intermédio do Sr. Natal Arnaud.

---

O Engenheiro Maquinista Principal Hugo N. Pantolini teve divulgado pelo *Boletin del Centro Naval* argentino um bom estudo seu que denominou "Breves notas sôbre os hidrocarbonetos mais usados atualmente nos combustíveis para a aeronavegação".

Nêsse mesmo número recomenda-se o trabalho do 1º Tenente Arnaldo V. Hanson: "O instrutor de vôo sem visibilidade".

---

Máa grado tôda a ação submarina italo-tedesca, ação em condições geográficas grandemente favoráveis ocorreu quasi sem perdas a invasão do continente europêu, na qual participaram mil navios mercantes e cincoenta mil voluntários.

---

Numa reunião da *Royal Aeronautical Society* de Londres o Dr. D. M. A. Legget e J. H. Davison apresentaram acurado estudo sôbre a "Configuração estrutural da aeronáutica germanica". Esta contribuição foi divulgada pelo *Journal* de Junho último dessa Sociedade.

---

Defesa anti-aéreas do Eixo — tal é um interessante estudo inserto no 1º número deste ano de *Revista Aérea Latino Americana*.

C. F. X.



# RESPIGA

---

*SUMARIO — O Brasil na guerra — A contribuição do Brasil — O esforço direto e efetivo do Brasil na guerra — Um parente do presidente Roosevelt foi vice-governador de Pernambuco — O Brasil está presente — Honrando o passado — A Marinha — O Almirante Ingram — A batalha do Atlântico e a nossa Marinha — A Marinha — Heroísmo que não conhecemos — Renascimento da Marinha Nacional — A morte do navegador solitário — Nossa Marinha de guerra — A Marinha do Brasil — A ação da Marinha — Atacado o submarino "boche" pelo "destroyer" da nossa Armada — Limpando de piratas as nossas costas.*

---

## O BRASIL NA GUERRA

Acaba de partir desta capital, para o teatro de operações de guerra, o último contingente do 1.º Grupo de Aviação de Caça, que já se encontra em ação há varias semanas. Esse fato vem mostrar que a F. A. B., além de participar ativamente da Batalha do Atlântico Sul, está, também combatendo na Europa, para onde em breve seguirá a nossa Fôrça Expedicionária, cuja preparação militar está praticamente ultimada.

Falando agora, de Recife para a cadeia radiofônica "Blue Network", o Almirante Jonas Ingram afirmou que o decréscimo de efetivos das forças norte-americanas, nesta parte do Atlântico, foi tornado possível graças ao concurso da marinha de guerra do Brasil. A cada unidade naval brasileira que entra em operação — afirmou o almirante Jonas Ingram — uma unidade norte-americana correspondente é retirada para operar em qualquer outro ponto. Quer isso dizer que a nossa esquadra está participando eficientemente da luta que se trava neste Hemisfério contra os corsários eixistas. Aliás, a esse respeito, o almirante Jonas Ingram afirmou que a ameaça submarina alemã está definitivamente controlada.

Segundo revelou o correspondente naquela rede de emissoras, as forças aero-navais brasileiras e norte-americanas interceptaram, recentemente, três navios germânicos que tentavam furar o bloqueio aliado. Esses navios traziam do Oriente um grande carregamento de borracha, do qual foram capturados cerca de dois mil quilos, que agora serão aproveitados na indústria bélica das Nações Unidas.

Estamos dessa forma participando diretamente das operações militares contra os eixistas tanto aqui como na Europa.

*Diário de Noticias — Rio de Janeiro, 9 de Maio de 1944.*

## A CONTRIBUIÇÃO DO BRASIL

Tendo em vista os interesses da nossa política de guerra, o Rio de Janeiro foi considerado porto militar, ficando subordinado ao Comando Naval do Centro. O ato baixado pelo governo nesse sentido já começou a ser executado. A partir de ontem, toda a zona do Cais do Pôrto passou a ser guardada por um contingente de praças do Corpo de Fuzileiros Navais, tendo sido ainda tomadas outras medidas de precaução.

Segundo foi noticiado de Nova York, ao tomar parte nos debates de ontem, na Conferência do Desenvolvimento Interamericano, o general Arnold, depois de referir-se às medidas de caráter militar adotadas por várias nações do Continente, citou o nosso país como exemplo. Segundo sua observação, não pôde deixar de ser destacada a "grande contribuição" que o Brasil prestou às Nações Unidas. Essa contribuição inclui a preparação de tropas, que agora estão prontas para juntar-se às forças aliadas no assalto à Europa. "Não posso imaginar — acentuou o comandante das Forças Aéreas dos Estados Unidos — como teríamos conseguido enviar equipamentos ao general Chennault (comandante da 14.<sup>a</sup> Força Aérea Norte-Americana na China) ou bombardeiros e transportes carregados com pessoal e abastecimentos, para frentes de batalha afastadas, ou ainda as munições com que o general Montgomery transformou o aspecto da guerra no deserto africano, sem o auxílio cordial e espontâneo do Brasil".

As referências objetivas do general Arnold à contribuição que prestamos às Nações Unidas devemos juntar também as declarações feitas por Lord Salborne sobre o papel que o nosso país desempenhou, para impedir que o bloqueio aliado fosse rompido pelos eixistas. O Brasil está realmente fazendo o que lhe compete para cumprir os compromissos que assumiu com os seus bravos aliados.

*Diário de Notícias* — Rio-de-Janeiro, 12 de Maio de 1944.

## O ESFORÇO DIRETO E EFETIVO DO BRASIL NA GUERRA

Do Capitão de Fragata Gerson de Macedo Soares, Chefe do Estado-Maior da Força Naval do Nordeste, recebemos a seguinte carta:

"Rio-de-Janeiro, 30 de Junho de 1944 — Sr. Redator — Cordiais saudações. Os jornais — e entre eles o *Correio da Manhã* — acabam de publicar a entrevista dada pelo novo Embaixador Britânico, Sir Donald St. Clair Gainer, à Agência Nacional.

Referindo-se ao "esforço de guerra do Brasil", declarou S. Ex. que "sabe que uma força expedicionária brasileira embarcará para o teatro da luta na Europa e olha com a maior simpatia essa *participação direta do Brasil na guerra*".

Grifei as últimas palavras, porque me quero referir à injustiça, talvez involuntária, que elas encerram, como passo a esclarecer:

Já se tornou hábito declarar-se *urbi et orbe* que, com a próxima ida da força expedicionária brasileira para a Europa, é que o Brasil vai tomar parte *efetiva* ou *direta na guerra*. Ora, desde que esta foi declarada entre o nosso País e o Eixo, vêm a nossa Marinha de Guerra e a Força Aérea Brasileira tomando parte realmente *efetiva e direta* na guerra, em um dos teatros marítimos de suas numerosas operações, qual seja o Atlântico Sul, onde submarinos alemães e italianos agiram efetiva e tenazmente, afundando numerosos navios.

Nossas naves de guerra foram, desde o principio, empregadas a fundo, nos duros serviços de escolta a comboio, em toda a costa do Brasil e até para o estrangeiro; de patrulha oceânica; de caça direta aos submarinos; de socorro a naufragos e navios torpedeados, e vários outros serviços da mesma espécie daqueles em que se empenhavam os navios de guerra americanos e ingleses nesta área de operações. Desde que se declarou a nossa guerra, continuando, sem solução de continuidade, as patrulhas costeiras de manutenção de neutralidade, não se passou *um só dia*, fosse qual fosse o tempo, em que pelo menos um navio de guerra brasileiro não estivesse, no mar em serviço efetivo de guerra.

Nas numerosíssimas operações de comboio, por exemplo, dezenas e dezenas de navios mercantes ingleses, representando centenas de milhares de toneladas, foram escoltados, com toda segurança, por navios de guerra brasileiros exclusivamente ou em conjunto com navios norte-americanos, em águas em que a guerra era *efetiva*, pois que o inimigo a infestava e seus submarinos afundavam numerosos navios.

S. Ex. o Sr. Embaixador Britânico deve conhecer bem esses fatos, porque se trata de navios de sua própria pátria protegidos pela Marinha de Guerra e pela Aviação Brasileiras, com segurança de cem por cento, em áreas em que a guerra era efetiva.

"A sua declaração, pois, de que olha com simpatia" essa participação direta do Brasil na guerra", considerando que tal participação só é *direta* pelo fato de ir a força expedicionária brasileira para o teatro da luta na Europa, não é justa, pois faz esquecer a *participação diretíssima*, efetiva, que o Brasil já vem tendo na guerra, desde a primeira hora, através da ação quotidiana, tenaz, incansável de sua Marinha e de sua Aviação.

Eram esses, Sr. Redator, os esclarecimentos que desejava trazer ao público, pelas colunas de seu veterano jornal (si isso não lhe vai causar qualquer dissabôr) a respeito de um trecho da entrevista concedida por S. Ex. Sir Gainer, o qual tratava do "esforço de guerra do Brasil".

Agradecendo qualquer interesse que tome por esta, aqui fica — o patricio e admor. am.<sup>o</sup> — *Gerson de Macedo Soares*".

## UM PARENTE DO PRESIDENTE ROOSEVELT FOI VICE-GOVERNADOR DE PERNAMBUCO

*Em foco exemplos interessantes do espírito de amizade e colaboração entre  
Brasil e Estados Unidos, através dos séculos — O Almirante Jewett*

Chegou, ontem, a esta cidade o dr. Charles Lyon Chandler, consultor do Escritório do Coordenador de Assuntos Interamericanos, com sede no Rio-de-Janeiro. Como já foi amplamente anunciado, o motivo de sua viagem é pronunciar, aqui, uma conferência sobre as relações entre os Estados Unidos e o Brasil, dando assim início a uma série de palestras patrocinadas pela Academia Pernambucana de Letras.

O dr. Chandler viajou de avião, tendo sido recebido, no campo de pouso do Iburá, por autoridades civis e militares, pelo cônsul dos Estados Unidos, neste Estado, membros da Academia Pernambucana de Letras e representantes da imprensa. Dalí seguiu para o Grande Hotel, onde ficou hospedado, recebendo então a visita do prefeito Novaes Filho, que o cumprimentou em nome da cidade, convidando-o a seguir, para visitar os pontos principais do Recife. Durante a palestra, o prefeito Novaes Filho ainda convidou o Dr. Chandler a visitar um velho engenho banguê e uma usina de açúcar, visitas que devem ser hoje realizadas.

Após a visita do prefeito Novaes Filho, o Dr. Charles Lyon Chandler recebeu o representante deste jornal, que o abordou sobre vários assuntos, fazendo então o visitante as declarações que se vão ler. O nosso entrevistado é um grande amigo do Brasil, estando ligado ao nosso país por antigos laços de compreensão e simpatia. Estudioso de tudo quanto diz respeito à vida brasileira, conhece perfeitamente os fatos da nossa história política, dando informações importantes sobre os acontecimentos históricos que agitaram a vida nacional. Não só da história brasileira, mas também da literatura, das artes, da economia, da indústria e do comércio do Brasil, o Dr. Charles Lyon Chandler é profundo conhecedor.

Nunca passaria pela imaginação do reporter que, interrogando aquele norte-americano alto e corpulento, falando um português simples e correto, acentuando bem a pronúncia, estava deante de um estrangeiro, tão conhecedor das nossas coisas como qualquer brasileiro culto interessado no assunto. O professor Lyon Chandler é assim, e não nos envergonhamos de declarar que de muita coisa acontecida no Brasil ficamos tendo conhecimento através da prosa agradável desse estrangeiro amigo. Assim, foi que ficamos sabendo que um parente do presidente Franklin Delano Roosevelt foi vice-governador de Pernambuco. O leitor talvez se surpreenda também, como talvez se surpreendam muitos dos nossos historiadores... Mas, o fato é que, há cerca de três séculos, muito antes mesmo de o primeiro Roosevelt fincar o seu marco de progresso em terras dos Estados Unidos, isto é, antes da família da qual descende o presidente democrata norte-americano chegar a Nova

Amsterdã, já desembarcara no Recife um Roosevelt — João Roosevelt — que, no apogeu do domínio bñtavo nesta parte da America do Sul, foi vice-governador de Pernambuco e assim teve atuação saliente no destino do nosso Estado.

### UM ALMIRANTE "YANKEE" A SERVIÇO DO BRASIL

A palestra do dr. Chandler desenrolara-se cada vez mais interessante. Vamos assim fazendo uma viagem de retrospecto aos primórdios da nossa nacionalidade, uma viagem agradável e em boa companhia. Muitos brasileiros de certo não sabem ainda que um almirante norte-americano prestou relevantes serviços ao Brasil, durante vinte anos, com dedicação e amor. Foi nos dias agitados de após independência. O almirante David Jewett, a convite de Dom Pedro I, desembarcou no Brasil, no dia 6 de Outubro de 1822 e, aqui chegando, entrou em contacto com a nossa marinha imperial. Instruiu os nossos marinheiros e oficiais, aparelhou a nossa esquadra que chegou a ser a primeira do continente. Integrou-se na vida brasileira e os serviços prestados foram tais que o almirante norte-americano foi o primeiro estrangeiro a ser condecorado pelo imperador Pedro I. Tomou parte nas lutas pela nossa Independência, como comandante da fragata, *União*, quando, em 1823 se organizou uma frota para dar combate ao general Madeira que, na Bahia, lutava para conservar o Brasil sob o jugo português.

Pelos altos serviços prestados ao Brasil foi promovido a chefe de divisão da Armada Brasileira, a 12 de Outubro de 1823, em substituição ao almirante Taylor. Esteve em Pernambuco e, como comandante das Forças Navais Brasileiras, lutou e venceu os revolucionários da Confederação do Equador. Em reconhecimento pelos seus altos méritos como marinheiro do Brasil, o almirante Jewett foi condecorado por dom Pedro I com a Ordem da Rosa, com a Ordem do Cruzeiro do Sul, com a Medalha da Independência, com a Medalha da Distinção, com a da Restauração da Bahia e com a da Boa Ordem-Nasceu a 17 de Junho de 1772 e morreu a 26 de Julho de 1842, ainda a serviço do Brasil.

### UM GAROTO LEVADO QUE PRECISAVA ESTUDAR

O Dr. Chandler continua a sua história. As suas palavras agora não têm aquêle calor de há pouco. Há uma acentuada comoção na sua voz:

"Eu era um menino levado, levado de mãis. As vidraças partidas traziam à casa as queixas dos vizinhos. As flores arrancadas nos jardins, as petecas atiradas nos transeuntes, exigiam uma providência séria contra as minhas diabruras".

O professor Chandler remexe velhos papéis na sua pasta de couro e apresenta ao reporter um retrato de mulher. Olhar de expressão suave e meiga, traços delicados e feições severas.

"A esta devo o meu amor ao Brasil e o interêsse que tenho pela sua vida".

Miss Agnes Blake Poor era uma dessas tias interessadas na educação dos sobrinhos e, mais do que isso, sincera admiradora do Brasil. Mulher de cultura e de inteligência. Como castigo pelas suas peraltices, o Dr. Chandler recebeu

a incumbência de estudar português. Sob a orientação esclarecida da tia, aprendeu de pressa. Em pouco estava lendo Gonçalves Dias e Camões e, em pouco também, tornara-se o amigo do Brasil que conhecemos na tarde de ontem.

*Miss Agnes*, pode-se dizer, foi a precursora da introdução da literatura brasileira nos Estados Unidos. Em verdade, foi ela quem primeiro verteu trabalhos dos nossos intelectuais para o seu idioma. Traduziu, para 1889, o poema *Marabá*, de Gonçalves Dias, que fez parte do *Pan American Poems*, de sua autoria, publicado, em 1917, nos Estados Unidos. Outros trabalhos brasileiros foram também traduzidos por *miss Agnes Blak Poor*.

### INTERESSE PELAS COISAS BRASILEIRAS NOS ESTADOS UNIDOS

O Dr. Chandler fala agora do interesse despertado pelas coisas brasileiras nos Estados Unidos. Vinte anos atrás, apenas dez universidades mantinham cursos de português. Hoje, oitenta e nove ensinam não só o idioma, mas literatura, ciências, artes, etc. O Ensino é ministrado sob métodos mais modernos de pedagogia e desperta grande interesse na mocidade. As lições são sobretudo práticas. Os professores apresentam mapas ilustrativos sobre as coisas brasileiras. O estudante fica a par das nossas possibilidades. Dados estatísticos são apresentados sobre a nossa produção, as nossas matérias primas, agricultura, indústria, comércio, etc.

O Dr. Chandler demora nessas considerações. Diz que estamos em ótimas condições no continente. Entre outras coisas cita a nossa produção de ferro, que passou de um para vinte e cinco por cento, ganhando o Brasil do Japão e da China o antigo mercado desse mineral que aqueles países mantinham com os Estados Unidos. O azeite de mamona também é outro produto que está ganhando o mercado norte-americano, principalmente o azeite de Pernambuco — diz o entrevistado — por ser o de melhor qualidade no país.

Adeanta mais que Pernambuco tem papel saliente na guerra atual. É o porto escoadouro de todos os produtos industrializados e brutos do Nordeste brasileiro. Elogia o esforço de guerra do Brasil e afirma que é inestimável a colaboração que prestamos para a vitória final da Democracia. Tudo isso é olhado com simpatia nos Estados Unidos, cujo povo cada vez mais se aproxima dos brasileiros. Daí o seu interesse em aprender a respeito do Brasil. Lamenta que haja uma certa dificuldade em encontrar pessoas capazes para ministrar o ensino. Se não fosse isso haveria maior número de universidades e, conseqüentemente, maior número de estudantes sobre assuntos brasileiros.

### ANTIGAS RELAÇÕES DE AMIZADE

As relações de amizade entre Pernambuco e os Estados Unidos datam de época bastante remota. Antes mesmo de desembarcar aqui o primeiro embaixador daquele país, antes de qualquer relação comercial entre as duas nações, já pernambucanos e *yankoes* mantinham negócios comerciais, pois, no dia 27 de Julho de 1808, o nosso Estado abria o seu porto para negociar com os seus irmãos da Norte América. E essas relações se tornaram tão constantes e

tão sinceras que, quando em 1817, os revolucionários enviaram àquele país o pernambucano Antônio Cruz, este teve uma recepção das mais distintas por parte dos nossos tradicionais amigos. O presidente Adams chegou mesmo a oferecer-lhe um almoço, em sua própria residência particular, situada em Quincy, perto de Boston. Foi Adams o segundo presidente da República Norte-americana e, com 84 anos de idade, a sua passagem pelo governo deixou traços inapagáveis na história dos Estados Unidos.

*Jornal do Comércio* — Recife — Estado de Pernambuco, 14 de Julho de 1944.

### O BRASIL ESTA PRESENTE

Estamos cumprindo o nosso dever para com a causa que abraçamos. Os nossos soldados acabam de saltar no Continente europeu, para dizer aos agressores de nossa soberania que o Brasil não deixa uma afronta à sua dignidade, sem resposta imediata.

Foi assim no passado, está sendo assim no presente. Os povos pacíficos também sabem lutar, quando chega a hora decisiva, quando está em jogo o seu destino, a sua sobrevivência dentro dos quadros da liberdade e da Independência.

Estamos batendo às portas do último reduto dos conquistadores, estamos pisando o sólo, de onde partiram alguns dos corsários, que ensanguentaram as nossas praias enviando ao fundo do mar, com requintes de insensibilidade os nossos navios, que cruzavam as outrora tranquilas águas territoriais do País.

Chegamos ao Velho Mundo, no momento em que os encontros decisivos se vão travar, pondo termo à aventura dos totalitários, que se coligaram para implantar o domínio de sua vontade sobre todos os povos da terra. Para chegar, tivemos que enfrentar momentos cruciantes, enfrentando na linha de defesa do Atlântico os corsários, suprindo com a bravura de nossa maruja a deficiência de técnica militar, em face de um inimigo, que havia feito ajoelhar todos os povos, ainda aqueles possuidores de uma brilhante crônica de armas.

Os nossos homens do mar se mostraram à altura do momento angustioso, que a Nação atravessava, com o inimigo forçando a linha divisória do Atlântico, a fim de atingir o coração do povo, no ingente esforço de fazê-lo recuar do caminho traçado pela sua dignidade, que se estende sem solução de continuidade através a sua acidentada caminhada histórica.

Para chegarmos à Europa, tivemos que travar um combate arduo, no qual a nossa maruja desempenhou um papel memorável, que merecerá do historiador imparcial um capítulo de destacado fulgor.

Ganhando a batalha do Atlântico Sul, conseguimos nos preparar para atingir a ultima linha de combate, que se estende em circulo pelo Velho Continente, formada pelos soldados das nações livres, em cuja comunhão aparecem as Américas, escrevendo o mais estupendo rasgo de heroismo de todos os tempos.

Quem deu uma demonstração de tamanha ufanía, de tão sereno estoicismo, arcando com a responsabilidade de fazer face aos agressores; onde se julgavam mais fortes, forçosamente continuaria a jornada gloriosa, misturando o ímpeto de sua mocidade generosa ao de seus irmãos americanos, que, também, fiéis à sua tradição democrática, atravessaram os mares em gigantescos comboios, a fim de dizer aos arrogantes totalitários, que os povos pacíficos não preparam uma guerra, com a calma dos que disputam uma partida de xadrez, mas sabem lutar, quando soa a hora transcendente de defender a sua liberdade.

Estamos, nesta hora realizando o velho sonho de Jefferson, vaticinando que um dia as armas manejadas pelo seu povo estariam misturadas às dos homens do Brasil, ambos empenhados na cruzada de barrar o caminho dos conquistadores imperialistas, a fim de que o Novo-Mundo surgisse na plenitude de suas energias, orientadas no sentido de dizer aos povos da terra uma mensagem imediata de abrir um período da história, no qual os postulados da soberania inspirassem as normas das relações no plano internacional.

O Brasil está nesta hora vivendo o maior momento de sua história.

A sua mocidade está presente nos momentos em que o conflito atinge o seu climax, no instante em que golpes decisivos serão desferidos, de um lado pelas forças nazi-fascistas coligadas, e do outro pelos soldados das democracias empenhados em pôr, rapidamente, um ponto final na aventura sangrenta dos conquistadores, para que ao mundo sejam asseguradas as condições fundamentais de uma vida sem constrangimentos e sem sobressaltos.

O Brasil que os nossos soldados levam escrito no dólma é o mesmo Brasil, que nunca desmentiu o seu nome honrado, é o mesmo Brasil cujo coração palpita de orgulho pelos seus filhos, bravos, resolutos, intrepidos que se mostram à altura da hora dramática que o mundo vive.

*Jornal do Brasil* — Rio-de-Janeiro, 19 de Julho de 1944.

#### HONRANDO O PASSADO

Os marujos sobreviventes do torpedeamento do *Vital de Oliveira*, ora em tratamento no Hospital da Marinha, receberam, ante-ontem, a visita confortadora do Presidente da República, por intermédio do seu ajudante de ordens, Comandante Abelardo Mata. Em palestra com uma das vítimas, o representante do Chefe da Nação pôde sentir quão forte é o ânimo dos nossos marujos, sua disposição magnífica para fazer a guerra, como bem o traduzem a frase que saltou espontânea da boca de um dos hospitalizados: "Estamos prontos para continuar a luta". A nossa Marinha de Guerra é uma chama votiva ao heroísmo de Barroso, Tamandaré, Marcílio Dias, que as gerações atuais e as porvindouras a conservarão muito viva pelo destemor e pelo patriotismo ativo dos nossos marinheiros. Será sempre com orgulho e decidida confiança que invocaremos o denodo e a eficiência dos nossos homens, aos quais está confiada a defesa das nossas águas territoriais e o resguardo da nossa Bandeira flamejante, que ondula ao sopro das brisas no tópo dos mastros dos nossos navios. Guarda avançada da nossa soberania, os marinheiros do Brasil supe-

riores à própria morte, lutam conscientes, na certeza de que, na sobrevivência da Pátria, aureolada de honra, continuam a viver os que tombam em seu holocausto. A voz daquele marujo que, esquecendo as dores dos ferimentos recebidos a bordo do *Vital de Oliveira*, reflete a vontade uníssona da nossa marujada e o designio firme de combater pela vitória das armas dos Aliados. É a fé nos destinos da causa da Humanidade e os assomos insopitáveis da alma brasileira que se pronunciaram mais uma vez, pela atitude galharda daquele marujo, ferido desejando a cura para retornar, quanto antes, à sua trincheira de bordo pela defesa do Brasil.

*Jornal do Brasil* — Rio-de-Janeiro, 30 de Julho de 1944.

### A MARINHA

O Ministério da Marinha, adotando uma medida louvável e que é habitual nos países beligerantes onde a divulgação do *rol de honra* não diminue e antes mais exalta o espírito de combatividade do povo, acaba de publicar os nomes, com as respectivas categorias, dos heróicos oficiais e marujos mortos em consequência do torpedeamento do *Vital de Oliveira* e do sossobro da corveta *Comaçuã*.

A leitura dessa lista de valentes, sucumbidos no cumprimento do mais nobre dever, curvamo-nos diante do glorioso sacrifício que souberam fazer pela causa da liberdade e pela soberania do Brasil. Desaparecidos a serviço da pátria, eles, cujos nomes serão sempre recordados, toram juntar-se aos muitos dos nossos já sacrificados à furia louca do totalitarismo, que sonhou escravizar o mundo e reduzir à condição servil milhões de seres livres a méras colônias produtoras de matérias primas — "espaços vitais" — terras onde a autocracia liberticida jamais se perpetuará.

Já muito devemos aos nossos incomparáveis marinheiros. Com os aviadores — as nossas sentinelas do mar — eles estiveram na primeira linha, vigiando, combatendo e destruindo o inimigo cruel e traiçoeiro desde quando, rompidas as nossas relações com o *Eixo*, se tornou necessário defender as rotas do Atlântico Sul.

Não são nossas apenas as palavras de exaltação a esses destemidos homens do mar. Nós lhes somos, sem dúvida, profundamente reconhecidos pelo muito que realizaram com verdadeiro brilho e sem nenhuma ostentação. Mas muito melhor ainda deles falam os aliados norte-americanos, que os tiveram ao seu lado e receberam a cooperação da sua eficiência e do seu empolgante desprendimento.

Desde Janeiro de 1942 — em seguida à memorável Reunião de Consulta do Rio-de-Janeiro — a nação brasileira abandonou a neutralidade em que rigorosamente se mantinha, em respeito às leis e convenções internacionais, mas que era inexistente quanto aos sentimentos do povo. Desde aquela época, portanto, que os nossos recursos navais foram postos ao serviço da nossa defesa, da segurança do nosso hemisfério e da civilização que se construiu à sombra dos princípios democráticos.

Em breve, os soldados patrióticos que se encontram no além mar estarão dando indiscutível brilho à nossa participação nos embates em solo estrangeiro, e poderemos dizer, com justo orgulho, o quanto essa mocidade terá feito pelo porvir do Brasil, honrando nos céus, nos mares e em terra, não apenas os antepassados, mas também aqueles que no presente, como os tripulantes do *Vital de Oliveira* e da *Comaçuã*, já deram suas vidas para que os seus compatriotas possam viver livres e com plena dignidade.

*Correio da Manhã* — Rio-de-Janeiro, 30 de Julho de 1944.

### O ALMIRANTE INGRAM

Quando passarem os maus dias desta guerra, e fizermos o balanço sereno dos acontecimentos e a análise tranquila de seus homens, uma figura certamente surgirá na lembrança e na simpatia dos brasileiros — a do Almirante Ingram.

Foi o chefe militar aliado que, pelas contingências geográficas da nossa base de Natal, mais contato teve com as nossas forças militares, o nosso espírito, os nossos hábitos, e pôde melhor nos compreender, testemunhando o nosso esforço de guerra, a lealdade da nossa cooperação, e a despreensão brasileira, sempre propensa a diminuir os méritos e as possibilidades nacionais.

O fato é que tôdas as nossas qualidades e os nossos próprios defeitos foram sempre compreendidos pelo Almirante Ingram e tocaram-lhe o coração de homem gordo e expansivo. E ele se fez amigo do Brasil.

Não houve necessidade de diplomacia para semelhante entendimento. Mesmo porque em diplomacia os entendimentos são sempre relativos. Foi uma conquista recíproca, a do chefe, dono das chaves do Atlântico e a do Brasil, oferecendo-lhe hospitalidade para a sua missão de "flitar" os submarinos.

Essa missão foi realizada com a nossa direta colaboração, em terra, no mar e no espaço. E o Almirante Ingram nunca a substituiu, dando-nos sempre tôdas as provas de sua gratidão, de seu entusiasmo e de respeito absoluto à nossa soberania.

Entregando, em nome da Marinha dos Estados Unidos, mais dois contra-torpedeiros, ao Brasil, o Almirante Ingram teve ocasião de reafirmar a sua confiança no nosso destino. Esse destino que está hoje irmanado com a sua grande pátria. E que nos levará ao sossego da paz e ao engrandecimento do progresso, graças a heróis do tipo do Almirante Ingram, que sabem tão bem derrotar inimigos quanto fazer amigos.

*Jornal do Brasil* — Rio-de-Janeiro, 5 de Agosto de 1944.

### A BATALHA DO ATLÂNTICO E A NOSSA MARINHA

Fazendo a entrega ao Brasil dos dois contra-torpedeiros escolta que nos cederam os Estados Unidos, o Almirante Ingram, comandante da esquadra

norte-americana no Atlântico Sul, delineou as magestosas perspectivas que divisava para as flâmulas de Barroso, e encareceu o valor com que nos temos desempenhado em torno da causa comum da civilização, mantendo a vigilância e defesa do litoral, assegurando o trânsito dos combóios e suprimento aliado e perseguindo os engenhos submersíveis da traição nazista. As palavras do notável marinheiro assumem um colorido de entusiasmo quando se referem à camaradagem, que esta guerra tanto estreitou, entre os nossos oficiais e marinheiros e os da América do Norte. Tão profunda compreensão das duas marinhas de guerra não pode deixar de oferecer em breve os frutos a que alude o Almirante Ingram, prevendo a nossa posição como potencia naval de primeira ordem neste hemisfério num futuro próximo, e a bem da constante proteção do Continente contra agressões como essas de que fomos vítimas e, conosco, toda a cristandade. Mencionando os conceitos do comandante em chefe da esquadra norte-americana, que opera nas águas desta parte do hemisfério, nos é grato lembrar como tem sido grande e proclamado de todos os nossos aliados o esforço que desde o primeiro instante, embora com recursos relativamente limitados, desenvolvemos para a proteção do litoral brasileiro e resguardo dos comboios de ajuda ou suprimento às Nações Unidas. Expressando essas verdades, tão eloquentemente confirmadas, ainda uma vez, pelo depoimento norte-americano não temos outro intuito senão o de recordar, para orgulho do nosso patriotismo, os termos com que assim cooperamos e vitoriosamente, para a batalha do Atlântico, cujos resultados na frase daquele insigne marinheiro, teriam sido decisivos desta guerra.

*Diário de Notícias* — Rio-de-Janeiro, 8 de Agosto de 1944.

## A MARINHA

A Marinha reverenciou há pouco a memória dos oficiais, suboficiais, sargentos e praças que no navio-auxiliar *Vital de Oliveira* e na corveta *Camaquã*, vitimados por torpedeamento uns e por, acidente outros, pereceram no cumprimento do dever.

Pequenina mas empolgante expressão: *No cumprimento do dever*... É o grande lema da Marinha! Em Riachuelo, lembrando Nelson em Trafalgar, Barroso fez panejar nas adriças de sua capitânea aquele sinal memorável: *O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever*. E desde então dir-se-ia que o sentimento do dever, a noção da responsabilidade individual e coletiva para com a Pátria mais se arraigou no íntimo de cada elemento da Marinha, passando a constituir uma das tradições mais belas e mais ciosamente conservadas da gente do mar do Brasil.

No cumprimento do dever... Quando o inimigo gratuito, em pleno regime de paz, nos veio provocar e agredir dentro por assim dizer do nosso próprio lar, foram marinheiros, marinheiros mercantes, reservistas valorosos da Marinha de Guerra, as primeiras vítimas sacrificadas à sanha do agressor então arrogante. Do mar nos veio o ataque, talvez porque tenhamos esquecido a advertência profética de Ruy, afirmando que o mar, sendo o grande avisador,

brada incessantemente junto ao nosso sono para nos lembrar que não durmos . . . Mas dormimos. Dormiram os nossos estadistas anos e anos a fio em que não deram à Marinha de Guerra um só elemento para a defesa do Brasil.

Assim, ao fundo do mar desceram as primeiras vítimas. Remindo então o que possuíamos de utilizável em material — cruzadores e *destroyers* do programa Júlio de Noronha com trinta e tantos anos de labor constante, que só uma dedicação quase sobrehumana conservava e ainda conserva em serviço ativo, ao lado dos primeiros frutos da clarividência do ministro Almirante Guilhem, navios mineiros e corvetas de construção nossa, a que depois se juntaram contra-torpedeiros também construídos aqui e caça-submarinos cedidos pelos Estados Unidos — a Marinha do Brasil encetou um trabalho incessante e árduo, trabalho de tódos os dias e de tódas as horas, nas trevas das noites tempestuosas ou à claridade do sol e das estrelas, insensível à chuva e ao vento, batida de vagalhões alterosos, cruzando de norte a sul as águas insidiosas pela presença do inimigo solerte.

Trabalho ignorado pela maioria dos brasileiros, mal avaliado e por isso mesmo mal julgado por outros, tem êle sido levado a efeito, no entanto, com dedicação absoluta, sem medir sacrifícios de qualquer natureza, e de seu valor e eficiência falam bem alto, proclamando-o e louvando-o, aqueles que conosco labutam no setor de ação naval do Atlântico Sul: os bravos marinheiros da Quarta Esquadra dos Estados Unidos.

Esquiva à progadanda e até mesmo à publicidade, a Marinha só tem um fito: o cumprimento do dever. Nada mais a interessa. O patrulhamento e vigilância de nossos portos e costas a assistência à navegação comercial nossa e dos nossos aliados, com cem por cento de eficiência na proteção dos comboios, a escolta aos navios que conduziram à Europa as forças expedicionárias do Brasil, serviço êste agora mesmo louvado pelo comandante-chefe das referidas forças, são, todavia, entre outros, galardões a crescer, benemerências a serem juntadas ao acervo meritório da Armada Nacional.

Não pode haver guerra, entretanto, sem sacrifício de combatentes; e já se disse que a vitória usa uma corôa de rosas rubras, feitas com o sangue dos que tombaram para conseguí-la.

Descansem em paz no seio das ondas esses que souberam morrer pela Pátria! Os que ficamos, mas do que nunca impávidos e decididos, continuaremos serenamente a tarefa que o momento nos designou. Cada um no seu pósto de ação, no mar ou em terra, silenciosos mas atentos, calados porém eficientes, sentimo-nos unidos e coesos como um tódo, porque nos alenta algo mais forte do que a morte, mais valioso do que a própria vida: o sentimento do dever.

Cumprindo-o sem tibezas ou desfalecimentos, coroaremos de rosas rubras a vitória que se aproxima!

*Correio da Manhã* — Rio-de-Janeiro, 9 de Agosto de 1944.

## HEROISMO QUE NÃO CONHECEMOS

Falando mais uma vez à imprensa, o Almirante Jonas Ingram, comandante da 4.<sup>a</sup> Esquadra dos Estados Unidos em Operações no Atlântico Sul, fez referências, as mais desvanecedoras, à ação dos nossos marinheiros no patrulhamento dos mares que lhes têm sido confiados. E foi então que disse serem ignorados do povo os feitos dos homens do mar do Brasil, que fizeram e estão fazendo muito mais do que se pode supor. A guerra, realmente, obriga a sigilos que alguns não compreendem mas que têm insofismavel importância em face dos perigos à segurança que sua divulgação traria. É esse porfiar em segredo que mais notabilita o heroísmo e a bravura por isso que não raro, mesmo cessada a luta, rasgos de patriotismo dos mais brilhantes ficam esquecidos e só mais tarde os historiadores, os pesquisadores de documentos vêm a conhecê-los e divulgá-los para conhecimento e admiração dos pósteros. As declarações do Almirante Ingram, aliadas às do Almirante Soares Dutra comandante das Forças Navais do Nordeste, que nos falam da cessão de mais quinze belonaves dos Estados Unidos à nossa Marinha, encheram de justificada alegria toda a Nação por isso que uma completa a outra no sentido de que todos podemos confiar na segurança dos nossos mares patrulhados por tão devotados marujos que dia a dia, melhor estão aparelhados materialmente para o completo desempenho de sua ardua missão.

*Diário de Notícias* — Rio-de-Janeiro, 11 de Agosto de 1944.

## RENASCIMENTO DA MARINHA NACIONAL

A reorganização da nossa Marinha de Guerra é um fato que coincide com as mais antigas aspirações patrióticas. Nenhum outro país continental tinha tanta urgência e tanta necessidade duma frota idonea e numerosa, pois nenhum outro país continental possui extensas costas exigindo vigilâncias e cautelas permanentes. Acreditamos, por isso mesmo, que os povos sul-americanos tenham compreendido os esforços do Governo brasileiro, robustecendo e aparelhando a defesa naval, a fim de que a mesma possa corresponder às justas expectativas dos nossos mais nítidos interesses.

O plano, que vem sendo levado a termo com inflexivel tenacidade e perfeito conhecimento das circunstâncias naturais, que lhe deram causa, é simples. O Brasil precisa, sobretudo, duma grande frota naval, constituída principalmente de pequenas unidades de patrulha e vigilância. Por isso mesmo o Governo incluiu nos planos de renascimento e aparelhamento da Marinha a organização de estaleiros. Num futuro próximo, os navios poderão ser construídos aqui. Compreende-se assim a importância de tudo quanto vem sendo realizado. Nossa Marinha de Guerra entrou numa fase magnífica de renascimento. Como consequência, dentro de pouco tempo, também nossa Marinha Mercante terá oportunidade de se renovar. O Brasil, potencia internacional, é um ideal que podemos realizar sem suspeitas desagradáveis e em harmonia com as supremas aspirações dos grandes povos contemporaneos.

*O Globo*, Rio-de-Janeiro, 18 de Agosto de 1944.

## A MORTE DO "NAVEGADOR SOLITÁRIO"

*Alain Gerbault teria sido vitimado por febre maligna no Timor  
40.000 milhas de viagens*

Londres, 22, (R.) — Um correspondente de guerra "algures em Holanda, na Nova Guiné", acaba de desvendar o mistério que encobria a morte do famoso Alan Gerbault, o "navegador solitário", que, após ter sido um grande tenista, se tornou conhecido como o original viajante que, manobrando um iate de sua propriedade, atravessou todos os mares do mundo, sem qualquer companhia na sua fragil embarcação. Alan Gerbault, ao que se revela agora, três anos após seu desaparecimento, morreu, de febre maligna, e solitário como vivera, em Dilly, a capital do Timor português, um dia antes do desembarque ali dos aliados, isto é, a 16 de Dezembro de 1941. O enterramento do "navegador solitário" se efetuou com a máxima simplicidade, sem qualquer cerimônia. Gerbault chegara ao Timor, procedente do Pacífico sudoeste, mas não tivera permissão para desembarcar na parte holandesa. Procurara então refúgio em Tily, na área portuguesa, de onde pretendia prosseguir, depois, viagem para a Indochina Francesa, cujo governador era seu amigo.

O navio de Gebault, no qual fizera o grande navegador francês 40.000 milhas de viagens solitárias durante cinco anos, fora deixado em abandono no porto de Tilly, até que um dia, um bombardeio aéreo aliado o atingiu e o destruiu.

N. da R.

Alain Gerbault, que despachos telegráficos da Califórnia, Estados Unidos da América, dizem ter falecido, de súbito mal maligno, no longínquo Timor Português, foi um famoso navegador, conhecido mundialmente por suas viagens solitárias de longo curso, em minúsculas embarcações.

Francês de nascimento e engenheiro de profissão, cedo ele se deixou enamorar pelas aventuras e partindo do porto de Brest, lançou-se à sua primeira tentativa de navegador na costa francesa, sendo bem sucedido. Esse êxito animou-o a empreender outras viagens, já então além dos limites marítimos do Velho Mundo e da França, e atravessou o Oceano Atlântico, servindo-se de um barco por ele adaptado a esse fim.

Depois dessas, outras viagens se sucederam, sempre a regiões mais distantes, e em todos os sentidos, com o que assombrava o mundo pela sua coragem.

Muitas vezes Alain Gerbault foi colhido, em alto mar, e sem a menor perspectiva de socorro, pois nem sempre caminhava por rotas conhecidas, por tempestades e perigos imensos, que todavia não conseguiam quebrantar-lhe o ânimo forte. Padeceu as agruras da fome, do frio, das grandes nevascas e dos ventos ciclônicos, que destroem até as grandes armadas, saindo de todas elas misteriosa e milagrosamente salvo.

O amor a esse singular mas interessantíssimo gênero de aventuras produziu no seu temperamento estranho de homem duas tendências que não tardaram a firmar-se: uma pela literatura, escrevendo algumas obras em que relata, com impressionante e vivo estilo, as peripécias da sua vida aventureira de viajante solitário, e a outra, uma funda misantropia, que o afastava da civilização.

A civilização éle visitava, nos últimos anos, tão somente pelo tempo necessário a pôr em letra de forma, em volumes que alcançaram grandes tiragens, as produções literárias em que se entretinha no vagar da navegação; e há poucos anos, anunciou, na Europa, que a trocaria, de uma vez, por algum ponto do globo onde o homem e as suas leis e máquinas e pragmatismos ainda não tivessem se instalado...

Alain Gerbault foi também um acatado esportista, sendo exímio jogador de tenis.

*A Noite* — Rio-de-Janeiro, 22 de Agosto de 1944.

## NOSSA MARINHA DE GUERRA

HEITOR MONIZ  
(Especial para O DIA)

A Marinha é uma casa silenciosa. Em nenhum lugar, porém, se trabalha mais do que ali pela defesa e pela continuidade do Brasil. Nossa esquadra possui uma tradição de bravura e de firmeza que vem de Barroso e de Tamandaré aos nossos dias. Nunca, em qualquer momento, a Marinha faltou ao Brasil. Identificada com o Exército e com o Povo, sempre participou com eficiência nos grandes lances da vida brasileira, trazendo-lhes o prestígio de sua autoridade moral e a força de suas armas. Naquela casa silenciosa a imagem da Pátria nunca deixou de estar presente em todos os seus feitos. Ali se aprende realmente a amar o Brasil, e servi-lo com abnegação, a colocá-lo na frente e acima de tudo, a não se poupar sacrifícios quando há uma tarefa a ser cumprida. Bem hajam, assim, os homens de nossa Marinha de Guerra, oficiais e marinheiros, formando uma nobre família, estreitamente unida, tão simples na modéstia que tradicionalmente os caracteriza, tão devotados ao serviço da nação, tão enérgicos e tão bravos nas horas de perigo.

\*  
\* \*

Desde que a guerra bateu às nossas portas, desde que a provocação insólita começou a rodear os nossos mares e as nossas águas se tingiram com o sangue das primeiras vítimas inocentes da selvageria dos torpedeamentos, a Marinha se colocou a postos e já há dois anos se encontra nesta vigilância e nesta ação de todos os dias e de todas as horas do dia.

A defesa do litoral brasileiro pelos nossos vasos de guerra tem alguma cousa de épica. E com a vastidão de nossas costas e os nossos poucos recursos, justificáveis aliás, em uma nação que foi sempre infensa às soluções guerreiras, a realidade é que a nossa Armada tem operado prodígios admiráveis e realizado verdadeiros milagres.

Os serviços da Marinha têm sido os mais amplos: no estabelecimento e na guarnição de bases, na fiscalização permanente de nossos mares, na garantia de nossos portos e cidades litorâneas, e na tarefa árdua dos combóios. Projetando ainda em um cenário mais vasto, a sua ação, a Marinha brasileira

não se vem limitando unicamente à defesa nacional, mas vem prestando aos nossos aliados ingleses e americanos uma cooperação, cuja valia e significação têm sido por mais de uma vez realçadas pelas mais altas autoridades navais das Nações Unidas.

Nossos oficiais de Marinha são modelares na disciplina, na competência técnico-profissional, na segurança de seus serviços, no destemor com que enfrentam os perigos, na coragem serena e fria que demonstram em todas as oportunidades. Nossos marinheiros são dignos igualmente da gratidão e do respeito nacionais pela dedicação, pela incansabilidade, pelo espírito cívico, pelo destemor pessoal de que, a cada instante, estão dando provas no perfeito cumprimento dos deveres inerentes às suas funções.

Tudo isso precisa ser conhecido do público, precisa ser realçado para honra de nossa Armada como uma homenagem aos nossos patrícios que em serviço ativo da guerra tanto têm feito pelo Brasil e pela causa por que se bate a maior aliança democrática internacional que se conhece na história.

\*

\* \*

Não desejo terminar estas linhas sem uma referência pessoal de justiça ao ilustre brasileiro que há nove anos se encontra na direção dos negócios da Marinha. Acompanho como jornalista, desde o seu início, a administração do almirante Aristides Guilhem. Conheço sua modéstia, seu espírito ponderado e sereno, a inteligência, a capacidade, a devoção com que se tem consagrado, durante todo este tempo, ao ideal de uma esquadra que esteja em condições de atender às responsabilidades de um país com a importância e a projeção que o Brasil adquiriu de 1930 aos nossos dias.

Com o governo Getúlio Vargas inicia-se em verdade o renascimento da Marinha Nacional. O almirante Aristides Guilhem, com o apoio que sempre lhe deu o chefe da Nação e com a confiança e o prestígio que desfruta no seio de sua classe, tem sido um batalhador incansável. Seu nome já hoje está ligado à história de nossa Armada, essa Armada que agora mesmo cumpre tão bem os seus deveres, na hora em que a defesa da honra nacional, a satisfação aos nossos compromissos internacionais, o nosso amor à liberdade e os nossos anseios de um mundo melhor nos levaram ao tributo de sangue que a construção da futura ordem universal exige implacavelmente aqueles que irão forjá-la, pondo ao serviço do direito, da justiça social e dos grandes ideais humanos, as forças da vitória.

*O DIA* — Curitiba, Estado do Paraná, 23 de Agosto de 1944.

## A MARINHA DO BRASIL

Agora, quando entramos no terceiro ano de guerra, é justo passar-se em revista a notável atuação da Marinha brasileira, cujo esforço vigilante, infatigável e contínuo, se vem desenvolvendo desde o primeiro instante do reconhecimento da beligerância.

Apenas foi conhecida a atitude do Brasil em resposta às agressões dos totalitários, as forças navais, eficazmente coadjuvadas pelas da Aeronáutica, se colocaram a postos, patrulhando as águas territoriais do país e organizando e protegendo os comboios. E não somente essa ação se limitou à garantia das linhas costeiras. Contando com a cooperação dos aliados norte-americanos, com eles também colaborou já provida de um maior número de unidades, na escolta de comboios estrangeiros, o que não poucas vezes fez sózinha.

Não precisaríamos de outros elementos para realçar a extensão e o valor dos serviços prestados pela Armada do Brasil. Mas como as cifras também ilustram, diremos que as frotas de guerra nacionais protegeram, até 31 de julho deste ano, 301 comboios em águas do país e 34 em além-mar. Apenas em 51 desses comboios a escolta se constituiu de unidades brasileiras e norte-americanas. Nos outros 284 a guarda foi exclusivamente nossa. Esses comboios, ao todo, incluíam 2 468 navios, sendo 1 178 brasileiros, 846 norte-americanos, 227 ingleses, 91 panamenhos e os demais de várias nacionalidades aliadas.

Como se vê, o que está no consenso do povo reconhecido aos seus destemidos marujos — não sendo para olvidar o valor igual da atuação dos aviadores — tem nas cifras alinhadas a expressão do que vem sendo o trabalho gigantesco do nosso poder naval, qua sairá do presente conflito coberto de merecida glória, maior e mais poderoso do que nele entrou e revelando a valentia, a competência e o elevado moral de oficiais e marinheiros que o integram.

*Correio da Manhã* — Rio-de-Janeiro, 24 de Agosto de 1944.

## A AÇÃO DA MARINHA

Desde o primeiro instante da luta, a Marinha de Guerra do Brasil, cujas reservas — a Marinha Mercante — pagaram antes o seu tributo de sangue a partir do metralhamento do *Taubaté*, vem atuando com inexcusável bravura nas águas do Atlântico e dando o melhor da sua dedicação à causa da humanidade.

Do que ela tem feito no cumprimento amplo do seu dever já têm falado as vozes mais autorizadas, entre as quais a do almirante Jonas Igram, comandante da 4.<sup>a</sup> esquadra norte-americana. E ainda ontem assinalávamos o registro feito pelo almirante King.

Intrépidos na ação, todavia habituados à luta contra os elementos, os nossos homens do mar não alardeiam serviços embora os venham prestando, com eficiência absoluta, desde que rompemos com os inimigos da civilização. Aliás, a realidade não carece de alarde, e os fatos estão aí. Mas é indispensável assinalar que a partir da Hora-O da decisiva atitude do país, naturalmente contrário, pela índole do seu povo, ao totalitarismo, toda a esquadra se empenhou em operações, desde os couraçados, cruzadores e contratorpedeiros, até aos navios de menor porte. Também não foi olhada a questão de idade dos vasos de guerra, pois ainda sulcaram as águas atlânticas, com garbo e

perfeitamente aparelhados, barcos que havim tomado parte na outra conflagração, como *scouts Bahia* e *Rio-Grande-do-Sul*, ao lado dos mais modernos, na maioria construídos nos nossos estaleiros.

E quando se fala em unidades, compreende-se, acima de tudo, o valor dos homens que as tripulam. E para dizer desse valor, as palavras estarão sempre aquem do que os fatos atestam quanto ao que devemos nós e os nossos aliados a oficiais e praças que combateram os *U-boats* da pirataria axial e desempenharam com bom êxito as árduas tarefas de patrulhamento, de proteção a comboios, de salvamento de náufragos, de escolta a tropas do Exército e de vigilância a portos marítimos e fluviais.

Deve ser posto em destaque, neste comentário que se, em número de unidades, a nossa frota vem sendo sensivelmente aumentada, no que respeita a pessoal os efetivos são os mesmos, como o mesmo é o total da oficialidade, o que deixa patente como os marujos-patrióticos amplamente supriram em qualidade o que já não era suficiente em quantidade, no atenderem aos apelos da dignidade nacional.

*Correio da Manhã* — Rio-de-Janeiro, 13 de Setembro de 1944.

## ATACADO O SUBMARINO "BOCHE" PELO "DESTROYER" DA NOSSA ARMADA

### O COMBATE OCORREU, PELA OITAVA VEZ, PRÓXIMO A RECIFE

#### *Trabalhos de segurança em tôrno dos nossos comboios marítimos*

Esta reportagem foi calcada sobre as notas de um diário. Não é relato cronológico do que se passou num determinado comboio; mas tudo, ou quasi tudo, que está registrado, é verdadeiro. Aconteceu ou poderia ter acontecido, pois assim é a guerra, no mar...

O alarme do despertador anuncia minha alvorada.

Tonto de sono, tateando na escuridão interrompo os últimos estertores da campainha. Acendo a luz: são 3 horas duma madrugada úmida, vestida de brumas.

Está finda minha licença de 24 horas. Apresso-me para às 4 e meia estar a bordo. Um mergulho na água fria é a melhor terapêutica para colocar um homem em presença da realidade. Às 5 horas estou subindo ao meu posto no Escolta X, com a japona bem fechada até as orelhas. Como se não bastasse o frio, uma garôa espessa penetra-me até os ossos.

— Larga a espia de ré! Máquinas adiante, devagar!

A espia de vante range no cabeço do cais, enquanto o navio afasta a pôpa deixando as hélices livres.

— Larga a espia de vante! Máquinas atrás meia força!

Através os cachimbos que nunca o abandona no passadiço, o comandante dá as ordens. Deixamos à direita a ilha de Villegaignon. Por trás dos morros de Niterói o dia vem rasgando a gase garoenta que se precipita em fios tenuíssimos.

Já avisto as silhuetas negras dos navios, procurando posição no comboio enquanto nossos dois companheiros de escolta aproam ao oceano. Há sempre entre os navios, alguns retardatários. Iniciamos o funcionamento do aparelho de escuta. Nosso operador já está varrendo a barra com o som inaudível de frequência secreta, a ver se o inimigo nos espreita do lado de fora. Cruzamos no alinhamento o Forte de São-João-Morcego, enquanto não é expedida a ordem de marcha. Desta vez são 15 navios ao todo e devemos levá-los diretamente à Recife, para onde 5 deles se destinam. Os 10 restantes receberão nova escolta até um porto desconhecido.

Eis que os navios se aproximam; guinamos metendo a proa na barra ao encontro do Atlântico. A nossa pôpa ficou o Rio sonolento que começa a despertar. Vamos zigzagando, avançando e retrocedendo sempre emitindo nossa frequência inaudível. Se houver um submarino, o som refletido no seu casco voltará até nós e poderemos com precisão determinar a distância e marcação em que ele se encontra. O homem do aparelho de escuta está atento e percorre o setor de vigilância com o feixe de ondas sonoras. O Escolta cabrita e rola, aumenta a velocidade na suspeita de um contacto, avança, verifica o engano retrocede sempre atento aos 15 navios que tem sob sua guarda. É um cão pastor protegendo o rebanho. Já deixamos as Maricás à esquerda. Súbito o comandante aciona o alarma geral que reboa pelas cobertas. Os homens acodem, correndo, e em 30 segundos toda a guarnição ocupa os diferentes postos, pronta para a ação. O imediato verifica se há irregularidades — trata-se simplesmente de um dos exercícios diários.

Percorre o navio, observa a munição que subiu dos paióis, verifica todos os postos de combate. Em seguida, corre a pôpa; os homens das calhas, lá estão com a mão nas alavancas de lançamento de bombas, à espera da ordem de fogo. Está satisfeito e sobe ao passadiço para comunicar ao comandante o resultado da inspeção. O alarme soa novamente, dando por findo o exercício.

A garôa há muito desapareceu, deixando ver um dia pardacento e mar cavado. Agarro-me como posso aos "pés de galinha", na esperança vã de assim me fixar. O navio mergulha no seio da vaga e inicia a baldeação da proa e do passadiço. Já sei que teremos mau tempo, pelo menos até montarmos Cabo Frio. Penso um instante nesta brusca transição; há poucas horas, a quietude do meu lar e agora esta plataforma que assume posições tão fantásticas.

O homem do leme, com as pernas abertas em compasso, defende-se do jôgo lateral e quando o navio focinha atraca-se com as "malaguetas". Pouco me importam as lambadas d'água que molham o meu rosto, assim estabeleço o "equilíbrio térmico", uma vez que meus pés estão mergulhados no lago revolto em que se converteu o passadiço. O apito do contra-mestre faz-se ouvir anunciando a hora do rancho; mais alguns segundos e meu colega M. P.

chega para me substituir no posto. Desço aos galetos retezando os músculos, amparando-me aos corrimões da escada quasi vertical, rumo à "praça darmas".

O rancho, do primeiro dia de escolta, é digno de Pantagruel; temos pão, legumes e frutas, mas amanhã e nos dias subseqüentes teremos que devorar perenemente conservas, feijão e arroz.

Demoro-me na "praça darmas" o tempo suficiente para a refeição, o ruído estridente das engrenagens do leme, a trepidação terrémotica das hélices e o jôgo desencontrado do navio, tornam o local inabitável.

Subo ao passadiço à procura do "conforto"; tenho diante de mim seis horas de folga para me ocupar de pequenas obrigações. Considero um momento minhas botinas encharcadas a ver se devo ou não trocá-las por outras. Pensando bem, para que?

Montamos Cabo Frio e a despeito de minhas previsões, o mar continua arrufado. Vamos rumo a São-Thomé passar ao largo do banco; é possível que em Abrolhos tenhamos melhor tempo, mas Abrolhos fica a três dias de viagem. M. P. manda o sinaleiro transmitir ao navio n. 9, ordem de suprimir a fumaça. É necessário que o comboio navegue durante o dia em conjunto sem expelir fumo, pois doutra forma seria denunciado a muitas milhas de distância. A noite, com as luzes apagadas, evitam-se os chuveiros de fagulhas que saem pela chaminé. Ao cair da tarde e pela madrugada, como são os momentos preferidos pelo inimigo para o ataque, as precauções são dobradas em todos os postos. Durante a noite, vigias nos seus setores, armados de binóculos, têm a seu cargo manter contacto com os navios comboiados, enquanto que olhos mergulhados nas trevas procuram descobrir o mais insignificante sinal suspeito. A cada arfagem caprichosa do navio, corresponde rápido movimento compensador no binóculo para se manter em fóco o campo visual. Ao cabo de 2 horas o vigia está exausto e é substituído.

Tôdas as noites, pelo menos uma vez e sem aviso prévio, é acionado o alarme geral. É absolutamente necessário este exercício para que os homens em plena escuridão se habituem a ocupar seus postos de combate com rapidez e segurança. Nunca sabemos se o alarme sôa para atendermos a um exercício ou para atacarmos realmente o inimigo.

São três horas da madrugada. Há, exatamente, 24 horas, acordava ao som dum despertador familiar. Agora, é um badalar contínuo que golpeia sem piedade uma campânula de bronze 100 vêzes durante um minuto.

Levanto-me e em 25 segundos estou no passadiço. Nos Escoltas, o pijama não faz parte de rol algum; vestimo-nos no Rio-de-Janeiro para trocar de roupa no pôrto de destino. Por este motivo, delicio-me em pensar na festa que me aguarda em Recife e que consiste num delicioso banho acompanhado de roupa limpa.

O imediato advinha mais do que vê na escuridão, os postos de combate e transmite ao comandante suas observações. Termina o exercício. Regressam pressurosos aos seus beliches os homens de folga, a |reata| o sono interrompido. Agora, a vibração das engrenagens que movimentam

o leme sincronizada com o terremoto das hélices é uma estranha sinfonia a Wagner embalando o sono dos que repousam.

O mortal a tudo se habitua, silenciasse de súbito a fantástica orquestração, deixasse o nosso Escolta de cabritar na montanha russa líquida, para, de chofre, penetrar no remanso dum lago, os homens que dormem rolando nos seus estreitos beliches despertariam dum salto.

#### ENCONTRO COM O INIMIGO

Ao quinto dia de viagem já próximos a Recife, temos enfim uma peripécia. São 5 horas duma manhã sanguínea e limpa. Rente ao horizonte onde surge o sol, os poucos estratus da alvorada em formas alongadas tomam coloridos estranhos. Eis quando o operador do aparelho de escuta anuncia contato com submarino. É a oitava vez que isto sucede desde que deixamos o Rio.

Alarme! — a maruja rapidamente coloca-se nos postos de combate. Aproximação e ataque. Bombas de profundidade explodem na esteira do navio. Rotina costumeira, vêzes sem conta repetida por todos nós. Depois de 45 minutos de ação, já se pensava em desfazer os postos, quando subitamente o vigia do 4.º setor, brada:

— Periscópio pela alheta de bombordo!

Os binóculos do passadiço voltam-se pressurosos na direção anunciada, e então, vejo uma torreta cascadeante d'água emergir a cêrca de 3 000 metros de distância. Há um instante de espera e incerteza, mas lá estão homens louros precipitando-se da torreta em direção ao canhão de proa. Nossa artilharia está pronta. Rompemos fogo. Nossos primeiros projeteis caem curtos e escondem parcialmente o alvo, os "pompons" fazem em tórno do submarino uma cortina branca de pequenos esplachos. Já os 2 tiros seguintes vão corrigidos e enquadram o alvo, enquanto nós também, já estamos recebendo o nosso batismo na forma de silvos que passam por cima de nossas cabeças. Mas, a cena é rápida. O projétil do nosso 5.º disparo bate em pleno no canhão dos boches fazendo-o saltar do reparo e o submarino numa violenta e perigosa guinada afasta-se veloz, abandonando o combate.

A nossa saraivada de "pompons" o persegue, mas a distância já é grande demais para regularidade de tiro com metralhadoras. Todavia, o fogo do nosso canhão se concentra no minúsculo ponto que a despeito da nossa velocidade, vai se tornando de difícil visada.

O telemetrista anuncia as distâncias: 3 800; 4 000 metros...

A pintura do casco do alemão, num perfeito mimetismo, confunde-se com o verde-azul das águas.

O Escolta "caturra" desesperadamente; as vagas em catadupas invadem-lhe a proa, molestando seriamente a guarnição que apesar de tudo mantém a rapidez de fogo. — Cinco zero, duplo zero; cinco, cinco, duplo zero, anuncia pausadamente o telemetrista.

O comboio já vai longe na sua marcha para o norte, entregue à guarda dos nossos dois companheiros.

Positivamente o alemão nos escapa, mercê de sua alta velocidade na superfície. O telemetrista já nos está transmitindo distâncias superiores ao nosso alcance de tiro.

A presa, que de certo já não está em condições de mergulhar nem reagir, é abandonada aos aviões de patrulha: — está assim lavrada sua sentença de morte.

Calculamos que as bombas de profundidade produzindo ayarias obrigaram-no a vir à superfície e nosso impacto direto no canhão de proa eliminou seu poder combativo. Agora, vamos navegando rumo ao comboio conservando nossa velocidade de combate.

O bom humor fez sua reparição a bordo e estende-se a todos os homens; lá na proa a maruja comenta alegre o feito do nosso bravo Escolta. Muitos olham para cima a ver se foi cortado algum estai ou antena, porque, 'os tiros do alemão foram em sua totalidade muito longos. Cabo Zenobio, por alcunha o "Galocha", sujeito gordo e baixote muito acatado entre os grumetes, garante que o submarino era "italiano" dada sua velocidade de retirada. No passadiço, conversamos animadamente e a única explicação que encontramos para o fato do submarino vir à superfície abruptamente e atirar com tanto insucesso é que as bombas de profundidade o feriram num ponto vital e atingido seu sistema de alças produziu a irregularidade de tiro. Houve entre nós — uma "ocorrência" inesperada quão jocosa; quando percebeu que o inimigo abandonava o combate e ganhava distância, o comandante praguejando furiosamente entre dentes, na iminência de engulir o inseparável e teimoso cachimbo, trinçou-o com gana decependo-o junto a boquiilha. Chamou o taifeiro e determinou carrancudo e visivelmente contrariado com os risinhos no passadiço que em chegando a Recife comprasse "dois"; até lá terá que se contentar com o côto.

*A Notícia — Rio-de-Janeiro, 21 de Setembro de 1944.*

## LIMPANDO DE PIRATAS AS NOSSAS COSTAS

### A AÇÃO DA NOSSA ARMADA NO ÁRDUO SERVIÇO DE VIGILANCIA DE COMBOIOS MARITIMOS

*Novos contactos com os submarinos do "Eixo"*

*Esta reportagem foi calcada sobre as notas de um diário. Não é o relato cronológico do que se passou num determinado comboio, mas tudo, ou quasi tudo, que está registrado é verdadeiro. Aconteceu ou poderia ter acontecido, pois assim é a guerra, no mar...*

À tarde, devemos chegar à capital de Pernambuco, dando por terminada a primeira fase da nossa missão, logo que os 5 navios se abriguem no molhe do porto e os outros 10 recebam nova proteção de Escoltas.

As 16 horas, realmente avistamos os nossos novos companheiros no ponto de encontro estabelecido em cifra. Para eles a tarefa começará e será talvez mais árdua: irão possivelmente até Port of Spain com os 10 navios acrescidos de mais 4 que acabam de deixar Recife.

Enfim, já ao escurecer depois do último dos nossos escoltados transpôr a ponta do molhe, atracamos ao cais, para iniciar as fainas sempre muito detestadas de receber combustível, mantimentos e água.

Tomou contacto com o chuveiro, visto uma deliciosa camisa cheirando a naftalina e envergo um uniforme lustroso de goma. Hoje, não janto a bordo; quero desferrar meu estômago devorando montanhas de legumes. E toda uma noite dormirei no meu beliche, agora imóvel e envolto em silêncio.

No dia seguinte, já estamos em condições de nos fazer ao mar aguardando apenas ordem do Comando Naval do Nordeste para comboiar outra leva para o pôrto Z.

À noite realmente a ordem chega; nosso comandante vai à reunião de comandantes e as duas da manhã largamos do cais para aguardar a saída de 5 navios fora do pôrto.

Navegamos dois dias e chegamos todos a F, onde recebemos ordem de permanecer cruzando a barra à espera de outro comboio que se unirá a nós com destino ao norte. Ao cabo de três horas surgem um a um, oito navios morosos que não têm pressa alguma.

Trocamos sinais determinando a posição de cada um deles e fixando nossa velocidade. Toda vez que recebemos fora do pôrto complemento ao comboio, temos maior trabalho. Sem prévia reunião de comandantes, as ordens têm que ser articuladas no mar e, por isso mesmo sempre repetidas e reiteradas. Acolá está um demasiadamente atrasado, como se não fizesse parte do lote. Temos que nos aproximar sempre atentos à escuta e à vigilância e exigir dele maior velocidade. Lá adiante, está outro a jorrar penachos de fumaça negra, como se estivesse a navegar na lagoa dos Patos. Enfim, vamos avançando e ao cabo do segundo dia, estamos por fora da ilha F.N. Os treze navios, agora, mais disciplinados, já nos dão menos trabalho. Não sabemos se nos aguarda em Z novo comboio ou se repousaremos uns dois dias, o que nos caberia muito bem.

### VAMOS REGRESSAR

Enquanto montamos S.D. temos 2 contactos; despejamos de cada vez oito bombas de profundidade. Estivemos ansiosos para que as peripécias do outro dia se repetissem. De ambas as vezes, demoramos no local por mais de hora, procurando debalde novo encontro. Ao décimo dia investimos por D.M. e pouco depois por S.M. Novos contactos neste último ponto fizeram-nos lançar copiosas cargas de profundidade.

Onze dias de viagem, são decorridos de Recife ao pôrto Z. Estamos na verdade carecendo de descanso mas o movimento do pôrto não nos deixa ilusões: o fundeadouro está coalhado de navios mercantes das Nações Unidas. Entre

êles há mesmo alguns neutros. A ordem não se faz esperar atracar para receber água, combustível e mantimentos.

Nesta mesma madrugada já estamos fora do pôrto, em pleno oceano, num tempo inclemente, balançando em mar grosso à espera dum grande comboio de 25 navios.

Vamos ser ajudados até águas brasileiras por 4 DE americanos. Embora extenuados, estamos satisfeitos e mesmo um sorriso desponta aqui e ali; é que completamos a metade da nossa tarefa e, louvado seja Deus, vamos regressar.

#### NO RIO-DE-JANEIRO — DEPOIS DE 42 DIAS DE AUSÊNCIA

Montamos Cabo Frio. Lá adiante está Ponta Negra, de onde avistamos Maricá. Logo depois, será o Pão de Assucar, a eterna sentinela arqueana que já me viu passar centenas de vezes. Nossa missão, por esta vez, finda aqui; os navios transpõem a barra, enquanto ficamos fora numa derradeira proteção. Por fim, a prôa do nosso Escolta molha-se nas maretas da mais bela baía do mundo. O sol brilha no meio dia luminoso dum fim de outono e no fundo da Guanabara o diadema dos Órgãos corôa a obra do Criador. Navegamos rumo ao cais Norte da Ilha das Cobras e lá atracamos depois de 42 dias de ausência.

Meto-me dentro do meu traje civil, amarrotado e sem vincos e lanço-me na direção da cidade.

O M.M., coitado, lá ficou a bordo porque está de serviço.

Encontro deserta a rua Visconde de Inhaúma, mas nas proximidades da Avenida a multidão enxameia. Chego até lá e cedo fico sabendo que o Corpo Expedicionário vai desfilar. Vou caminhando por entre a correnteza humana; leio grandes cartazes que saudam os soldados expedicionários.

A cidade está engalanada e metade da população do Rio se acotovela para vê-los. Meu amigo O.N., que acabo de encontrar no turbilhão, é quem vai me esclarecendo sobre o que se passa.

— Você compreende — diz-me êle — precisamos conquistar um lugar no Congresso da Paz. Até agora não fizemos a guerra e vocês da Marinha nada têm feito...

Meu amigo continua pontificando, enquanto procuro um meio de chegar mais facilmente à casa. Comunico-lhe meu desejo, mas êle protesta escandalizado: — Pois se você não veio ver o desfile?

Explico-lhe que acabo de chegar duma escolta de 42 dias; que em 40 dias não dormi 4 horas seguidas e que certamente pouco tempo terei de permanência no Rio.

Mas, já se ouve perto a fanfarra marcial. Aproximamo-nos da muralha humana à nossa frente e nas pontas dos pés, procuramos olhar por cima de mil cabeças. É a Força Expedicionária que desfila. Todos são garbosos, jovens e fortes, marchando com altivez, a largos pasos como na conquista dum terreno. A multidão vibra e eu me contamina pelo entusiasmo. Trovejo palmas e grito também pelo Brasil.

Perdemo-nos, meu amigo e eu, na onda compacta do povo. Vou agora caminhando vagorosamente envolto nos meus pensamentos.

A cidade palpita. Pulsa num ritmo forte de seu grande coração de aço e cimento. Sobre o asfalto das ruas deslizam, céleres, ônibus e automóveis, num vai e vem que entontece. Grandes arranha-céus em construção, cintados de andaimes avançavam dia a dia para as alturas. Um formigueiro humano se comprime, caminhando pelas calçadas; aqui e ali, grupos à margem admiram as vitrines.

Há em tudo vida e movimento. As fachadas dos cinemas ostentam em grandes letras o filme do dia...

Tecidos, máquinas, cimento, eletricidade, combustível, ferro, aço e mil coisas mais são os heterogêneos ingredientes de que se alimenta com avidez a grande metrópole.

Então, sorrio comovido — Sim, o tenaz labor de todos os dias sobre os mares não tem sido em vão; as indústrias continuam, os campos colhem a sua messe... Sim, este mourejar incessante é que mantém a vida desta extraordinária cidade, a vida das cidades do Brasil.

*A Notícia* — Rio-de-Janeiro, 22 de Setembro de 1944.

---

# NOTICIÁRIO

BRASIL

## A PERDA DO NA "VITAL-DE-OLIVEIRA" E DA CV "CAMAQUÃ"

Após dois anos de luta, em operações de guerra no Atlântico-Sul, a nossa Fôrça Naval registra as suas primeiras perdas, — o navio-auxiliar **Vital-de-Oliveira** e a corveta **Camaquã**.

O primeiro dêsses navios foi torpedeado e afundado por submarinos inimigos, no dia 19 de Julho de 1944, e o segundo sossobrou, por acidente de mar, em 21 do mesmo mês e ano. Ambos em ação de guerra.

Para mais de cem vidas foram sacrificadas nos dois trágicos afundamentos.

Tanto no torpedeamento do NA **Vital-de-Oliveira**, como no sinistro da CV **Camaquã**, as tripulações se portaram com muita coragem, calma e disciplina, revelando em todos os momentos do drama, verdadeira noção de dignidade militar. Todos se mostraram à altura da situação.

Sôbre êsses tristes acontecimentos que enlutaram a Nação e, em particular, a Marinha de Guerra, damos, linhas abaixo, as seguintes notas:

### NA "VITAL-DE-OLIVEIRA"

O **Vital-de-Oliveira** era o antigo navio mercante **Itaúba**, da Companhia Nacional de Navegação Costeira (navio de carga e passageiro), de 1737 toneladas brutas, construído na Inglaterra, em 1910, e incorporado à Armada, em 2 de Dezembro de 1932, sendo, em 8 de Abril de 1933, classificado como navio-hidrográfico, passando depois à categoria de navio-auxiliar. Era semelhante ao **Calheiros-da-Graça**, ex-**Itajubá**, sossobrado na barra de Natal, em 11 de Setembro de 1936, e ao **José-Bonifácio**, ex-**Itapema**, ambos incorporados à Armada, também em 1932.

O NA **Vital-de-Oliveira** era armado com 2 canhões de 47 mm.

Navegava a unidade brasileira, vindo do Norte, na noite de 19 de Julho de 1944, ao Sul do Cabo de S. Tomé, aproximadamente a 25 milhas da costa, sob o comando do Capitão de Fragata João Batista de Medeiros Guimarães Roxo quando, cêrca das 24 horas, terrível explosão sacudiu todo o navio. Um impacto de torpedo atingira-o na pôpa e a embarcação começou a mergulhar. O comandante sobe, imediatamente ao passadiço e toma as primeiras providências. Mas a água já invadira as cobertas e os porões. Na impossibilidade de salvar seu navio, o Comandante Guimarães Roxo dá ordens para que o abandonem, conservando-se êle e o oficial de serviço no passadiço. Oficiais e marinheiros tentam arriar escaleres e balsas para o salvamento do pessoal, porém a rapidez com que o navio afundava não permitiu que muitas embarcações fossem arriadas. Muitos homens atiraram-se à água e procuraram se salvar nos destroços do navio.

Desenrolando-se por essa ocasião cenas comoventes, atos de verdadeira abnegação e altruísmo. O Comandante e o oficial de serviço, Comandante Osmar Alonso só abandonaram os seus postos quando a água atingia o passadiço.

Sobre a ocorrência, o gabinete do Sr. Ministro da Marinha publicou a seguinte nota:

“O navio-auxiliar **Vital-de-Oliveira** foi torpedeado e afundado por submarino inimigo, tendo sido já recolhida a maior parte da sua guarnição, que chegou ao pôrto desta capital.”

Da guarnição do **Vital-de-Oliveira**, faziam parte os seguintes oficiais:

Capitão de Fragata João Baptista de Medeiros Guimarães Roxo, Comandante.

Capitão-Tenente João Luiz de Castro e Silva, Chefe de Máquinas e Imediato, interino.

Capitão-Tenente Dr. Murilo Rodrigues Campelo.

Segundo-Tenente Jorge Tavares,

Segundo-Tenente Osmar Domingues Alonso,

Segundo-Tenente Alfredo Álvaro Camôngia Barbosa e

Segundo-Tenente, IN, Hêlvio de Oliveira Albuquerque,

Guarda-Marinha Agenor de Brito,  
Guarda-Marinha Milston Jansen de Faria e  
Guarda-Marinha, IN, Francisco Augusto Stock de Paiva.

Dêstes oficiais, pereceram o Tenente Hêlvio de Oliveira Albuquerque e os Guardas-Marinha Agenor de Brito e Milston Jansen de Faria.

Entre suboficiais, sargentos e praças sinistrados no navio, o número de mortos atinge a perto de cem, sendo no entanto, salva a maior parte da tripulação.

Dos sobreviventes, muitos foram recolhidos ao Hospital Central da Marinha onde foram tratados com a maior solicitude. Ali receberam êles a visita, que por intermédio de seu Ajudante de Ordens, Comandante Abelardo Mata, lhes fez o Sr. Presidente da República. O Sr. Ministro da Marinha esteve pessoalmente no Hospital da Marinha, visitando em seu leito de dor, todos os sobreviventes feridos, tendo para cada um palavras de animação e conforto, visita que foi renovada, pouco depois, pelo Almirante Aristides Guilhem.

### CV CAMAQUÃ

A corveta **Camaquã**, pertencia à série dos seis navios-mineirós construídos em nossos Arsenais pela Administração do Almirante Aristides Guilhem, e da qual faziam parte o **Carioca**, **Cananéia**, **Cabedelo**, **Caravelas** e **Camocim**. A sua quilha foi batida em 2 de Outubro de 1938, sendo lançado ao mar a 16 de Setembro de 1939, e incorporado à Esquadra em 7 de Junho de 1940. Deslocava 550 toneladas, tinha 57 metros de comprimento, 7m,80 de boca, 2m,50 de calado e deslocava 15 milhas horárias. Era armado de um canhão de 102 milímetros e de duas metralhadoras anti-aéreas, de 20 milímetros, além de calhas para o lançamento de bombas de profundidade.

A corveta **Camaquã** prestou inestimáveis serviços de guerra, fazendo parte das escoltas de numerosos combóios. O número de navios por ela escoltados atingia a cerca de 700.

Naufragou às 9<sup>h</sup>30<sup>m</sup> da manhã do dia 21, à vista da cidade de Recife, a cerca de 12 milhas, NE.

Sobre o naufrágio dêste navio a Agência Nacional publicou a seguinte nota:

“O gabinete do Ministro da Marinha recebeu comunicação do Comando Naval do Nordeste de que a corveta **Camaquã**, em serviço de escolta de um combóio, devido às péssimas condições de tempo, sossobrou.

Os naufrágos já chegaram a Recife. Estão sendo aguardadas maiores informações a respeito”.

A oficialidade da **Camaquã** era a seguinte:

Capitão de Corveta Gastão Monteiro Moutinho, Comandante.

Capitão-Tenente Mauricio Dantas Tôrres, Imediato.

Primeiro Tenente Antônio Bastos Bernardes

Primeiro Tenente Rubens Poggi de Figueiredo

Segundo Tenente Ivan Gouvea Laboriau

Segundo Tenente Raul de Castro e Silva

Guarda-Marinha Pedro Ferreira Moreira

Passageiro o 1.º Tenente Oyama Sonenfeld de Matos.

Dêstes oficiais foram sacrificados no cumprimento do dever o comandante e o encarregado da divisão de máquinas. Mais seis sargentos e perto de 30 praças completam as perdas da **Camaquã**.

#### Os mortos do “Vital-de-Oliveira” e da “Camaquã”

O Boletim do Ministério da Marinha, n. 32, de 10 de Agosto de 1944, publica o seguinte:

#### FALECIMENTOS

Pereceram no cumprimento do dever, por ocasião dos afundamentos do NA **Vital-de-Oliveira** e CV **Camaquã**, os seguintes Oficiais, Suboficiais, Sargentos e Praças:

#### DO NA VITAL-DE-OLIVEIRA

Segundo-Tenente IN — Hêlvio de Oliveira Albuquerque

Guarda-Marinha — Agenor Brito

Guarda-Marinha — Milton Jansen de Faria.

#### Suboficiais:

SO-MR — Alfredo Caetano da Silva

SO-EL — Manoel Fernandes Lopes

SD-CA — Manoel Afonso Teixeira.

**Sargentos:**

- 9 184 — 1.º SG-TL — Josias da Guia  
 9 153 — 1.º SG-AT — Joaquim Alves Diniz  
 3 042 — 1.º SG-MR — Pedro Geraldo do Nascimento  
 6 172 — 2.º SG-EL — José Francisco da Cunha  
 0 103 — 3.º SG-TL — Israel Ferreira Ferro  
 5 126 — 3.º SG-MR — Hermenegildo Gois Parente  
 1 110 — 3.º SG-CA — Alfredo Bezerra dos Santos  
 3 371 — 3.º SG-CS — Noel José da Silva  
 13 380 — 3.º SG-CP — Euclides José da Silva  
 12 784 — 3.º SG-MA — Euclides Pantaleão da Costa  
 6 118 — 3.º SG-MA — Manoel de Lima  
 3 122 — 3.º SG-CA — Domingos Sérgio dos Anjos  
 12 614 — 3.º SG-TF — João Cândido de Lima  
 15 808 — 3.º SG-MA — Fernando Ribeiro Marques  
 9 483 — 3.º SG-AT — Oscar José Alves

**Cabos:**

- 3 626 — CB-MR — Pedro Gonçalves Parede  
 8 010 — CB-EL — João Eleutério Nicácio  
 7 307 — CB-MR — Antônio Aureliano da Rocha  
 13 811 — CB-MA — Pedro Gomes Pereira  
 6 280 — CB-MA — Francisco Ribeiro  
 3 528 — CB-SI — Athanasio Jorge Halvasse  
 3 090 — CB-MA — Afonso Bispo Vidal  
 6 089 — CB-MA — Antônio Pereira da Silva  
 6 144 — CB-MA — Antônio Pavanelli  
 3 751 — CB-ES — Rodrigo Carlos de Moraes  
 15 529 — CB-MR — Manoel Vieira da Costa  
 14 276 — CB-EL — Raul Bispo dos Santos  
 8 772 — CB-MA — Eduardo Silva  
 3 527 — CB-MA — José Luiz Pereira Filho  
 12 197 — CB-EL — José Francisco dos Santos.

**Primeiras-Classes:**

- 13 368 — 1.ª MR — Antônio da Silva  
 14 515 — 1.ª MA — Estevam Matias dos Santos  
 2 467 — 1.ª MA — José Elias de Almeida  
 3 001 — 1.ª MA — Luiz Gonçalves Bastos  
 390 350 — 1.ª MA — Hamilton Veloso da Silva

- 7 992 — 1.<sup>a</sup> MA — José Ferreira Filho  
 390 284 — 1.<sup>a</sup> MA — Aloisio Costa  
 5 022 — 1.<sup>a</sup> MA — Paulo Diniz Fraga  
 4 623 — 1.<sup>a</sup> MA — Raimundo Carneiro  
 2 636 — 1.<sup>a</sup> AT — Otávio Gonçalves Martins  
 1 698 — 1.<sup>a</sup> MA — José Amancio de Almeida.

**Segundas-Classes:**

- 7 188 — 2.<sup>a</sup> CP — José Lins de Albuquerque  
 7 100 — 2.<sup>a</sup> MA — Jacinto de Lima Santos  
 6 336 — 2.<sup>a</sup> MA — José Maia Bezerra  
 4 074 — 2.<sup>a</sup> MA — Waltrudes Correia da Silva  
 400 116 — 2.<sup>a</sup> CP — Nelson Freire da Rosa  
 410 008 — 2.<sup>a</sup> EL — Delmar Soares  
 420 293 — 2.<sup>a</sup> MA — Estevam Barbosa Alves  
 390 434 — 2.<sup>a</sup> MA — Lourival Barbosa do Nascimento  
 410 358 — 2.<sup>a</sup> MA — José Galdino de Lucena  
 3 956 — 2.<sup>a</sup> MA — Pedro de Almeida  
 430 369 — 2.<sup>a</sup> MA — Henrique Sales Alves  
 430 375 — 2.<sup>a</sup> MA — Felipe Gomes Cardoso  
 430 057 — 2.<sup>a</sup> MA — Luiz Gonzaga Costa  
 430 133 — 2.<sup>a</sup> MA — Gilson Soares da Silva  
 430 495 — 2.<sup>a</sup> MA — Sandoval de Almeida Lima  
 410 601 — 2.<sup>a</sup> MA — Mário Gomes Pereira  
 430 309 — 2.<sup>a</sup> MA — Itaury da Silva Passos  
 430 361 — 2.<sup>a</sup> MA — Welff de Melo Sá  
 420 504 — 2.<sup>a</sup> AT — Algemiro Teixeira de Freitas  
 6 220 — 2.<sup>a</sup> EL — Moisés Alexandrino da Silva  
 4 399 — 2.<sup>a</sup> EL — Oscar Ferreira Ribeiro de Freitas  
 410 325 — 2.<sup>a</sup> MA — Walter Pereira Correia  
 390 212 — 2.<sup>a</sup> MA — José do Patrocínio Bezerra  
 390 073 — 2.<sup>a</sup> MA — Constantino Alves Lontra

**Grumetes:**

- 490 910 — GR — Otoniel Bispo Cardoso  
 400 966 — GR — Antônio Pedro Ceará  
 435 846 — GR — Alcides Lopes Cavalcanti  
 430 864 — GR — Luiz Batista de Jesús  
 435 187 — GR — Carlos Campos de Barros  
 430 912 — GR — Jaime Leopoldo de Carvalho

- 435 990 — GR — Osvaldo Bitencourt del Rei  
 436 007 — GR — Sandoval dos Santos  
 435 851 — GR — Lauro Benedito Azevedo Oliveira  
 411 013 — GR — Wilson Crisnel de Almeida  
 430 989 — GR — Wilson Soares de Carvalho

**Taifeiros:**

- 380 216 — 1.<sup>a</sup>-TA-AR — Moacir Waldemiro do Prado  
 0640 — 1.<sup>a</sup>-TA-PA — Joaquim Miranda de Santana  
 0755 — 1.<sup>a</sup>-TA-AR — Manoel Antônio da Silva  
 0591 — 2.<sup>a</sup>-TA-BA — Jerônimo Noves do Amaral  
 391 368 — 2.<sup>a</sup>-TA-CO — João Otávio de Oliveira  
 421 766 — 3.<sup>a</sup>-TA-AR — Manoel Correia  
 0743 — 3.<sup>a</sup>-TA-CO — Manoel Braz Filho  
 401 557 — 3.<sup>a</sup>-TA-AR — Délio de Carvalho  
 421 722 — 3.<sup>a</sup>-TA-AR — Milton José Doroteu Machado  
 421 694 — 3.<sup>a</sup>-TA-AR — Ari Francisco de Paulo  
 391 458 — 3.<sup>a</sup>-TA-AR — Satyro Bernardo do Nascimento  
 Asilado — Taifeiro — Pedro Raimundo Gomes

**Fuzileiros-Navais:**

- 4040 — SD-FN — Boaventura Zeferino Neves  
 1589 — SD-FN — Otto Schramn Filho  
 5456 — SD-FN — Benjamim Fritosa da Fonseca  
 5699 — SD-FN — Manoel Corrêa Neto  
 5866 — SD-FN — José Barbosa Ribeiro  
 5910 — SD-FN — Afonso de Oliveira Santos

**DA CV CAMAQUÃ**

- Capitão de Corveta — Gastão Monteiro Moutinho  
 Primeiro-Tenente — Rubens Poggi Figueiredo

**Sargentos:**

- 5073 — 1.<sup>o</sup> SG-EL — Pedro Bartolomeu  
 9954 — 2.<sup>o</sup> SG-ES — Marcos Gonçalves Pinto  
 0091 — 2.<sup>o</sup> SG-ES — Hedonal Pedro da Silva  
 10608 — 3.<sup>o</sup> SG-MA — João José de Queiroz  
 0095 — 3.<sup>o</sup> SG-CA — Carlos de Azevedo Carvalho  
 9794 — 3.<sup>o</sup> SG-MR — Antônio Rozendo da Silva  
 12278 — 3.<sup>o</sup> SG-AT — Martiniano Moreira da Silva

**Cabos:**

- 11 527 — CB-EL — Urias Antônio de Souza  
 11 740 — CB-MA — Euclides Eufrasio Lopes.

**Primeiras-Classes:**

- 2 227 — 1.<sup>a</sup> MR — Sadi Pereira Lessa  
 2 290 — 1.<sup>a</sup> AT — Milton Corrêa Lima  
 4 949 — 1.<sup>a</sup> SI — Luiz Ribeiro do Prado  
 6 284 — 1.<sup>a</sup> TL — Enéas Freire de Rezende  
 7 104 — 1.<sup>a</sup> MA — Celestino Bispo dos Santos.

**Segundas-Classes:**

- 6 710 — 2.<sup>a</sup> AT — Pedro Gonçalves Guerra  
 390 080 — 2.<sup>a</sup> TL — Domingos Elias de Almeida  
 420 538 — 2.<sup>a</sup> MR — José Faustino de Santana  
 420 464 — 2.<sup>a</sup> SI — Onam Gomes de Sena  
 5 529 — 2.<sup>a</sup> MA — Waldemar Auto Simas  
 410 349 — 2.<sup>a</sup> MA — Antônio Gomes  
 6 162 — 2.<sup>a</sup> MA — Pedro Ferreira  
 6 697 — 2.<sup>a</sup> EL — Nazareno de Freitas Fernandes  
 410 591 — 2.<sup>a</sup> EL — João José de Souza  
 420 637 — 2.<sup>a</sup> AT — Jackson Simões

**Grumetes:**

- 431 218 — GR — Genésio Soares  
 435 361 — GR — S'lvio Ferreira  
 430 759 — GR — Orlando Loureiro  
 430 757 — GR — Odilon Silva Amaral  
 430 993 — GR — Lupiciano Rêgo Dantas

**Taifeiros:**

- 0 062 — 2.<sup>a</sup> B — Antônio Marques de Souza  
 401 500 — 3.<sup>a</sup> TA-AR — José de Souza  
 431 883 — 3.<sup>a</sup> TA-BA — Raimundo Câmara

**Promoções "Post-Mortem"**

O Decreto-lei n. 1313, de 11 de Agosto de 1944, promove "pôst-mortem", ao pôsto imediatamente superior, por terem sido vítimas de acidente em serviço de guerra, todos os oficiais, suboficiais, sargentos e marinheiros mortos por ocasião dos afundamen-

tos do NA **Vital-de-Oliveira** e da CV **Camaquã**, cabendo aos herdeiros dos vitimados a pensão especial de que trata o artigo 1.º do Decreto n. 3269, de 14 de Maio de 1941.

Esse ato com que o Sr. Presidente da República consagra a dedicação dos nossos patrícios que a morte surpreendeu em seus postos, defendendo a honra do Brasil, encontrou ressonância no seio da sociedade, porisso que éle representa o próprio sentimento do povo, justamente reconhecido ao sacrifício dos heróicos marinheiros.

### Homenagens póstumas

O Sr. Almirante Henrique Aristides Guilhem, Ministro da Marinha, em nome da Armada, fez celebrar, na manhã de 3 de Agôsto, em todos os altares da igreja da Candelária, missa por alma dos oficiais, suboficiais, sargentos, marinheiros e soldados navais mortos por ocasião do torpedeamento do NA **Vital-de-Oliveira** e do naufrágio da **Camaquã**.

Outras missas foram ainda rezadas na matriz da Candelária, em sufrágio da alma dos bravos marinheiros vitimados nos dois navios, dentre as quais as mandadas dizer pela diretoria do Clube Naval, officialidade do **Vital-de-Oliveira**, Sindicato dos Officiais de Náutica e Centro dos Officiais da Marinha Mercante.

Todos êsses atos foram grandemente concorridos, a êles comparecendo o representante do Presidente da República, Ministros, altas autoridades federais, o interventor fluminense, membros do Corpo Diplomático, Almirantes e Generais e numerosos officiais da Armada. A todos êles compareceu, pessoalmente, o Almirante Ministro da Marinha.

---

O Decreto n. 1313-L, de 11 de Agôsto de 1944, foi retificado, na parte relativa ao pessoal Subalterno da Armada, pelo de número 1491-L, de 15 de Setembro do mesmo ano.

---

## O DESEMBARQUE DAS FÔRÇAS EXPEDICIONÁRIAS BRASILEIRAS, EM NÁPOLES

### O comunicado do Ministério da Guerra e os detalhes do desembarque

Afim de tomar parte ativa no teatro das operações da guerra mundial, desembarcaram no pôrto de Nápoles, a 16 de Julho do corrente ano, fôrças expedicionárias brasileiras, comandadas pelo General de Divisão Mascarenhas de Moraes.

A imprensa desta capital, divulgando a sensacional notícia, publicou, a 19 do mesmo mês, a seguinte informação do Ministério da Guerra, dada por intermédio da Agência Nacional:

“O Quartel-General Aliado no teatro de operações do Mediterrâneo acaba de informar ao nosso Governo que Fôrças Expedicionárias Brasileiras, sob o comando do General de Divisão João Batista Mascarenhas de Moraes, chegaram a Nápoles”.

### A nota da Secretaria da Guerra dos Estados-Unidos

“Washington, 18 (U. P.) — Urgente — Uma nota expedida pela Secretaria da Guerra dos Estados-Unidos revela que tropas brasileiras chegaram ao pôrto de Nápoles no dia 16 de Julho, a fim de participar conjuntamente com os Exércitos Aliados, nas operações em território italiano. Esta Fôrça brasileira recebeu treinamento durante um longo período”.

### Detalhes do desembarque

“Nápoles, 18 (De Clinton Goncer, correspondente da U. P.) — As tropas brasileiras entraram no pôrto de Nápoles, às 9 horas da manhã de domingo, realizando-se o primeiro desembarque às 13 horas, o qual foi encabeçado pelo comandante em chefe brasileiro, General Mascarenhas de Moraes.

Momentos antes do desembarque, o General norte-americano Jacob L. Devers subiu ao transporte que conduziu as fôrças expedicionárias, entrevistando-se com o General Mascarenhas.

Pouco depois, os chefes militares desceram à terra e passaram em revista a guarda de honra que, com uma banda de música militar, se achava postada ao longo do caís.

Enquanto a banda executava marchas militares, foi dado início ao desembarque da tropa, sob as vistas dos referidos chefes. O primeiro a descer a prancha, com seu saco de campanha, contendo objetos de uso pessoal, foi o Major de Infantaria Barbosa Pinto, de São Luiz, Maranhão. A tropa desembarcada carregou os vários caminhões destinados à condução de seu equipamento e marchou para a estação, sob o sol abrazador de Nápoles, nesta época do ano.

Segundo declararam os oficiais brasileiros presentes, essa força constitui o contingente avançado da "F.E.B.". Recordar-se a propósito que o General Mascarenhas de Moraes aqui esteve em Dezembro, chefiando a missão militar brasileira que estudava as condições para o embarque da força expedicionária brasileira, destinada à frente italiana. São estas as primeiras tropas latino-americanas enviadas para combater no ultramar, embora o Brasil já tivesse tido, na passada guerra mundial, uma expedição naval, com base em Dakar.

---

### O 30.º ANIVERSÁRIO DA FLOTILHA DE SUBMARINOS

Comemorando a passagem do 30º aniversário da criação da Flotilha de Submarinos, foram realizadas, a 17 de Julho, várias cerimônias pela Marinha Brasileira. Na Igreja da Candelária, pela manhã, foi rezada missa solene pelas almas dos Almirantes Felinto Perry e José Machado de Castro Silva e demais oficiais submarinistas falecidos. Compareceram o Sr. Ministro da Marinha, Almirante Aristides Guilhem; Almirantes: José Maria Neiva, Mário Hecksher, Mário Sampaio, Fábio de Vasconcelos, Luiz Pereira das Neves; Capitães de Mar e Guerra: Atila Aché, Comandante da Flotilha de Submarinos; Washington Perry, Mário Perry, Ernesto de Araújo, Ernani de Sousa e outras autoridades navais. Após a missa todos se dirigiram ao cemitério de São João Batista, onde depositaram coroas de flores nos túmulos dos Almirantes Felinto Perry e José Machado de Castro Silva. Falou, em nome dos submarinistas presentes, o Capitão de Corveta Segadas Viana, que enalteceu os serviços prestados por aqueles Almirantes nas funções de comandantes da Flotilha de Submarinos.

À tarde desse dia, realizou-se na Flotilha de Submarinos a cerimônia da mostra geral e em seguida foi oferecido, na ilha de Piraquê, um cocktail às famílias dos submarinistas.

## HOMENAGEM À MEMÓRIA DO VISCONDE DE INHAÚMA

No cemitério de São Francisco Xavier, realizou-se, às 10 horas do dia 31 de Julho, expressiva homenagem da Marinha Nacional, à memória do Visconde de Inhaúma.

Comemorando a passagem do 136.º aniversário do nascimento do ilustre brasileiro, uma comissão de oficiais da nossa Armada depositou no seu túmulo uma bellissima palma de flores naturais.

Representaram o Ministro da Marinha e o chefe do Estado-Maior da Armada, respectivamente, os Comandantes Bertino Dutra e Ívano Pereira Guimarães, vendo-se também presentes os Comandantes Celino Cabral, Leopoldo Paiva e grande número de oficiais.

---

## O DIA DO SOLDADO

Revestiram-se de grande brilho as comemorações do dia 25 de Agosto, dedicadas ao Dia do Soldado, simbolizado na figura de Luiz Alves de Lima e Silva, patrono do Exército Nacional.

Às solenidades cívicas e militares levadas a efeito na Praça Duque de Caxias, ao pé da estátua dêsse prócer, compareceram, além do Chefe da Nação, os Ministros de Estado, altas autoridades e grande massa popular.

Realizaram-se sessões magnas nas sedes das diversas unidades do Exército, da Marinha e da Aeronáutica, bem como em numerosas instituições civis, culturais, religiosas e de classes.

Tôdas essas demonstrações traduziram bem a vibração constante com que o povo cultiva e cultua a memória dos seus grandes heróis.

---

## A BAIXA DOS CONTRATORPEDEIROS "PIAUI", "RIO-GRANDE-DO-NORTE", "SERGIPE" E "SANTA-CATARINA"

Com a recente aquisição feita pela nossa Armada, de quatro contratorpedeiros de escolta, que pertenciam à Marinha dos Es-

tados-Unidos, foi, pelo Sr. Almirante Aristides Guilhem, Ministro da Marinha, mandado dar baixa a quatro **destroyers**, que pelas suas condições materiais já não mais satisfaziam às exigências da guerra moderna. Assim, S. Excia. fez expedir o seguinte aviso ao Sr. Chefe do Estado-Maior da Armada:

“Declaro a V. Excia. que, considerando a situação militar dos contratorpedeiros **Piauí, Rio-Grande-do-Norte, Sergipe e Santa-Catarina**, cujas condições materiais exigem constantes reparos, ora resolvo mandar retirá-los do serviço ativo da Armada; 2.º — Solicito a V. Excia. determinar ao Comando Naval do Centro seja observado o seguinte, com relação aos mesmos navios: a) — sua atracação na Ilha do Mocanguê; b) — atribuir ao Comandante da Base da Defesa Flutuante a sua guarda e conservação; c) — a entrega à Diretoria do Armamento de todo o armamento e munição e, bem assim, os sobressalentes e ferramentas da artilharia existente a bordo; d) — a entrega à Diretoria de Navegação de todos os aparelhos de navegação, instrumentos náuticos e meteorológicos, cartas e roteiros e mais livros, barômetros, relógios e objetos de uso de navegação; e). — a entrega ao Depósito Naval do Rio-de-Janeiro de todos os sobressalentes de consumo, louças, talheres e outros objetos de uso dos ranchos; e f) — tomar providências rigorosas para que não sejam retirados de bordo quaisquer objetos, além dos acima indicados, para serem cedidos a outros navios e estabelecimentos; g) — Terminadas as formalidades legais, serão retiradas de bordo as respectivas guarnições e recolhidas ao Quartel de Marinheiros à disposição da Diretoria do Pessoal, e, bem assim, desembarcados os oficiais, serão apresentados à mesma Diretoria; h) — Devem ser tomadas providências para que seja mantida constante vigilância, a fim de ser evitado o extravio de bens da Fazenda Nacional”.

#### Resumo histórico de suas vidas e feitos nos serviços da defesa nacional

O **Piauí**: Era, o atual, o 2.º navio dêsse nome na Armada Nacional. O 1.º foi um monitor encouraçado de 342 toneladas, que teve a sua quilha batida em 8 de Dezembro de 1886 no antigo Arsenal de Marinha da Côrte, sendo lançado ao mar em condições de navegar às 2 horas de 8 de Janeiro de 1868, realizando com êxito as primeiras experiências a 21 do mesmo mês. Seguiu logo

para o Paraguai onde foi incorporado à nossa Esquadra em Operações de Guerra contra Lopez. A 21 de Julho de 1868, sob o comando do 1.º Tenente Eduardo Wandenkolk, juntamente com os encouraçados **Silvado** e **Cabral**, forçou o famoso passo fortificado de Humaltá. Lutou ainda em Tebiquari, Angustura, Manduvirá e Garayo. Ao proclamar-se a República ainda participava da nossa Força Naval Ativa, e em 1892, sendo unidade componente da Flotilha de Mato-Grosso, aderiu à revolta da guarnição militar desse Estado chefiada pelo Coronel João da Silva Barbosa, tendo baixa aí mesmo, tempos depois. O atual **Piauí** é um contratorpedeiro de 560 toneladas, com 73 metros de comprimentos, 7,2 de bôca e 2,5 de calado, com duas máquinas de 8.000 H.P., duas hélices, 27 milhas de marcha; dois canhões de 102 m/m, quatro de 47 e dois tubos lança-torpedos de 457 m/m. Construído em 1908 pelos estaleiros de Yarrow & Co., Ltd., de Glasgow, Inglaterra, foi seu primeiro comandante o Capitão de Corveta Pedro Max Frontin, que o trouxe para o Brasil. Dez anos depois, ao mando de oficial de igual patente, Alfredo de Andrade Dodsworth, participou da Divisão Naval em Operações de Guerra, mandada aos mares norte-africanos e europeus sob a chefia do seu 1.º Comandante.

O **Rio-Grande-do-Norte**: Primeiro navio que a Marinha de Guerra do Brasil teve com esse nome, é em tudo idêntico ao **Piauí**. Participou das duas expedições mandadas ao Paraguai em 1911, a primeira em Março e a última em Dezembro. Também participou da Divisão Naval em Operações de Guerra sob o comando do Capitão de Corveta José Felix da C. Menezes.

O **Sergipe**: Também o primeiro desse nome na nossa Armada, da mesma classe e em tudo idêntico aos anteriores, foi construído como os outros em estaleiros de Yarrow & Co., Ltd., de Glasgow. Por um dispositivo de seus propulsores, mais inclinados, foi o que alcançou maior velocidade, de quasi 30 milhas, portanto além das 27 exigidas no contrato de construção. Participou, com o **Mato-Grosso**, e sob a chefia do cruzador **Barroso**, da Divisão mandada em 1924, submeter os rebeldes do Amazonas.

O **Santa-Catharina**: O atual era o 2.º desse nome, nos anais da Armada Nacional. O 1.º foi um monitor couraçado semelhante ao 1.º **Piauí**. Teve sua quilha batida no antigo Arsenal de Marinha da Córte em 29 de Maio de 1867; lançado ao mar em 6 de Março de 1868, realizando suas primeiras experiências em 30 de Junho

do mesmo ano, com a presença de S. M. o Imperador D. Pedro II. Fez parte da Esquadra em Operações contra o Ditador do Paraguai, tomando parte nos combates de Manduvirá e Garayo. Por Aviso de 5 de Janeiro de 1875 foi mandado desarmar no Arsenal de Marinha do Ladário (Mato-Grosso), para receber concertos, mas de onde não mais saiu para qualquer serviço. O atual é um contratorpedeiro semelhante aos demais. Foi lançado ao mar em 27 de Outubro de 1909, teve como 1.º Comandante o Capitão de Corveta Lemos Lessa, que trouxe da Inglaterra para o Brasil. Esteve em 1911 no Paraguai, participando da esquadilha que ali estacionou para a defesa de nossos interesses, comandado então pelo Capitão de Corveta Luiz Lopes Cruz. Em 1918 figurou na Divisão Naval em Operações de Guerra sob o Comando do Capitão de Corveta Adalberto Guimarães Bastos. Dois de seus -comandantes, filhos de Santa-Catarina, chegaram ao mais alto grau de hierarquia e à Pasta da Marinha — os Almirantes Arnaldo Pinto da Luz e Protógenes Pereira Guimarães.

---

### O ALMIRANTE INGRAM ENALTECE A ARMADA BRASILEIRA

Ao Sr. Almirante Aristides Guilhem, Ministro da Marinha, o Sr. Almirante Ingram enviou o seguinte officio:

“Do Comandante da Fôrça do Atlântico-Sul, na Esquadra Americana do Atlântico. — Ao Ministro da Marinha — Elogio a pessoal e navios brasileiros. O Comando da Fôrça do Atlântico-Sul, na Esquadra Americana do Atlântico, tem a grande satisfação de dar conhecimento a V. Excia. do desempenho exemplar dos encargos do pessoal brasileiro, relativos ao transporte da primeira Fôrça Expedicionária Brasileira, para o teatro de guerra europeu. O Comandante da navio transporte americano que conduziu uma parte dessa tropa, observou com admiração, durante a travessia, a conduta e a ordem excelentes do pessoal brasileiro a bordo, bem como a eficiência técnica com que os **Destroyers** Brasileiros de Escolta, sempre foram conduzidos. Suas observações levaram imediatamente a escrever uma carta entusiástica de elogio sobre os brasileiros, ao Comandante em Chefe Americano e Chefe das Operações Navais, Almirante Ernest J. King.

Este Oficial-General julgou conveniente transmitir-me o elogio referido, ao pessoal a que se destina. O Comandante do U. S. S. W. A. Mann elogia:

O Capitão de Fragata Raul Reis G. de Sousa, o Capitão de Corveta Archimedes B. Pires de Castro e o Capitão-Tenente Roberto Nunes, pela perfeita execução de seus deveres enquanto serviram como oficial de ligação e intérpretes, durante a viagem, sendo que o pessoal de quarto no passadiço foi aumentado por estes oficiais, afim de auxiliar o oficial de quarto na condução de milhares de homens da Tropa Brasileira a bordo, em que eles demonstraram o seu valor inestimável na transmissão das informações coletivas, e, por muitas outras foram eles cooperadores na manutenção das relações cordiais com a Tropa e tudo o que com ela se relacionava, porém especialmente o Capitão de Fragata Raul Reis G. de Sousa, cortez, extremamente cooperador, entusiasta e pronto a prestar o seu auxílio, de tôdas as formas possíveis.

Os **Destroyers Brasileiros Marcílio Dias, Greenhalgh e Mariz-e-Barros**, pela forma como eles desempenharam seus deveres de escolta, tendo tomado e mantido desde o início a posição exata para a execução da cobertura anti-submarina, de acôrdo com a doutrina em vigor e executando as comunicações visuais com presteza e eficiência; declarando ainda que se considera o excelente desempenho daqueles navios como reflexo diretor do treinamento evidente dos oficiais da Marinha Brasileira e uma recomendação para a Marinha Brasileira.

O Comandante da Fôrça do Atlântico-Sul, na Esquadra Americana do Atlântico, aproveita esta agradável oportunidade para salientar ao Ministro da Marinha a sua satisfação por ter a execução dêsse serviço, como acima mencionado, sido elogiada pela mais alta autoridade dos Estados-Unidos da América, e para reafirmar a sua própria confiança de que as Fôrças Armadas do Brasil, muito farão no futuro, para aumentar a glória de seu brilhante passado. (a) **Jonas H. Ingram**".

---

## A INCORPORAÇÃO À NOSSA ARMADA DOS CONTRA-TORPEDEIROS "BERTIOGA", "BEBERIBE", "BRACUÍ" E "BAURÚ"

### As solenidades na Base Naval de Natal

Com grande brilhantismo, realizaram-se, na Base Naval de Natal, as cerimônias da entrega, pelo Governo dos Estados- Unidos ao Governo do Brasil, dos contratorpedeiros **Bertioga**, **Beberibe**, **Bracuí** e **Baurú**, sendo os dois primeiros no dia 1 e os dois últimos no dia 15, tudo de Agosto do corrente ano. Representaram os dois Governos, no ato, os Srs. Almirantes Jonas Ingram, Comandante das Forças Navais Norte-americanas no Atlântico-Sul e Ari Parreiras, Diretor da Base Naval de Natal.

Estiveram presentes o Interventor Federal no Rio-Grande-do-Norte, General Fernandes Dantas, altas patentes das Marinhas de Guerra do Brasil e dos Estados- Unidos, militares das diversas corporações ali aquartelados e autoridades civis. Participaram também das solenidades, com os oficiais dos seus Estados- Maiores, os Almirantes Soares Dutra e Dorval Teixeira, idos especialmente de Recife.

A cerimônia foi feita com as guarnições americanas formadas a bordo, de um lado, e as novas (as brasileiras) de outro. O Assistente do Almirante Jonas Ingram leu o ato do Governo americano transferindo ao Brasil as belonaves. A seguir, o Capitão-Tenente Borges Linch, ajudante de ordens do Almirante Ari Parreiras, leu o termo de posse. Com as honras militares do estilo, foram arriadas dos contratorpedeiros as bandeiras norte-americanas e hasteado o Pavilhão Nacional. Falaram, na ocasião, os Almirantes Ingram e Ari Parreiras, tendo usado ainda da palavra o antigo Comandante do atual **Bertioga**, que disse do seu pesar de deixar o navio, salientando, ao mesmo tempo, o grande prazer que sentiu em ver aquele barco de guerra ser entregue a intrépidos marujos, como o são os brasileiros. O Comandante do **Bertioga**, Capitão de Corveta José Pereira Cota Filho, agradeceu, dizendo tudo fazer para manter as tradições gloriosas daquela unidade.

## Os discursos pronunciados pelos Almirantes Jonas Ingram e Ari Parreiras

Transferindo ao Governo Brasileiro, a 1.º de Agosto, os contratorpedeiros **Bertioga** e **Beberibe**, o Sr. Almirante Ingram pronunciou o seguinte discurso:

"Ilustres convidados e meus camaradas das Marinhas do Brasil e dos Estados- Unidos: Reünimo-nos aqui hoje, afim de dedicar êste momento à cerimônia da transferência oficial de dois esplêndidos **destroyers**-escolta ao Governo do Brasil, pelo Governo dos Estados- Unidos. Êstes navios, projetados na guerra e construídos sob o regime do esforço de guerra, representam um tributo da capacidade do meu país em engenho e produção.

Estais em condições de testemunhar um acontecimento único nos anais da Marinha, que nos proporciona a demonstração concreta da esplêndida colaboração das Forças Navais do Brasil e dos Estados- Unidos, operando ombro a ombro, na mais cordial camaradagem no Atlântico-Sul; oficiais e praças da Marinha do Brasil teem trabalhado em estreita harmonia com os seus camaradas do Norte, e receberam e executaram os nossos métodos de treinamento, de forma que as novas guarnições estão agora organizadas e preparadas para embarcar imediatamente em condições de fazer êstes navios operar com a mesma eficiência que as guarnições que estão para desembarcar dêles. Isto em si mesmo é uma demonstração do esplêndido entendimento existente entre as Forças Armadas dos dois países; é um exemplo brilhante para o mundo do perfeito trabalho de conjunto de forças aliadas.

Os fundamentos básicos da guerra têm sofrido pequena alteração desde as campanhas de Gengis Kahn, há alguns séculos, porém, o que mudou realmente foram os instrumentos de guerra e sua aplicação própria. A história registrará que a batalha do Atlântico foi a grande batalha decisiva desta guerra. A segurança militar impediu que as ocorrências e os métodos desta campanha fossem publicados. Isto, porém, pode ser dito agora. A campanha submarina inimiga não está somente controlada em definitivo, mas está decisivamente vencida, como provam as estatísticas. Existem ainda muitos submarinos em operações e continuarão a causar alguns danos, porém, êles serão implacavelmente perseguidos e caçados como serpentes marítimas.

Enquanto se processa esta caça, os grandes combóios de tropas, de suprimentos e de alimentos, navegam em relativa segurança. Sem esta vitória no mar, não existiria hoje Inglaterra livre, nem as campanhas vitoriosas da África e na Itália, nem o apoio à Rússia, nossa grande aliada, nem a segunda frente para o avanço final para a vitória contra o huno arrogante. Esta força contribuiu definitivamente para esta grande operação aliada.

É com um grande orgulho que me apresento hoje a vós, com as minhas congratulações aos oficiais e praças das forças no mar, aqui no Atlântico-Sul. Tendes realizado um grande trabalho. Estais merecendo um elogio e recebereis, em tempo, o agradecimento tão profundamente merecido. As forças aéreas têm recebido mais medalhas pela campanha atual contra o inimigo porém, tendes executado uma tarefa não menos importante e vossa contribuição para a sua derrota tem sido de grande magnitude. Vosso comandante aprecia convenientemente o vosso esforço neste trabalho penoso e também sabe que os pequenos navios de escolta criaram um grupo impetuoso de homens do mar que constituiu motivo de orgulho para o Brasil e para os dos Estados- Unidos.

Tal como o Poderoso Deus do Universo dirige o sol para nascer a léste, lançando seus primeiros raios sôbre a América do Sul, aqui nas Costas de Natal, assim também o Brasil está destinado a ser a grande potência do Continente Sul-Americano. O Brasil será preparado enérgicamente para uma grande influência permanente e para a chefia da política da América Latina. O futuro do Brasil está estreitamente vinculado ao mar e ao ar. Para ser rico e poderoso o Brasil precisa ter comércio ininterrupto com os outros países do mundo. Para desempenhar sua parte na conservação da paz do mundo e para proteger, suas vastas linhas de comunicações, deve ter fortes e eficientes, Marinha de Guerra, Força Aérea e Marinha Mercante. Suas grandes linhas de tráfico devem ser no ar, para o transporte rápido, no mar para transportar sua riqueza.

O dia de hoje marca a realização do seu sonho sôbre o Brasil e a Marinha Brasileira. Espero que a política aqui demonstrada hoje seja mantida até que os nvios de guerra excedentes dos Estados- Unidos, sejam fornecidos ao Brasil, de modo, que possais garantir e eficientemente operar a segunda Marinha do hemisfério ocidental e, dispondo dêste poder, continueis a cooperar com

os Estados- Unidos no exercício de sua influência, de todas as maneiras para a paz no mundo e perfeito entendimento entre todos os países das Américas e finalmente para a constante proteção do hemisfério ocidental contra agressões.

Desejo às guarnições que deixam o **Herzog** e **Penwili** uma viagem rápida e segura para os Estados- Unidos e umas boas férias, para então ficarem prontas a guarnecer novos navios, afim de viajar e realizar coisas que façam com que êste trabalho termine, de maneira que todos possamos regressar aos nossos lares. Com as guarnições brasileiras que deverão receber os navios congratulo-me pela aptidão para assumir esta responsabilidde. Desejo a vós todos os sucessos. Êstes são os navios ideais para preparar-vos para operações com esta nova e moderna Esquadra de que vos acabo de falar. Observei o vosso progresso com amizade e tenho grande confiança em vossa capacidade de ação. Meus amigos, agindo pois em nome do Presidente dos Estados- Unidos, eu entrego oficialmente o **Herzog** e o **Pennwili** ao Governo dos Estados- Unidos do Brasil, em cumprimento ao acôrdo prévio. Que o futuro poder do Brasil seja representado pelo valor de sua **Marinha**".

---

Usando da palavra por ocasião da entrega dos CTs **Bracuí** e **Baurú** o Almirante Jonas Ingram pronunciou a seguinte oração:  
"Distintos convidados, meus camaradas.

Reünimo-nos, novamente, como convidados em tórno do Almirante Ary Parreiras, Comandante dêste crescente Arsenal brasileiro. O Almirante cumpre magnificamente a missão de chefe e aliado dêste estabelecimento. Sinto-me também satisfeito com a presença, aqui, do Almirante Doryval Teixeira para assistir a uma cerimônia que marca época nas relações entre as Marinhas do Brasil e dos Estados- Unidos. Digo "época", porque há quinze dias atrás, aqui em Natal, dois contratorpedeiros de escolta da **Marinha Americana**, foram transferidos para a **Marinha Brasileira** e guarnecidos por ela. Êsses mesmos navios partiram daqui há quatro dias e já se acham, hoje, em operações ativas com as forças do Atlântico Sul.

Transferimos hoje mais dois contratorpedeiros para o Brasil: **Reybold** e **Mc Ann**. Completa-se, assim, uma divisão homogênea de navios que operarão como uma unidade da **Marinha Brasileira**.

Projeta-se que êsses navios operem como um grupo de escolta brasileiro, pra trazer grandes combóios de Trinidad aos mais distantes portos do Atlântico-Sul.

Será a primeira vez em que um grupo de escolta de combate, unificado, entrará na grande base naval de Trinidad, sob o pavilhão do Brasil e sob o comando de um oficial da Marinha Brasileira.

É algo que deverá alegrar o coração de todo o verdadeiro brasileiro. É um desses acontecimentos que demonstram ao mundo a força do Brasil.

Grande significação do poder naval do Brasil, em operações fora do limite de vossas águas territoriais, é a de vossa Força Expedicionária, tomando posição nas linhas de frente, ômbro a ômbro com os vossos aliados, contra nosso inimigo comum. Simboliza a força do Novo Mundo, simboliza a força do Novo Brasil — uma potência mundial reconhecida como tal pelas outras potências dêste mundo. Êste poder traz consigo certas responsabilidades com que o vosso grande país é capaz de arcar. De meu longo convívio convosco eu sei que os vossos interesses e desejos são idênticos aos do meu próprio povo, no aspirar a paz. Idênticas oportunidades para o comércio e a cultura e, acima de tudo, entendimento cordial e uma confiança mútua entre as nações dêste Hemisfério e tanto quanto possível com tôdas as nações do mundo.

São ocasiões como esta que fortalecem os laços de amizade. Não há melhores emissários de boa vontade do que vós, marinheiros, que ides divulgar êste acontecimento aos vossos respectivos povos, como prova de habilidade que tereis, oficiais e praças da Marinha Brasileira, em dar adiante e operar com êstes navios de maneira eficiente. Tenho a máxima fé em vossa habilidade para fazê-lo. Sei que vós estabelecéis padrões para operações com a nova e moderna Marinha do Brasil. Fazei com que êles sejam altos.

Sou grato aos oficiais e praças do **Reybol** e do **Mc Ann**, pelo bom serviço que desempenhastes nas águas do Atlântico-Sul. Desejo-vos pronto regresso aos vossos lares, mais rápido que eu puder conseguir, uma boa licença e depois vosso retôrno a um outro teatro ativo, para uma vitória breve e decisiva. Agradeço a tôdas as representações de ambos os governos pelos esplêndidos

esforços dispensados para treinar estas guarnições em operações de guerra. Desejo mencionar, especialmente, o Comandante Cox, que com o seu pequeno e leal grupo em Miami, tanto fizeram nesse sentido junto com muitos outros. Que estes navios sejam um grande elo de compreensão humana e da amizade que possa sempre existir entre os Estados- Unidos e o Brasil.

Meus amigos — Agindo pelo Presidente Roosevelt é em nome dêle que entrego oficialmente ao Govêrno Brasileiro o **Reybold** e o **Mc Ann**, de acôrdo com os entendimentos prévios”.

#### DISCURSO DO ALMIRANTE ARÍ PARREIRAS

Em seguida às palavras do Almirante Ingram, o Almirante Arí Parreiras proferiu o seguinte discurso:

“Pela segunda vez, no decurso do mês de Agôsto de 1944, a Base Naval de Natal tem a honra de receber a visita de V. Excia.. Desta, como da outra vez, vem V. Excia., em nome dêste grande cidadão do mundo — Presidente Roosevelt — fazer entrega à Marinha do Brasil de dois belos navios — **destroyers**-escolta **Reybold** e **Mc Ann** — completando, assim, uma divisão homogênea da Marinha Brasileira, que sob o comando superior de V. Excia. e do Almirante Soares Dutra, executará tarefa de alta valia para garantir as rotas marítimas no Atlântico-Sul.

Como bem acaba de dizer V. Excia., essas cerimônias assinalam “época” — a do reconhecimento da Nação Brasileira como potência mundial, potência essa cuja fôrça ora em florescimento não será utilizada para fins diversos daqueles para os que são utilizados os de sua grande Pátria, defesa do direito e da garantia da justiça e manutenção da liberdade de todos os povos, mui especialmente de tôdas as nações do continente americano. Êstes símbolos de fôrça, que são os navios de guerra, quando singram os mares, tendo a drapejar nas caranguejas Bandeiras como as dos Estados- Unidos da América do Norte e Estados- Unidos do Brasil, como que se transformam em símbolos de esperança, porque se sabe, que essas Bandeiras não cobriram nem jamais cobrirão a pátria de atos contrários aos princípios de honra e cavalheirismo, e que suas tripulações, compostas de homens livres, jamais serão utilizadas para fins de conquistas e opressão. Estamos vivendo, positivamente o “século das Américas”, isto é, a época em que um espírito novo, pleno de idealismo e compreensão, rigorosamente

impulsionado por estadistas de larga visão, age qual vento rijo sobre a superfície amortecida pela calmaria dos interesses ocultos, que foram e continuarão a representar as causas reais dos flagelos que periodicamente assolam a humanidade e roubam a todos da Pátria o que ela tem de mais belo — sua mocidade. Pode assim V. Excia. estar certo de que o espírito que anima os oficiais e marinheiros do Brasil, que dentro de alguns instantes tripularão os navios que devem ser entregues, nada difere dos de seus camaradas americanos — eles se esforçarão para tirar dos navios o máximo rendimento, para mantê-los no mais alto grau de eficiência, tornando realidade a esperança manifestada por V. Excia.

Em nome do Governo dos Estados-Unidos do Brasil, por delegação especial do Vice-Almirante Henrique Aristides Guilhem, Ministro da Marinha, declaro recebidos os *destroyers*-escolta **Reybold e Mc Ann**.

#### HOMENAGEM DA MARINHA DE GUERRA BRASILEIRA AO ALMIRANTE JONAS INGRAM

Apos a cerimônia da entrega de navios norte-americanos à Marinha Brasileira, na Base Naval de Natal, o Almirante Ary Parreiras surpreendeu o Almirante Ingram com uma homenagem que emocionou a todos os presentes. Na sala do comando da Base, o Almirante Parreiras, tendo ao seu lado D. Aracy Parreiras, ofereceu uma pulseira de ouro, tendo cravejada uma grande água-marinha, à esposa do Almirante Ingram, proferindo, na ocasião, as seguintes palavras:

“Interpretando o pensamento dos chefes, oficiais e marinheiros do Brasil, já tive oportunidade de dizer ao comandante em chefe das forças navais do Atlântico-Sul quão alto é o conceito em que são tidos os seus serviços relevantíssimos à causa das Nações Unidas. Agora, com a mesma sinceridade, venho me desincumbir de outra missão, de caráter bem mais delicado, porque nela não será ouvida voz da razão, e assim, outra, que a todos nos toca muito mais profundamente — a do coração. Esta missão se resume em solicitar ao Almirante Ingram a autorização necessária para homenagear um ser que, em uma cidade de sua grande Pátria, com os olhos da alma voltados para a imensidade dos oceanos e o coração amantíssimo de esposa e mãe perenemente preocupado pela sorte dos entes que lhe são mui caros, vela no silêncio e eleva

quotidianamente suas preces fervorosas pela vitória da causa sagrada das Nações-Unidas, simbolizando, assim, a mulher estadunidense, cujo desprendimento, estoicismo e valor têm merecido a admiração do mundo. É singela esta homenagem, e o mimo que a corporifica outro valor não tem que o da espontaneidade de sua lembrança.

Assim, Almirante Ingram, os chefes, oficiais, e marinheiros brasileiros, rogando-lhe fazer chegar às mãos de sua digníssima esposa uma água-marinha do Brasil, pedem para que ela a conserve como recordação da sincera amizade, de respeito e elevada admiração que todos lhe consagram”.

O Almirante Ingram, visivelmente emocionado, agradeceu a lembrança.

#### Os comandantes e imediatos das novas unidades

Pelo Sr. Almirante Aristides Guilhem, Ministro da Marinha, foram nomeados para comandar e immediatar os novos contratorpedeiros os seguintes oficiais:

##### Comandantes

Capitão de Corveta José Pereira Cotta Filho, do **Bertioga**,  
Capitão de Corveta Mário Pinto de Oliveira, do **Beberibe**,  
Capitão de Corveta Alberto Jorge Carvalhal, do **Bracuí** e  
Capitão de Corveta Silvio Borges de Sousa, do **Baurú**.

##### Imediatos

Capitães-Tenentes Edir de Carvalho Rocha, Jurandir Chagas, Oscar Lones Fabião e Silvio Azambuja Maurício de Abreu.

Esses novos navios, por ato de S. Excia. o Sr. Ministro da Marinha, foram mandados incorporar à Esquadra, incluindo-os na Força Naval do Nordeste.

---

## AS COMEMORAÇÕES DO 2.º ANIVERSÁRIO DA ENTRADA DO BRASIL NA GUERRA

**Missa campal na Praia do Russel — Placa comemorativa da declaração de beligerância — A ação da Marinha Brasileira em dois anos de guerra.**

O Brasil comemorou, a 22 de Agôsto, na mais estreita comunhão de sentimentos cívicos, a passagem da data de declaração do estado de guerra entre o nosso país e a Alemanha e a Itália, em face da agressão recebida por essas nações totalitárias.

Tôdas as classes sociais participaram dessas comemorações que tiveram grande realce nesta capital e nos Estados.

### **A missa campal na Praia do Russell**

A população da Capital da República, pelas legítimas representações de tôdas as classes, compareceu à missa mandada resar no Russell, ato que foi, por todos os títulos, uma imponente demonstração de patriotismo.

A praça oferecia um aspecto majestoso. Muito antes da hora determinada, milhares de pessoas já se concentravam no local, aguardando o início da cerimônia religiosa.

Ao fundo destacava-se o altar, erguido sob a copa das árvores. No centro, no espaço compreendido entre o altar e o palanque oficial, de onde as autoridades assistiriam ao ato, viam-se delegações das nossas Forças Armadas, colégios e representações trabalhistas. À direita, achavam-se as delegações da Cruz Vermelha Brasileira, Marinheiros, Soldados da Aeronáutica, Fusileiros Navais e Voluntários da Legião Brasileira de Assistência; ao centro, as representações dos Empregadores, Escola Militar, Escola Naval, Escola de Aeronáutica e C. P. O. R. À esquerda, estavam o Corpo de Bombeiros, Soldados do Exército e da Polícia Militar e as delegações de vários colégios desta capital.

As classes trabalhadoras fizeram-se representar por suas delegações dos estabelecimentos fabris.

À esquerda do altar, um dístico ostentava a seguinte legênda: "O Brasil tem o dever de lutar não só para desagravar-se da ofensa recebida, como pela importância dessa participação na luta para a

defesa dos seus direitos, na discussão da paz. (a). — **Getúlio Vargas**".

Essas palavras do Chefe da Nação, que encontraram eco no coração e na consciência nacional, traduziram o momento histórico de há dois anos atrás quando o Brasil revidou com a única atitude compatível com as suas tradições, a afronta recebida.

À chegada do Sr. Presidente Getúlio Vargas, a multidão ali presente prorrompeu em aplausos ao Chefe da Nação, que, recebido pelos Ministros de Estado e outras autoridades, dirigiu-se à tribuna de honra, onde era aguardado pelos membros do Corpo Diplomático, Adidos Militares, Navais e de Aeronáutica e outras pessoas gradas.

Ao som do Hino Nacional, foi hasteado o Pavilhão Brasileiro. Precisamente às 9,30 horas. D. Benedito de Sousa, Bispo de Orisa, acolitado pelos capelães militares, iniciou o Santo Sacrifício da Missa, ouvida com grande união por toda a assistência.

No palanque presidencial viam-se o Presidente do Supremo Tribunal Federal, Ministros de Estado, Corpo Diplomático, Diretor-Geral do DIP, Chefe do Estado-Maior do Exército, Prefeito do Distrito Federal, Presidente do Tribunal de Apelação, Comandante da 1.ª Região Militar, Diretor do Material Bélico, Generais, Almirantes e Brigadeiros, presidentes das entidades autárquicas e figuras de relêvo em nossa sociedade.

Em mais quatro palanques, tomaram lugar outras autoridades civis e militares.

Fato digno de registro foi a presença de milhares de pessoas à missa, destacando-se as famílias dos soldados da FEB e parentes unirem sempre em torno da figura ímpar de S. Excia.

O padre Edgard França, que descreveu a missa para a transmissão feita pelo Departamento de Imprensa e Propaganda, ao terminar a sua alocução, exaltou a obra de reconstrução nacional do Presidente Getúlio Vargas, concitando os brasileiros a se unirem sempre em torno da figura ímpar de S. Excia.

Terminada a missa, o Bispo de Orisa, D. Benedito de Sousa, acompanhado dos capelães militares que acolitaram, deixou o altar e dirigiu-se à tribuna de honra, abençoando, à passagem, a grande assistência. Cumprimentando o Presidente Getúlio Vargas, o celebrante congratulou-se com S. Excia. pela incorporação da FEB ao 5.º Exército Americano.

Novas aclamações se fizeram ouvir quando o Presidente Getúlio Vargas deixou a tribuna de honra, após a celebração do ofício religioso.

### Uma placa de bronze inaugurada no Catete

Por iniciativa do IV Congresso de Brasilidade, realizou-se, no Catete, a inauguração de uma placa comemorativa do II aniversário da declaração de guerra do Brasil às potências do Eixo.

O ato teve lugar no "hall" do Palácio, estando presente Ministros de Estado, Diretor-Geral do DIP, Presidente do DASP, Chefe do Estado-Maior da Armada, Comandante da 1.<sup>a</sup> Região Militar, membros do referido Congresso e outras altas autoridades, civis e militares.

O Sr. Getúlio Vargas, que se fazia acompanhar de todos os componentes dos gabinetes Civil e Militar, foi recebido pelo Conselho Diretor do Congresso e demais pessoas presentes, ouvindo-se o Hino Nacional executado pelas Bandas da Polícia Militar, Batalhão de Guardas, Corpo de Fuzileiros Navais e Polícia Municipal. Representações escolares e trabalhistas que enchiam, completamente, as dependências do andar térreo do Catete, romperam em calorosa salva de palmas.

A placa reproduzia em bronze a histórica fotografia da reunião ministerial que declarou beligerância à Alemanha e à Itália.

De início, o Prof. Oton de Sousa e Silva saudou o Presidente da República, na qualidade de Presidente do IV Congresso de Brasilidade, acentuando a expressão e a espontaneidade da homenagem, tendo palavras de louvor e aplauso à obra do governo, acentuando, por fim, que a declaração de guerra do Brasil representava um ato que a Nação, unânimemente, solicitara e aprovava.

### A ação da Marinha Brasileira em dois anos de guerra

A passagem do segundo aniversário da entrada do Brasil na guerra oferece oportunidade à divulgação dos seguintes dados sobre a atuação da Marinha Brasileira nesses dois anos de beligerância.

Antes da declaração do estado de guerra entre o Brasil e a Alemanha e Itália, já os estaleiros da Ilha das Cobras haviam

construídos dois monitores, seis mineiros-varredores, três contratorpedeiros, condutores de Flotilha, de 1.500 toneladas e seis contratorpedeiros, de 1.250 toneladas; êstes, ao todo, dezessete unidades modernas, que vieram reforçar grandemente a nossa Esquadra.

Estaleiros particulares como os da Organização Henrique Lage, construíam pequenas unidades que viriam cooperar na defesa do nosso litoral. Construía-se a grande Base Naval de Natal e aparelhava-se os estabelecimentos navais. Todos os setores da Marinha estavam dominados pelo mesmo espírito renovador.

A Administração Naval não se limitava a bater quilhas. Cuidava do reparo das velhas unidades que prestam serviço há cêrca de 35 anos, muitas das quais como os dois grandes encouraçados, foram inteiramente remodelados, passando por obras de vulto.

O grande Arsenal da Ilha das Cobras ainda atendia a reparos de navios estrangeiros que dêle se socorriam.

A instrução do pessoal era objeto de cuidados especiais. A Esquadra estava em constante exercício de manobras e de tiro na Ilha Grande e nos mares do Sul. As viagens de instrução ao estrangeiro realizavam-se com regularidade, preparando a mocidade para a vida do mar. Saíamos de um estado de semi-letargia para um estado de atividade construtiva, de realizações práticas, num momento de indisfarçável gravidade.

O estado de guerra entre o Brasil e as duas nações do Eixo não encontrou a Marinha de Guerra desprevenida. Ao contrário, ela estava vigilante e todo o seu pessoal cômico de sua responsabilidade e da gravidade do momento. A oficialidade e as guarnições dos navios, a postos, prontos para cumprir o seu dever, consoante as tradições da Marinha. O Ministro agindo com clarividência e decisão, dando providências e coordenando tudo quanto convinha à ação preservadora da segurança Nacional.

Em 23 de Janeiro de 1942, quando se realizou nesta capital, a Terceira Reunião de Consulta dos Ministros das Relações Exteriores dos Países Americanos, a situação do Brasil já era grave, em face do conflito internacional. Naquela reunião era aconselhado, unânimemente, o rompimento das relações diplomáticas com a Alemanha, Itália e Japão. Esse rompimento efetivou-se,

por parte do Brasil, poucos dias após à Reunião dos Chanceleres Americanos. Começaram os torpedeamentos de navios mercantes brasileiros na costa leste dos Estados-Unidos, no mar das Caraibas e na costa do Nordeste brasileiro.

Ainda não estávamos em guerra, já 17 navios mercantes brasileiros tinham sido afundados por ação submarina. Centenas de brasileiros, tripulantes e passageiros, homens, mulheres e crianças, pagavam com a vida o crime de viajar em navios de uma nação neutra, que faziam o comércio pacífico de cabotagem ou o internacional com nações amigas.

O torpedeamento de 5 navios mercantes, no litoral brasileiro, verificado em 15 e 16 de Agosto de 1942, com enormes perdas de vidas, emocionou a Nação e levou o Governo a declarar o estado de beligerância com as nações agressoras.

---

## AS COMEMORAÇÕES DO DIA DA NOSSA INDEPENDÊNCIA

### A parada militar, a inauguração da Avenida Presidente Vargas e a "Hora da Independência"

Com o ardor cívico dos anos anteriores, festejou-se, a 7 de Setembro, em todo o território nacional, a data magna da nossa Pátria.

Nesta capital, as festividades tiveram início às 7 horas da manhã, atraindo, desde o amanhecer, imensa multidão que se estendia desde Botafogo até à Praça da República, para assistir a passagem das nossas forças armadas no momento de desfilar. Era mais compacta a massa popular na Avenida Rio Branco e no trecho da Avenida Presidente Vargas.

### A revista e o desfile

Constituiu um espetáculo imponente a tradicional parada militar, formando quasi tôdas as unidades, sediadas nesta Capital, do Exército, Marinha, Aeronáutica, Fôrças Auxiliares, da Reserva e escolares.

Deixando o Palácio Guanabara, às 8,25 horas, o Sr. Getúlio Vargas, em companhia do Ministro da Guerra, General Eurico

Dutra, do General Firmo Freire e do Prefeito, Sr. Henrique Dodsworth, e do Comandante Otávio de Medeiros, passou em revista à tropa que se achava formada desde o Mourisco até à Avenida Passos, no cruzamento com a Avenida Presidente Vargas.

Pouco depois das 9 horas iniciou-se a parada sob o comando do General Valentim Benício da Silva que estava acompanhado do seu Estado-Maior, composto dos seguintes oficiais:

Coronel Antônio Alencastro Guimarães, Tenente-Coronel Augusto Frederico de Araújo Correia Lima, Majores Rubens Noronha de Miranda, Salm de Miranda, Leo Borges Fortes, Asperides de Sousa França, Capitão Pedro A. Mena Barreto, Comandante Luiz Felipe Sinay, e de oficiais da Aeronáutica, Corpo de Bombeiros e da Polícia Militar e tendo como ajudantes de ordens, os Capitães Enedino Nunes Pereira e Sículo Rodrigues Perlingeiro.

Surgiu, então, a linha de bandeiras históricas do Brasil que lembram tôdas as fases da nossa vida política, desde o Brasil Colonial até a República.

#### **Fôrças componentes do desfile**

Constituiu o primeiro grupamento as Fôrças Navais, sob o Comando do Capitão Mar e Guerra Silvio de Camargo, acompanhado da Escolta e Banda de Música. Grupamentos das Fôrças Escolares, Infantaria, Fôrças das Reservas, Artilharia e Cavalaria e por último vinham as Fôrças Moto-Mecanizadas.

O DIP, fez, em tôda a extensão da Avenida Presidente Vargas e na Praça da República, um serviço de alto-falantes e irradiou o desfile com o concurso de vários locutores, em ondas longas, médias e curtas para o Brasil e exterior.

#### **A inauguração da Avenida Presidente Vargas**

Encerrado o desfile, o Presidente da República congratulou-se com o Ministro da Guerra pela excelente demonstração de garbo e preparo da tropa. Em seguida, no palanque presidencial, assinou a ata da inauguração da nova artéria, que foi entregue ao tráfego público.

O Presidente da República retirou-se, então, para o Palácio Guanabara.

### A "Hora da Independência"

No Estádio do Vasco da Gama, realizou-se, às 16 horas, a cerimônia da "Hora da Independência", apresentando aquela praça de esportes aspecto festivo, com milhares de bandeiras nacionais agitadas pelos manifestantes.

Ao chegar o Sr. Presidente da República, que se fazia acompanhar de todos os membros dos Gabinetes Civil e Militar, ouviram-se, vivas ao Brasil, às Forças Expedicionárias, à Vitória das Nações Unidas, enquanto as bandas militares executavam o Hino Nacional. Após as manifestações o Sr. Getúlio Vargas, ao microfone do Departamento de Imprensa e Propaganda proferiu um imponente discurso que foi muito aplaudido.

### A demonstração orfeônica

Sob a regência do maestro Vila Lobos, foi executado, em seguida, por 30.000 crianças, o seguinte programa:

Hino da Independência; Hino à Bandeira; Santos Dumont (a três vozes); Invocação à Cruz (3 vozes) e "Trabalhar, progredir e vencer".

Uma série de saudações, a várias vozes, executaram as crianças, que empunhando retângulos verdes, amarelos, brancos e azues, formaram o pavilhão do Brasil, terminando o programa com a saudação: — "Salve Getúlio Vargas".

Após congratular-se com o Ministro da Educação, Sr. Gustavo Capanema, pelo êxito da solenidade, o Sr. Getúlio Vargas retirou-se para o Palácio Guanabara, recebendo novas aclamações.

---

### VICE-ALMIRANTE DURVAL DE OLIVEIRA TEIXEIRA

Por Decreto n. 1 520-E, de 22-9-1944, publicado no **Boletim do M. M.** n. 40, de 5 de Outubro do corrente ano, o Exmo. Sr. Presidente da República resolveu promover, por merecimento, no Corpo de Oficiais da Armada, ao posto de Vice-Almirante, o Contra-Almirante Durval de Oliveira Teixeira.

---

## O ALMIRANTE WILLIAM OSCAR SPEARS NO RIO-DE-JANEIRO

### As visitas feitas por S. Excia. às várias dependências da administração naval

Convidado pelo Almirante Henrique Aristides Guilhem, Ministro da Marinha, chegou a esta capital, no dia 14 de Setembro vindo de Recife, pelo "clipper" da Pan American World Airways, o Almirante William O. Spears, Chefe do Estado-Maior da Divisão Panamericana da Armada dos Estados- Unidos, acompanhado de seu ajudante de ordens, Capitão-Tenente Luther Mathew Bolton. O Almirante Spears que visitou as nossas bases navais, esteve em Belém, Natal e Recife, onde lhe foi dado apreciar as instalações da Marinha Brasileira.

O referido oficial-general, amplamente relacionado com os nossos meios navais, serviu durante sete anos no Brasil, integrando a Missão Naval Americana, sob a chefia do Almirante Vogelgesang. Ao seu desembarque, entre outras figuras de destaque, compareceram os Almirantes José Maria Neiva, Comandante Naval do Centro e Mário Hecksher, Diretor da Escola Naval; o Comodoro Harold Dodd, chefe da Missão Naval Americana, os Capitães de Fragata Vitor Fontes, chefe do Gabinete do Ministro da Marinha e José Espíndola, Comandante do navio-escola **Almirante Saldanha**, os comandantes dos submarinos **Tupí**, **Timbira** e **Humaitá** e chefes de repartições e serviços navais.

### As visitas aos departamentos navais

No dia imediato ao da sua chegada, o Almirante Spears, acompanhado do Comandante H. Dodd, Chefe da Missão Naval Americana, do seu ajudante de ordens, Comandante Bolton e do Capitão de Fragata Paulo Nogueira Penido, foi recebido pelo titular da pasta da Marinha e toda a oficialidade do Gabinete de S. Excia., no salão de audiências do Ministério. Depois de conversar demoradamente com o Almirante Guilhem, o ilustre visitante percorreu todas as dependências do edifício.

Em dias subsequentes ao da recepção no Gabinete do Sr. Ministro da Marinha, o Almirante Spears, sempre acompanhado do Comandante Penido e do seu ajudante de ordens, Comandante Bolton, visitou o AMIC, na Ilha das Cobras, onde foi recebido

pelo Almirante Regis Bittencourt, Diretor-Geral e demais oficiais daquele importante departamento industrial, tendo percorrido detidamente tôdas as oficinas do Arsenal. Depois de ali almoçar, o Almirante Spears esteve na Escola de Tática Anti-Submarina. Ali êle apreciou também as modernas instalações para o ensino desse curso que são idênticas às de Miami, nos Estados-Unidos.

O Almirante Spears, prosseguindo no programa de visitas aos estabelecimentos navais, esteve na Diretoria do Armamento da Marinha, onde foi recebido pelo Comandante João Paiva de Azevedo, diretor do estabelecimento, e demais oficiais, tendo percorrido tôdas as dependências do importante setor da nossa Marinha de Guerra. Após o almoço que lhe foi oferecido, dirigiu-se S. Excia. à Ilha das Enxadas, onde visitou o Departamento de Educação Física da Marinha e o Centro de Instrução, tendo sido recebido pelos respectivos diretores, Comandantes Valdemar Mota e Mário Lopes Ipiranga dos Guaranis.

Depois de ter ido a Montevidéu, no dia 20 de Setembro, e regressado a 23 do mesmo mês à esta capital, o Almirante Oscar W. Spears, a convite do Almirante Jorge Dodsworth Martins, almoçou na Diretoria de Navegação. Em seguida, visitou o Departamento de Rádio do Arsenal de Marinha, onde foi recebido pelo Comandante Guilherme Bastos Pereira das Neves e pela oficialidade que ali serve.

Finalmente, no dia 27 do corrente, o Almirante Spears visitou a Base Naval de Combustíveis e a Estação Rádio-Telegráfica da Marinha, instaladas na ilha do Governador. Depois de percorrer tôdas as suas dependências, o ilustre visitante almoçou na mesma ilha, em companhia do Comandante José Luiz Belart e de outros oficiais.

#### **Homenagem do Ministro da Marinha ao Almirante Spears**

Durante a permanência, entre nós, do Chefe do Estado-Maior da Divisão Pan-Americana, recebeu S. Excia. muitas homenagens por parte das autoridades navais, destacando-se, dentre elas, o banquete de despedida que lhe ofereceu o Almirante Aristides Guilhem, às 21 horas do dia 25 de Setembro, no edificio do Ministério da Marinha.

Saudando o homenageado, o Sr. Ministro da Marinha pronunciou o seguinte discurso:

“Senhor Almirante Spears. — É para nós um grande prazer termos V. Excia. e o Tenente Bolton no nosso convívio, honrando o convite que fizemos para uma visita aos estabelecimentos e instalações do Ministério da Marinha do Brasil.

Em certo período de sua longa carreira militar, V. Excia., serviu prestimosa e brilhantemente em nosso país, na primeira fase das atividades da Missão Naval dos Estados-Unidos junto à Marinha de Guerra do Brasil. Da totalidade dos oficiais norte-americanos, membros da Missão que tem renome erguido em sua colaboração no preparo doutrinário e prático dos oficiais brasileiros, guardam êstes recordações perfeita e sempre amiga, reconhecidos às luzes que receberam e às constantes provas de acendrado espírito americano, mediante o qual se têm unido, cada vez mais, os servidores das duas grandes pátrias da América, resultando ampla compreensão de ideais comuns e realidades felizes.

Há quasi um quarto de século, V. Excia. tem tido a constância de demonstrar nobres sentimentos relativamente ao Brasil, dignos da nossa gratidão, desde o primeiro e prolongado contacto que teve com os brasileiros. No decurso de tão longo período a princípio no Brasil e depois nos Estados-Unidos, especialmente quando essa atividade no **Navy-Department** V. Excia. nos tem prestado a nós e aos seus compatriotas, serviços de pronta, inteligente e eficaz assistência. Ainda há pouco menos de dois anos, quando da visita ao nosso país do saudável, esforçado e brilhante Ministro Frank Knox, a cuja memória rendemos reconhecida e sentida homenagem, V. Excia. o acompanhou ao Brasil, qualificado que era, experiente da nossa pátria pelo contacto que mantinha com ela e com os seus servidores da Marinha, para as delicadas e preciosas funções de assessor do ilustre Ministro, hoje infelizmente desaparecido.

A vinda então de V. Excia. ao Brasil foi proficua à orientação daquela alta autoridade junto a nós, resultando a maior soma possível de benefícios recíprocos na empresa em que, desde então, se encontram empenhados os dois países americanos, tradicionalmente amigos.

Missionário que foi entre nós da cultura e da experiência norte-americana no domínio das atividades navais, V. Excia. se fez em seguida um dos solícitos intermediários da ação aproxima-

dora dos dois povos e das duas respectivas Marinhas, já tão aproximados, dentro e fora do campo estritamente profissional.

O desejo para que, mais uma vez, V. Excia. viesse ao Brasil, como hóspede da sua Marinha de Guerra, tinha motivos plenos e legítimos; ser-mos-ia grato revê-lo, mostrando-lhe ao mesmo tempo, como a nossa cordialidade e sincero aprêço, o grau de evolução da Marinha Nacional em todos os seus aspectos, comparado com o que V. Excia. encontrou quando fez parte da Missão Naval e com o que viu, depois, quando aqui esteve em excursão com o Ministro Frank Knox.

Tenho pois a maior satisfação em saudar a V. Excia., agradecendo-lhe o ter aceitado o convite que lhe dirigi, para rever o Brasil e a sua Marinha de Guerra, como grande e prestimoso amigo de tanto tempo, amigo para o qual o nosso coração está aberto e a nossa palavra se manifesta em louvor merecido. Ergo a minha taça e a todos os presentes convido a beberem à saúde e felicidade do nosso nobre e velho amigo, Almirante William Spears”.

Agradecendo, o Almirante Spears disse que se sentia imensamente feliz em encontrar-se de novo com os seus colegas, e que, não há muito, naquela mesma sala, havia sido recebido juntamente com o Coronel Knox, Ministro da Marinha dos Estados- Unidos, numa expressiva homenagem, da qual guardava grata recordação. Saliou que o ponto mais importante desta guerra foi certamente o fato do Brasil, no momento mais crítico, oferecer as suas bases armadas para que a decisão em favor dos aliados fosse nítida e indiscutível. E que as primeiras vitórias na África só foram possíveis devido à cooperação em Natal, de onde saíram dezenas de milhares de aviões, numa média de um, de quatro em quatro minutos.

Depois de apreciar o desenvolvimento material da Marinha e a mentalidade elevada dos seus oficiais, assim terminou o seu discurso:

“Devemos selar a cooperação do Brasil neste conflito, erguendo em Natal, um monumento comemorativo à decisiva colaboração deste país na guerra em prol da causa das Nações Unidas, e no alto desse monumento, na sua principal face, deve ser gravado o nome do Almirante Aristides Guilhem”.

Finalizando a cerimônia, o Almirante Spears e seu ajudante de ordens, Comandante Bolton, foram condecorados pelo Ministro

da Marinha; o primeiro com a "Ordem do Mérito-Naval" e o segundo com a "Ordem do Cruzeiro-do-Sul".

Estiveram presentes as seguintes pessoas: Ministro da Marinha, Almirante Aristides Guilhem; Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Vieira de Melo; Almirante José Maria Neiva, Mário de Oliveira Sampaio, Luiz Augusto Pereira das Neves, Mário Hecksher, Jorge Dodsworth Martins, Gustavo Goulart, Oscar Frias Coutinho, Artur de Freitas Seabra e Fábio Alves de Vasconcelos; conselheiro comercial Walter J. Donnely, Capitães de Mar e Guerra Charles J. Rend, Harold Dodd, Otávio Figueiredo de Medeiros, Washington Perry de Almeida, Átila Aché, Oscar Barbosa Lima, Carlos Frederico Noronha, João Paiva de Azevedo, Renato de Almeida Guilhobel, Guilherme Pereira Neves e Antônio Guimarães; comodoros Rovert E. Garrels, Eugene L. Lugibih, Ernesto C. Collins, Karl E. Johnsson, Lowell Oifford Collins, Luther M. Bolton; Sr. Theodore A. Xanthaky, Capitães de Fragata Vitor da Silva Fontes, Valdemar de Araújo Mota, Garcia d'Ávila e Albuquerque, Aires Pinto da Fonseca Costa, Mário Ipiranga dos Guaranis, Jorge do Paço Matoso Maia, Jorge Pais Leme, José Espindola, Paulo Nogueira Penido, Celso Aprigio Macedo Soares, Mário Rebelo de Mendonça e Capitães-Tenentes Alfredo Barreiros de Carvalho, Leopoldo Correia de Paiva e Aluisio Galvão Antunes.

#### No Gabinete

O Ministro da Marinha, no dia 27, recebeu em seu Gabinete o Almirante William Oscar Spears, com quem manteve demorada conferência. Nessa ocasião, foram tratados importantes assuntos referentes ao esforço de guerra naval dos Estados-Unidos e do Brasil.

O Almirante Spears, cujo embarque esteve bastante concorrido, regressou aos Estados-Unidos, via Corumbá, La Paz e Lima, acompanhado do seu ajudante de ordens Capitão-Tenente Luther Mathew Bolton, no dia 27 de Setembro.

---

#### ATOS ADMINISTRATIVOS

Regulamento para Promoções dos Oficiais da Armada — O Decreto n. 16010, de 6 de Julho de 1944, manda acrescentar ao

Artigo 38, do Regulamento para Promoções dos Oficiais da Armada, um Parágrafo. B. 29/44.

**Padrão de vencimentos dos Escrivães da Justiça Militar** — O Decreto-lei n. 6706, de 18 de Julho de 1944, eleva o padrão de vencimentos dos cargos de Escrivão da Justiça Militar, dos Quadros Permanentes dos Ministérios da Guerra e da Marinha, e dá outras providências. B. 31/44.

**Quartel Central de Marinheiros** — O Aviso n. 1 253, de 28 de Julho de 1944, manda transferir, da Ilha das Enxadas para a do Mocanguê, o Quartel Central de Marinheiros, ficando instalado, provisoriamente, numa das dependências da Base da defesa Flutuante. B. 31/44.

**“Escola Almirante Tamandaré”** — O Aviso n. 1 254, de 31 de Julho de 1944, manda dar o nome de “Escola Almirante Tamandaré” ao Centro de Instrução do Pessoal Subalterno, atualmente funcionando na Ilha das Enxadas. B. 31/44.

**“Centro de Instrução do Rio-de-Janeiro”** — O Aviso n. 1 255, de 31 de Julho, de 1944, manda dar a designação de “Centro de Instrução do Rio-de-Janeiro”, ao conjunto de estabelecimentos de ensino existentes, atualmente, na Ilha das Enxadas, e dá outras providências. B. 31/44.

**C. T. “Beberibe”** — O Aviso n. 1 267, de 1 de Agosto de 1944, manda incorporar à Armada o Contratorpedeiro **Beberibe**. B. 32/44.

**C. T. “Bertioga”** — O Aviso n. 1 268, de 1 de Agosto de 1944, manda incorporar à Armada o Contratorpedeiro **Bertioga**. B. 32/44.

**C. T. “Bracuí”** — O Aviso n. 1 325, de 15 de Agosto de 1944, manda incorporar à Armada o Contratorpedeiro **Bracuí**. B. 34/44.

**Baixa de navios** — Os Avisos ns. 1 227, de 25 e 1 248, de 28 de Julho de 1944, mandam dar baixa, respectivamente, do serviço da Armada aos seguintes navios: C. V. **Camaquã** e Contratorpedeiros **Piauí**, **Rio-Grande-do-Norte**, **Sergipe** e **Santa-Catarina**. B. 33/44.

**Reserva da Armada** — O Decreto n. 16 147, de 21 de Julho de 1944, manda modificar a alinea g do Art. 4.º do Regulamento para a Reserva da Armada, aprovado pelo Dec. n. 10 489, de 24-9-1942. B. 34/44.

**C. T. "Baurú"** — O Aviso n. 1 326, de 15 de Agosto de 1944, manda incorporar à Armada o Contratorpedeiro **Baurú**. B. 34/44.

**Medalhas Navais do Mérito de Guerra** — O Decreto n. 16 368, de 16 de Agosto de 1944, aprova e manda executar o Regulamento para a concessão das Medalhas Navais do Mérito de Guerra, denominadas "Cruz Naval", "Serviços Relevantes" e "Serviços de Guerra". B. 35/44.

**Vencimentos do Pessoal da Reserva e Reformados** — O Aviso n. 1 439, de 4 de Setembro de 1944, estabelece regras sobre os vencimentos do pessoal da Reserva e reformados, em serviço ativo. B. 36/44.

**Bem de família** — O Aviso n. 1 410, de 31 de Agosto de 1944, manda levantar a cláusula **bem de família** em todos os casos em que o valor do imóvel for superior a cem mil cruzeiros. B. 36/44.

**"Aspirante Nascimento"** — O Aviso n. 1 501, de 21 de Setembro de 1944, manda incorporar à Armada, para o serviço da D. N., como Navio-Auxiliar, o navio mercante **Aspirante Nascimento**. B. 39/44.

---

## ESTADOS-UNIDOS

### O CENTENÁRIO DO PRIMEIRO NAVIO DE GUERRA COM HÉLICE

Em círculos navais dos Estados-Unidos, celebrou-se, recentemente, o centenário da determinação do primeiro navio de guerra com hélice do mundo, o **S. Princeton**.

Este navio foi projetado pelo inventor suéco John Ericsson, cujas construções de hélices adquiriram uma importância revolucionadora.

John Ericsson foi aos Estados-Unidos, em 1839, depois de haver trabalhado muitos anos na Inglaterra como engenheiro mecânico e inventor; construiu, entre outras coisas, uma locomotiva. Na América, êle é conhecido sobretudo, como o construtor do **Monitor**, pequena nave, armada de um só canhão, que conseguiu vencer a fragata blindada **Merrimac**, dos Estados do Sul, em uma batalha em Hampton Roads, salvando assim a armada dos Es-

tados do Norte. Esta vitória converteu John Ericsson em um herói nacional. Em 1926, se inaugurou em Washington uma estátua em sua memória, em presença do príncipe herdeiro e da princesa herdeira da Suécia.

John Ericsson construiu ainda Monitores para outros países. Fez também experiência com a construção de torpedeiros. Entre outras construiu uma pequena nave chamada **Destroyer**, provida de tubos lança-torpedos, abaixo da linha de flutuação. A hélice e o **Monitor** são seus principais inventos, mas também se devem a êle outras muitas descobertas, especialmente no que se refere à utilização do vapor.

John Ericsson, que nasceu e se educou nos distritos mineiros do Centro da Suécia, de onde procedem tantos dos talentos mecânicos suécos, não regressou à sua pátria senão depois de sua morte. Seus restos mortais foram transportados para a Suécia, a bordo do cruzador americano **Baltimore**, em 1890. Foi enterrado com grande solenidade em sua cidade natal Filipstad, onde há um grande mausoléu perpétuo à memória deste grande inventor.

---

### OS MARINHEIROS DO BRASIL NA PARADA DO "INDEPENDENCE DAY"

Por ocasião das comemorações do **Independence Day**, encontrava-se fazendo cursos especiais na Escola de Treinamento Naval, em Cleveland, um destacamento da Marinha Brasileira, composto de oficiais, sargentos e praças, o qual tomou parte na parada do Dia da Independência dos Estados-Unidos, naquela cidade, e perante uma assistência de mais de 70000 pessoas desfilaram os marinheiros brasileiros, sendo muito aplaudidos.

O encarregado dos festejos da tradicional data americana, Comandante R. T. Hanson, em carta dirigida ao comandante do destacamento brasileiro, salientou a sua ótima impressão não só pela boa aparência como pela precisão de movimentos dos nossos marujos, exaltando-lhes as esplêndidas qualidades de militares.

---

# NECROLOGIA

---

## VICE-ALMIRANTE HERÁCLITO DA GRAÇA ARANHA

Faleceu, nesta capital, a 4 de Agôsto, o Vice-Almirante Heráclito da Graça Aranha.

---

## VICE-ALMIRANTE, GRADUADO, REFORMADO, JERÔNIMO REBELLO DE LAMARE

Faleceu, nesta capital, a 22 de Maio do corrente ano, o Vice-Almirante, graduado, reformado, Jerônimo Rebello de Lamare.

---

## CONTRA-ALMIRANTE, GRADUADO, PM, REFORMADO JOÃO TAVARES IRACEMA

No dia 10 de Julho, nesta capital, faleceu o Contra-Almirante, graduado, PM, reformado, João Tavares Iracema.

---

## CAPITÃO DE MAR E GUERRA, REFORMADO EMANUEL GOMES BRAGA

A 30 de Agôsto, faleceu, nesta capital, o Capitão de Mar e Guerra, reformado, Emanuel Gomes Braga.

---

## CAPITÃO DE MAR E GUERRA, GRADUADO, REFORMADO, OTON DE NORONHA TORREZÃO

Na cidade de Niterói, Estado do Rio-de-Janeiro, faleceu, a 25 de Setembro, o Capitão de Mar e Guerra, graduado, reformado, Oton de Noronha Torrezão.

---

## CAPITÃO DE MAR E GUERRA DA RESERVA REMUNERADA, ILDEFONSO GOUVÊA DE CASTILHO

Nesta capital, faleceu, a 11 de Julho, o Capitão de Mar e Guerra da Reserva Remunerada, Ildefonso Gouvêa de Castilho.

**CAPITÃO DE FRAGATA, DA RESERVA DE 1.ª CLASSE,  
JOÃO PEDRO DE SOUZA LOBO**

No dia 24 de Maio faleceu, nesta capital, o Capitão de Fragata, da Reserva de 1.ª Classe, João Pedro de Souza Lobo.

**CAPITÃO DE CORVETA, GASTÃO  
MONTEIRO MOUTINHO**

No cumprimento do dever, a bordo da CV **Camaquã**, faleceu, no mês de Julho, o Capitão de Corveta, Gastão Monteiro Moutinho.

**CAPITÃO DE CORVETA, IN, DA RESERVA DE  
1.ª CLASSE, WELLINGTON DE LEMOS VILAR**

Faleceu nesta capital, a 6 de Julho, o Capitão de Corveta, IN, da Reserva de 1.ª Classe, Wellington de Lemos Vilar.

**CAPITÃO DE CORVETA, FARMACÊUTICO, DA RESERVA  
DE 1.ª CLASSE, JOAQUIM DO AMARAL  
JANSEN DE FARIA**

Faleceu no dia 27 de Agosto, nesta capital, o Capitão de Corveta, Farmacêutico, da Reserva de 1.ª Classe, Joaquim do Amaral Jansen de Faria.

**CAPITÃO DE CORVETA, PM, DA RESERVA  
REMUNERADA, AVELINO GOMES**

Na cidade de Manaus, Estado do Amazonas, faleceu, a 18 de Setembro, o Capitão de Corveta, PM, da Reserva Remunerada, Avelino Gomes.

**PRIMEIRO TENENTE, RUBENS POGGI FIGUEIREDO**

A bordo da CV **Camaquã**, faleceu, no cumprimento do dever, no mês de Julho, o Primeiro Tenente, Rubens Poggi Figueiredo.

**PRIMEIRO TENENTE, MA, REFORMADO, JOÃO  
ADOLPHO DE FARIA GAMA**

No dia 10 de Setembro, nesta capital, faleceu o Primeiro Tenente, MA, reformado, João Adolpho de Faria Gama.

## SEGUNDO TENENTE, INTENDENTE NAVAL, HÉLVIO DE OLIVEIRA ALBUQUERQUE

No cumprimento do dever, em serviço, a bordo do NA **Vital de Oliveira**, faleceu, no mês de Julho, o Segundo Tenente, IN, Hélvio de Oliveira Albuquerque.

## GUARDA-MARINHA, AGENOR BRITO

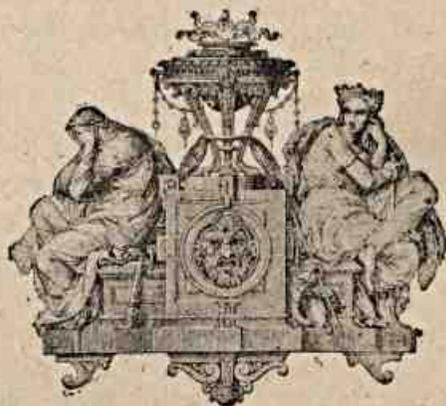
Faleceu, no cumprimento do dever, a bordo do NA **Vital de Oliveira**, o Guarda-Marinha, Agenor Brito.

## GUARDA-MARINHA, MILTON JANSEN DE FARIA

No mês de Julho, faleceu, no cumprimento do dever, a bordo do NA **Vital de Oliveira**, o Guarda-Marinha Milton Jansen de Faria.

NOTA — No Boletim do Ministério da Marinha, n. 32, de 10-8-1944, acha-se publicada a relação nominal dos Suboficiais, Sargentos e Praças falecidos no cumprimento do dever, a bordo da CV **Camaquã** e NA **Vital de Oliveira**, no mês de Julho do corrente ano.

As famílias enlutadas a **Revista Marítima Brasileira** envia sentidas condolências.



# REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

## ÍNDICE ALFABÉTICO DO 124º VOLUME

(De Janeiro a Junho de 1944)

### A

- Altitudes (Determinação no mar da direção e intensidade do vento em diferentes) — Capitão de Fragata Renato Bayardino ..... 625
- Aviões e Submarinos — C. F. X. .... 653 e 921

### C

- Capitão-Tenente Sebastião Fernandes de Sousa (Gastão Penalva) — Capitão de Mar e Guerra Dídio Costa, Benjamim Costallat, Maria Eugênia Celso, Domingos Barbosa, Assis Memória, Vicente Racioppi e outros ..... 503
- Concreto de 1943 (Navios de) — Trad. — Capitão de Fragata Renato Bayardino ..... 871
- Copacabana (As Enfermarias de Marinha — A Enfermaria de Beribéricos de) — Capitão de Corveta, Cirurgião-Dentista, Júlio Marcondes do Amaral ... 565

### D

- Determinação no mar da direção e intensidade do vento em diferentes altitudes — Capitão de Fragata Renato Bayardino ..... 625
- Direito Internacional Público — Novas considerações sobre neutralidade — Capitão-Tenente A. M. Braz da Silva ..... 863

E

Encouraçado (Não prescindais do) — Bernard Brodie — Trad. A. R. ....	587
Enfermarias de Marinha (As) — A Enfermaria de Beri- béricos de Copacabana — Capitão de Corveta, Ci- rurgião-Dentista, Júlio Marcondes do Amaral .....	565
Extratos sobre Saldanha da Gama .....	553 e 803

F

Frank Knox (Ministro) — Capitão de Mar e Guerra Dídio I. A. da Costa .....	771
---	-----

G

Gastão Penalva (Capitão-Tenente Sebastião Fernandes de Sousa) — Capitão de Mar e Guerra Dídio Costa, Benjamim Costallat, Maria Eugênia Celso, Domingos Barbosa, Assis Memória, Vicente Racioppi e outros	503
Geográfico, publicados na "Revista Marítima Brasileira" (Relação de trabalhos de caráter) — Luiz Augusto Ferreira de Moura .....	879
Guilhem, Sentinela da Glória Naval (O Almirante) — Severino Uchôa .....	545

I

Intensidade do vento em diferentes altitudes (Deter- minação no mar da) — Capitão de Fragata Re- nato Bayardino .....	625
Internacional Público (Direito) — (Novas considera- ções sobre a neutralidade) — Capitão-Tenente A. M. Braz da Silva, .....	863

K

Knox (Ministro Frank) — Capitão de Mar e Guerra Dídio I. A. da Costa .....	771
---	-----

L

- Livro nocivo (Um): — “A vitória pelo emprêgo do poder aéreo” — Cap. Fragata Carlos Penna Botto.. 837 e 603

M

- Marinha (As Enfermarias de) — A Enfermaria de Beribéricos de Copacabana — Capitão de Corveta, Cirurgião-Dentista, Júlio Marcondes do Amaral ..... 565
- Marítimo (Vitória pelo poder) — Francis Mc. Murtrie — Trad. — A. R. .... 829

N

- Navios de concreto de 1943 — Trad. — Capitão de Fragata Renato Bayardino ..... 871
- Necrologia ..... 753 e 1035
- Neutralidade (Direito Internacional Público — Novas considerações sôbre) — Capitão-Tenente A. M. Braz da Silva ..... 863
- Noticiário ..... 731 e 1003

P

- Poder Aéreo” (“A vitória pelo emprêgo do) — (Um livro nocivo) — Cap. de Fragata Carlos Penna Botto 837 e 603
- Poder marítimo (Vitória pelo) — Francis Mc. Murtrie — Trad. — A. R. .... 829

R

- Relação dos trabalhos de caráter geográfico publicados na “Revista Marítima Brasileira” — Luiz Augusto Ferreira de Moura ..... 879
- Respiga ..... 681 e 949

— IV —

Revista de Revistas — A. R. ....	637 e	899
Revoluções que eu vi (As) — Capitão de Mar e Guerra Frederico Villar .....	517 e	781

S

Saldanha da Gama (Extratos sôbre).....	553 e	803
Sebastião Fernandes de Sousa (Capitão-Tenente) (Gastão Penalva) — Capitão de Mar e Guerra, Didio Costa, Benjamim Costallat, Maria Eugênia Celso, Domingos Barbosa, Assis Memória, Vicente Racioppi e outros		503
Sentinela da glória naval (O Almirante Guilhem) — Severino Uchôa .....		545

T

Trabalhos de caráter geográfico publicados na “Revista Marítima Brasileira” (Relação de) — Luiz Augusto Ferreira de Moura .....		879
---	--	-----

V

Vento em diferentes altitudes (Determinação no mar da direção e intensidade do) — Capitão de Fragata Re- nato Bayardino .....		625
Vitória pelo emprêgo do poder aéreo” (“A) — (Um livro nocivo) — Cap. de Fragata Carlos Penna Botto	837 e	603

EXTRATOS DO REGULAMENTO E REGIMENTO INTERNO DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA, APROVADOS, RESPECTIVAMENTE, PELO DECRETO N. 13315, DE 2 DE SETEMBRO DE 1943 E AVISO N. 1875, DE 22 DE OUTUBRO DO MESMO ANO.

---

Do Regulamento:

CAPÍTULO III

Art. 6 — A *Revista Marítima Brasileira* compete divulgar trabalhos e notícias que interessam às Marinhas de Guerra e Mercante, e tudo que se relacione com as atividades marítimas brasileiras.

Parágrafo único — A *Revista Marítima Brasileira* será custeada pelas dotações orçamentárias próprias, bem como pelo produto de assinaturas e outras fontes de receita.

CAPÍTULO VIII

Disposições finais

Art. 16 — Para estimular o estudo de assuntos técnicos, o Ministro da Marinha poderá conceder um prêmio ao trabalho de maior utilidade prática para a Marinha, escolhido entre os que, no período de três anos, foram publicados na *Revista Marítima Brasileira*.

Parágrafo único — O prêmio a que se refere este artigo será conferido por uma comissão designada pelo Ministro da Marinha.

---

Do Regimento Interno:

CAPÍTULO II

Art. 12 — Qualquer pessoa, pertencente ou não às classes da Armada, poderá tratar na *Revista Marítima* de quaisquer assuntos relativos à Marinha, em seus diferentes ramos.

Art. 13 — Para que os escritos possam ser insertos na *Revista Marítima*, devem ter um tal ou qual mérito, a juízo do redator-chefe, e não devem tratar de assuntos partidários ou de caráter pessoal que possam ser motivo de rivalidade entre diferentes classes ou acarretar desprestígio a qualquer delas.

Art. 14 — Nos escritos que não afetem a forma de discussão, cada qual terá a liberdade de escrever para a *Revista Marítima* tantos artigos quantos julgar conveniente, sobre um mesmo ou diferentes assuntos. Desde que se trave discussão, porém, sobre determinado tema, ficará limitada a um artigo e duas refutações por parte de cada um dos que intervenham nela.

# REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Destinada aos interesses da Marinha Nacional de Guerra e Mercante

## ASSINATURA ANUAL

	Brasil	Estrang.
Para oficiais .....	Cr\$ 8,00	12,00
Para Sub-Oficiais e praças } Exército e Armada }		
Para oficiais da Marinha Mercante e empregados civis do Ministério da Marinha .....	Cr\$ 9,00	
Associações das Marinhas e Repartições .....	Cr\$ 9,00	14,00
Associações estranhas à Marinha .....	Cr\$ 14,00	14,00
Civis estrangeiros à Marinha .....	Cr\$ 10,00	14,00
Número do mês .....	Cr\$ 1,50	
Número atrasado .....	Cr\$ 2,00	

## PAGAMENTO ADIANTADO

As assinaturas desta Revista podem começar em qualquer época, mas terminam sempre em Junho e Dezembro.

Toda a correspondência destinada a esta Revista deve ser remetida com este endereço: "Biblioteca da Marinha — Edifício do Ministério da Marinha — Rio de Janeiro".

Aos nossos assinantes rogamos o especial obséquio de renovarem sempre em tempo oportuno as suas assinaturas, afim de que não haja interrupção na remessa da *Revista*.

Igualmente pedimos que nos comuniquem qualquer mudança de residência, afim de que não haja extravio.

Das marinhas de comércio e de recreio, solicitamos o favor de nos enviarem, sempre que puderem, quaisquer informações úteis ou notícias de interesses geral dignas de publicação.

Admitindo a inserção de anúncios, principalmente dos que se relacionem com a vida marítima, constitui também esta *Revista* um excelente repositório de informações de toda ordem, largamente divulgada no Brasil e no Estrangeiro.

Os anúncios, da mesma forma que as assinaturas, poderão começar em qualquer data, sendo os seguintes os seus preços:

Tamanho	Por ano	Por semestre
Página inteira .....	Cr\$ 180,00	Cr\$ 100,00
Meia página .....	Cr\$ 100,00	Cr\$ 60,00

As gravuras, bem como as alterações de anúncios, serão pagas em separado.

Os pagamentos, quer de assinaturas, quer de anúncios, de pessoas que residem fora desta Capital, só poderão ser feitos mediante vales postais.

# REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

BIBLIOTECA  
RIO DE JANEIRO  
CONT. L. 1



## SUMÁRIO

<b>O Berço de Tamandaré — Capitão de Mar e Guerra Dídio I. A. da Costa</b> .....	285
<b>As Revoluções que eu vi — Capitão de Mar e Guerra Frederico Villar</b> .....	293
<b>Três Inéditos de Saldanha da Gama — Professor Walter Spalding</b> .....	315
<b>A Conquista de Guarapuava — Assinalada página de história pátria — Cap. de Mar e Guerra Dídio I. A. da Costa</b> ....	321
<b>Diário do Capelão da Esquadra Imperial — Frei Manoel Moreira da Paixão e Dores — (Abril a Nov. de 1823) — Dos Anais da Biblioteca Nacional do Rio-de-Janeiro (Volume LX - 1938)</b> .....	325
<b>Torpedeamento do NA <i>Vital-de-Oliveira</i> — Capitão de Corveta Vitor Pujol</b> .....	391
<b>Reminiscências — Capitão de Corveta Aristides de Frias Coutinho</b> .....	407
<b>Extratos sobre Saldanha da Gama</b> .....	413
<b>Capitão de Corveta Heitor Gonçalves Perdigão — Esboço biográfico — continuação — Capitão de Fragata Alberto Augusto Gonçalves</b> .....	419
<b>A Marinha dos Estados- Unidos na guerra atual — Trad. de A. R.</b> .....	437
<b>Excerpts de Navegação — Capitão de Fragata Renato Bayardino</b> .....	443
<b>Revista de Revistas — A. R.</b> .....	467
<b>Aviões e Submarinos — C. F. X.</b> .....	499
<b>Respiga</b> .....	515
<b>Bibliografia — V. P. — D. C.</b> .....	561
<b>Noticiário</b> .....	565
<b>Necrologia</b> .....	603

MINISTÉRIO DA MARINHA

# Biblioteca da Marinha

---

Relação das Revistas estrangeiras recebidas pela Biblioteca da Marinha

ARGENTINA — *Boletin del Centro Naval* — *Brújula* — *Revista de Publicaciones Navales*.

CHILE — *Revista de Marina* — *Memorial del Ejercito de Chile* — *Revista de Caballeria*.

CUBA — *Cultura Militar y Naval*.

EQUADOR — *Revista Municipal*.

ESPAÑA — *Revista General de Marina*.

ESTADOS UNIDOS — *Electrical Communication* — *U. S. Naval Institute Proceedings* — *Foreign Affairs* — *Revista Aerea Latino Americana*.

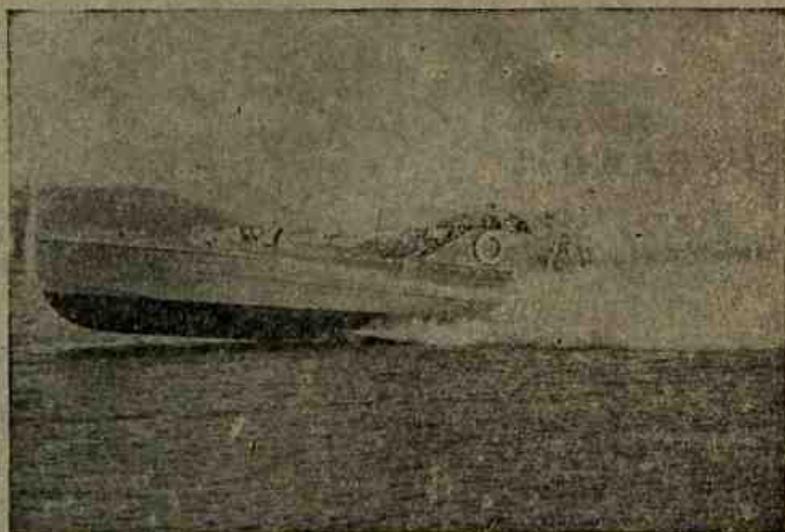
PERÚ — *Revista de Marina*.

PORTUGAL — *Anais do Clube Militar Naval*.

URUGUAI — *Revista Marítima* — *Revista Militar y Naval*.

VENEZUELA — *Revista del Ejercito, Marina y Aeronautica*.

# VEDETA-TORPEDEIRO A MOTOR



56 M. PH. COM UMA CARGA SUPERIOR AO  
EQUIPAMENTO COMPLETO PARA A GUERRA

(Acreditamos ser esta a maior velocidade jamais  
conseguida nas condições acima)

CONSTRUIDO POR

**JOHN I. THORNYCROFT & Co. Ltd.**

ÚNICOS REPRESENTANTES PARA O BRASIL

# THORNYCROFT

MECÂNICA E IMPORTADORA, S. A.

RIO-DE-JANEIRO — S. PAULO



## FARÓIS

Marítimos e  
Aeromarítimos

de todos os tipos,  
a Acetileno e  
Elétricos.

## BÓIAS

de Luz

de qualquer tipo com  
sino automático  
e apito.



Farol AGA, rotativo, automático

**RÁDIO-FARÓIS**  
**RÁDIO RECEPTORES**  
**ILUMINAÇÃO**  
PARA CAMPOS DE AVIAÇÃO

GÁS OXIGÊNIO E ACETILENO  
MATERIAL DE SOLDA

*Companhia AGA do Brasil de Gás Acumulado*

RUA ANTUNES MACIEL, 31 - 33  
TEL. 28 - 4128 — RIO-DE-JANEIRO

**DUAS GRANDES FIGURAS DA MARINHA**  
**O MARQUÊS DE TAMANDARÉ**

Notável biografia do nosso grande Almirante pelo Almirante Henrique Boiteux — volume com 600 páginas, com inúmeras ilustrações — preço Cr\$ 50,00.

---

**CENTENÁRIO DO ALMIRANTE JÚLIO  
DE NORONHA**

Esbôço biográfico (1845-1945) de Noronha Santos — Vol. com 208 páginas e muitas ilustrações preço Cr\$ 25,00.

---

Pedidos à Livraria

**EDITORA ZÉLIO VALVERDE**  
**TRAVESSA DO OUVIDOR, 27**  
**Caixa Postal 2956 — RIO-DE-JANEIRO**

**ACHAM-SE À VENDA NA BIBLIOTECA DA  
MARINHA**

Os seguintes livros:

**SALDANHA** — Biografia do Almirante L. Ph. de Saldanha da Gama (Volume ilustrado, de 484 páginas, pelo Cap. Mar e Guerra Dídio I. A. da Costa) Preço Cr\$ 20,00.

---

**NORONHA** — Biografia do Almirante Júlio César de Noronha (Volume de 420 páginas, com muitas ilustrações, pelo Cap. Mar e Guerra Dídio I. A. da Costa) Preço Cr\$ 20,00.

---

**NAUTICAL TERMS** (Têrmos Náuticos) Da autoria do Cap. de Corveta Alexandre de Azevedo Lima. Volume de 359 páginas. Preço Cr\$ 25,00.

**CIA. DE MÁQUINAS HOBART  
DAYTON DO BRASIL**

RUA DA LAPA, 37 — FONE: 42-9136

C. P. n.º 4 — SUCURSAL 9

---

**BALANÇAS AUTOMÁTICAS  
BATEDEIRAS  
PICADORES DE CARNE  
CORTADORES DE FRIOS  
LAVADORES DE PRATOS  
LAVADORES DE COPOS**

---

— PEÇAM FOLHETOS E INFORMAÇÕES —

**VAGO**

# AO REI DOS MARES



ARTIGOS SANTÁRIOS  
E CANALIZAÇÕES SUBMARINAS

\*

**MEDEIROS SARTORE & C.**  
Sucessores de MEDEIROS & BORGES

—\*—

RUA TEÓFILO OTONI N.º 162

TELEFONE: 24-1096

— RIO DE JANEIRO —

## RUPTURITA

Alto Explosivo Brasileiro

Patente de: **ÁLVARO-ALBERTO**

Oficial de Marinha e Professor de Explosivos na Escola Naval

—:—

SOCIEDADE BRASILEIRA DE EXPLOSIVOS RUPTURITA S./A.

### RUPTURITA HIDRÁULICA

Considerada pela E. F. Central do Brasil como EXPLOSIVO DE 1ª CLASSE, com rendimento equivalente ou superior ao das melhores dinamites estrangeiras e comparável ao da própria blasting gelatine Nobel; adequada ao trabalho em rochas duríssimas e desmontes SOB ÁGUA.

—:—

ESCRITÓRIO:

**AVENIDA RIO BRANCO, 137**

8º a., Salas, 819-820 - Edifício GUINLE - Caixa Postal, 2321  
- Telefone: 23-2739 - Endereço Telegráfico: "Rupturita" -  
Cods. Ribeiro, Bentleys e Mascote, 2ª - RIO-DE-JANEIRO

# F. R. DE AQUINO & CIA. LTDA.

PROCURADORES

## MATRIZ

AVENIDA RIO BRANCO, 91 - 6º AND. — TELEFONE 23-1830

## FILIAL EM SÃO PAULO

R. 15 DE NOVEMBRO, 244, 4º AND. (Ed. Canadá) TELEFONE 3-7313

## AGÊNCIAS

### RIO

AVENIDA ATLÂNTICA, 554-B — TELEFONE 27-7313

### NITERÓI

R. VISCONDE RIO BRANCO, 425, S. 3 — TELEFONE 2283

### PETRÓPOLIS

AVENIDA 15 DE NOVEMBRO, 775 — TELEFONE 4741

ADMINISTRAÇÃO, COMPRA E VENDA  
DE IMÓVEIS



Agência Financial de Portugal

**RUA TEÓFILO OTONI, 4**

TELEFONE 23-3598

CAIXA POSTAL 818

RIO DE JANEIRO

\*

SAQUES SÔBRE PORTUGAL

PAGAVEIS EM TODOS OS CONCELHOS DO  
CONTINENTE, MADEIRA E AÇORES, PELA

CAIXA GERAL DE DEPÓSITOS, CRÉDITO  
E PREVIDÊNCIA

# TÁBUAS NÁUTICAS E AERONÁUTICAS

(SEA AND AIR NAVIGATION TABLES)

SOLUÇÕES UNIFORMES E UNIVERSAIS  
ULTRA - SIMPLIFICADAS

PELO

CAPITÃO DE MAR E GUERRA  
RADLER DE AQUINO  
DA ARMADA BRASILEIRA

À VENDA NAS PRINCIPAIS LIVRARIAS

## MAURICE SINGER

2100 - CRESTON AVENUE

New York City

\*

MAURICE SINGER, filho e successor de Joe Singer, largamente conhecido entre os oficiais e todo o pessoal da Marinha de guerra do Brasil, oferece aos clientes brasileiros os seus serviços em Nova York para quaisquer encomendas ou compras nos Estados Unidos, assim como informações, embarques, etc., mediante módica comissão.

\*

2100 - CRESTON AVENUE

----- NOVA YORK -----

# REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Publicação do Ministério da Marinha

Sede: Biblioteca da Marinha — Edifício do Ministério da Marinha — Rio-de-Janeiro

## SUMÁRIO

O Berço de Tamandaré — Capitão de Mar e Guerra Dídio I. A. da Costa .....	285
As Revoluções que eu vi — Capitão de Mar e Guerra Frederico Villar .....	293
Três Inéditos de Saldanha da Gama — Professor Walter Spalding .....	315
A Conquista de Guarapuava — Assinalada página de história pátria — Cap. de Mar e Guerra Dídio I. A. da Costa .....	321
Diário do Capelão da Esquadra Imperial — Frei Manoel Moreira da Paixão e Dores — (Abril a Nov. de 1823) — Dos Anais da Biblioteca Nacional do Rio-de-Janeiro (Volume LX-1938) .....	325
Torpedeamento do NA <i>Vital-de-Oliveira</i> — Capitão de Corveta Vítor Pujol .....	391
Reminiscências — Capitão de Corveta Aristides de Frias Coutinho .....	407
Extratos sobre Saldanha da Gama .....	413
Capitão de Corveta Heitor Gonçalves Perdigão — Esboço biográfico — continuação — Capitão de Fragata Alberto Augusto Gonçalves .....	419
A Marinha dos Estados-Unidos na guerra atual — Trad. de A. R. ....	437
Excerptos de Navegação — Capitão de Fragata Renato Bayardino .....	443
Revista de Revistas — A. R. ....	467
Aviões e Submarinos — C. F. X. ....	499
Respiga .....	515
Bibliografia — V.P — D. C. ....	561
Noticiário .....	565
Necrologia .....	603

## REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

---

### REDATOR-CHEFE

Capitão de Mar e Guerra . . . — Dídio I. A. da Costa

### REDADORES

Capitão de Fragata . . . . . — Renato Bayardino

Capitão de Corveta . . . . . — Adalberto Rechsteiner

Capitão-Tenente . . . . . — Cesar Feliciano Xavier

Primeiro Tenente . . . . . — Gilberto Huet de Bacellar

# Revista Marítima Brasileira

ANO LXIV — OUT. NOV. E DEZ. DE 1944 — Ns. 4, 5 e 6

## O BERÇO DE TAMANDARÉ

O glorioso Almirante Joaquim Marques Lisboa, Marquês de Tamandaré, Patrono da Marinha de Guerra do Brasil, era filho legítimo de Francisco Marques Lisboa e de D. Eufrásia Joaquina de Azevedo Lima.

Dos seus assentamentos, existentes no Arquivo da Marinha, consta que era natural do Rio-Grande-do-Sul, isto é, da Província do mesmo nome. (A terra natal, inscrita nos livros-mestres do pessoal dos quadros da Armada referia-se a Província, no regime monárquico, e refere-se a Estado, no republicano).

Esse primeiro tópico da longa e brilhante fé-de-ofício fôra feito “conforme certidão que apresentou”, ao ingressar na Armada o grande servidor da pátria. Até agora, não pudemos ver esse documento, que teria sido necessariamente recolhido ao Arquivo da Marinha. É possível que esteja entranhado num dos 16.000 volumes remetidos por aquele Arquivo ao Arquivo Nacional.

Por um documento, dado em Lisboa a 20 de Julho de 1804, existente no segundo Arquivo citado (Coleção 64, livro 31, fls. 94, 94v, 95 e 95v, copiado por R. M.), reproduzido na *Revista Marítima Brasileira* de Novembro-Dezembro de 1936, verifica-se que fôra concedida ao pai do Almirante Tamandaré, Francisco Marques Lisboa, a propriedade do “Ofício de Patrão-Mor do Pôrto do Rio-Grande de S. Pedro-do-Sul que já se achava servindo por Carta passada pelo Vice-Rei daquele Estado”.

Esta é uma passagem daquele documento ou Carta do Príncipe-Regente D. João:

“.....

E constando-me igualmente do merecimento e inteligência, e mais circunstâncias que concorrem na pessoa do dito Francisco Marques Lisboa: Hei por bem fazer-lhe

mercê da propriedade do dito officio de Patrão-Mor do Pôrto do Rio-Grande de S. Pedro-do-Sul, como mera serventia vitalicia, enquanto eu não mandar o contrário, podendo usar o uniforme de Segundo-Tenente da Armada Real enquanto a servir, e com a qual vencerá o ordenado, próis e percalços que diretamente lhe pertencerem, e gozará dos privilégios e isenções que como tal lhe competirem, com declaração que se Eu Fôr Servido extinguir o dito officio lhe não ficará porisso obrigado a Minha Fazenda satisfação alguma. Pelo que, etc.

....."

Havia alguns anos que o Segundo-Tenente Patrão-Mor Francisco Marques Lisboa se achava no exercício do cargo em que fôra provido no Rio-Grande-do-Sul, ao nascer o seu filho Joaquim, futuro e grande herói nacional, a 13 de Dezembro de 1807.

Havia documentação decisiva de que o Almirante Tamandaré nascera na Província do Rio-Grande-do-Sul. Não acontecia o mesmo quanto ao lugar do seu nascimento.

Durante e depois da guerra do Paraguai, publicaram-se vários ensaios biográficos do Almirante, dando-o como nascido na vila de S. José-do-Norte. Mais tarde, outros trabalhos biográficos indicaram a vila, hoje cidade do Rio-Grande-do-Sul, como a terra natal daquele grande marinheiro, a maior individualidade histórica da Marinha de Guerra.

Escreveram que o Almirante Tamandaré nascera na Vila de S. José-do-Norte: Salvador Furtado de Mendonça Drumond e Vitor Dias, autores, com o padre Antônio Alvares Guedes Vaz, da obra "Apontamentos Biográficos para a história das Campanhas do Uruguai e Paraguai" (1866); autores de diversos artigos publicados na imprensa do Rio-de-Janeiro e na *Revista Marítima Brasileira*; *Jornal-do-Comércio* e outros periódicos; Gustavo Barroso, no seu livro *Tamandaré, o Nelson Brasileiro* (1939); Gastão Penalva em *Tamandaré* (para Aspirantes), editado em 1942; Dídio Costa, no seu sintético trabalho *Tamandaré*, publicado em Dezembro de 1943. Neste trabalho, entretanto, o autor registrou que alguns escreveram e escreviam ter sido a vila, hoje

cidade de S. Pedro-do-Rio-Grande-do-Sul, o berço do herói, apoiados em documentação por êle ignorada.

Entre êsses escritores, podemos citar o ilustre historiador rio-grandense Alfredo Ferreira Rodrigues, no *Almanaque Literário e Estatístico do Rio-Grande-do-Sul* (ano de 1900, pág. 156, "Crônica de 1897"), conforme citação de Abeillard Barreto, distinto Presidente da Biblioteca Rio-Grandense; Edgar Fontoura, em artigo no *Correio-da-Manhã* do Rio-de-Janeiro, igualmente citado por Abeillard Barreto; e Almirante Henrique Boiteux, em *Nossos Almirantes*, autor êste que não alude à fonte a que recorreu.

Há, na Marinha de Guerra, a tradição arraigada de que o Almirante Tamandaré nascera em S. José-do-Norte, onde, a diversos oficiais de marinha, ainda vivos, pessoas do lugar mostraram, e parece que a outros ainda mostram, a casa ou o sítio em que veio a êste mundo o egrégio brasileiro.

Do exposto, verifica-se controvérsia em tórno da terra natal do grande Almirante. A publicação do meu sintético trabalho biográfico *Tamandaré*, largamente distribuído, teve a fortuna de provocar o pronunciamento da Biblioteca Rio-Grandense, pelo seu culto Presidente, Sr. Abeillard Barreto.

Êsse nobre compatriota examinou a passagem do livro relativa ao lugar de nascimento do Almirante e ofereceu-me gentilmente elementos que eu desconhecia, como, de resto, muito poucos conhecem por aqui, especialmente na Marinha de Guerra.

Os elementos, extraídos por certidão dos livros de atas da Câmara Municipal da Cidade do Rio-Grande e por mim agora conhecidos, graças à iniciativa daquele patricio, apresentam-se como dois documentos de grande importância, concorrendo para a afirmação do nome exato do lugar do nascimento do Almirante Tamandaré.

Em fins de 1883, o Imperador D. Pedro II enfermara. Ao restabelecer-se, a Câmara Municipal da cidade do Rio-Grande-do-Sul, por via telegráfica, congratulou-se com Sua

Majestade pelo feliz acontecimento. Aquela Câmara, em resposta, recebeu um despacho telegráfico nestes termos (livro n. 19 de atas da Câmara, 1883 a 1885):

“Sua Majestade o Imperador agradece à Câmara Municipal da cidade do Rio-Grande-do-Sul a felicitação que em nome dos seus Municípios e pelo restabelecimento de sua saúde acaba de lhe dirigir pelo intermédio do Camarista de Semana Visconde de Tamandaré, e este, como rio-grandense, prevalece-se da oportunidade para saudar a Câmara Municipal do lugar de seu nascimento”.

De posse desse despacho, a Câmara Municipal “resolveu que se declarasse em ata que recebeu com especial agrado a comunicação telegráfica do Exmo. Sr. Almirante Visconde de Tamandaré, tratando do restabelecimento da saúde de S. M. Imperial”. Resolveu mais a Câmara “oficiar ao mesmo Exmo. Sr., congratulando-se com a cidade do Rio-Grande por ter sido o berço de tão distinto brasileiro”.

Eis, em seguida, cópia do officio que a Câmara redigiu e enviou ao Almirante, então Visconde de Tamandaré, extraída da certidão que, por obséquio do Sr. Abeillard Barreto, nos veio às mãos:

“Câmara Municipal da cidade do Rio-Grande-do-Sul,  
17 de Janeiro de 1884.

Ilmo. e Exmo. Sr.

“A Câmara Municipal da cidade do Rio-Grande-do-Sul recebeu, com especial agrado, a saudação que V. Ex. se dignou dirigir-lhe, em telegrama de 12 do corrente, e como Camarista de Semana de Sua Majestade o Imperador, e resolveu, em sessão de ontem, agradecer a V. Ex. tão significativa prova de aprêço.

“É verdade que a província do Rio-Grande conta muitos filhos ilustres e beneméritos; mas também é verdade que entre tantos varões, que são a glória da pátria, nenhum tem conquistado uma reputação tão incontrastável em sua pureza, como esplendorosa em seus feitos militares; — e pois, a Câmara Municipal do lugar que foi o berço de V. Ex. pede à Divina Providência que prolongue a preciosa existência de tão preclaro Brasileiro, a quem Deus Guarde.

"Ilustríssimo e Exmo. Sr. Visconde de Tamandaré, Digníssimo Almirante da Armada Nacional Imperial, Conselheiro de Guerra, Ajudante de Campo de S. M. o Imperador.

"(Assinados) — Dr. Custódio Vieira de Castro, Presidente; João da Costa Goulart, Vice-Presidente; André Alves Leite de Oliveira Salgado, Teófilo Azevedo, Frederico da Silva Póvoas, José Francisco de Castro".

Juntando, muito agradecido ao ilustre Sr. Abeillard Barreto, peças tão preciosas ao que já tenho escrito e divulgado sobre a figura do grande brasileiro Almirante Marquês de Tamandaré, ofereço-as, ao mesmo passo, aos meus colegas e aos estudiosos da história pátria, os quais as apreciarão em todos os aspectos do seu significado documental.

(a.) **Dídio Iratim Afonso da Costa**  
Capitão de Mar e Guerra

Rio-de-Janeiro, 31 de Março de 1943.



O que se acaba de ler foi publicado a 31 de Março de 1943, em avulso, largamente distribuído.

A 2 de Dezembro dêste ano de 1944, o Sr. Abeillard Barreto, Presidente da Biblioteca Rio-Grandense, dirigiu ao Sr. Almirante Henrique Aristides Guilhem, Ministro da Marinha, a carta seguinte, acompanhada da certidão de casamento que por fim se transcreve:

"Rio-Grande, 2 de Dezembro de 1944.

Exmo. Sr. Almirante Aristides Guilhem

M.D. Ministro de Estado dos Negócios da Marinha.

Rio-de-Janeiro

Em ofício de 12 de Fevereiro de 1943, a que respondeu seu amável obséquio de 3 de Março do mesmo ano, teve esta Biblioteca Rio-Grandense a satisfação de remeter a V. Excia. uma prova de que foi esta cidade que serviu de berço ao glorioso Almirante Tamandaré.

Perseverando no mesmo propósito de oferecer a V. Excia. o mais amplo e completo documentário a res-

peito, obtivemos agora, nessa capital, na Matriz de Nossa Senhora da Glória, a certidão de casamento do então Capitão-Tenente Joaquim Marques Lisboa com D. Maria Eufrásia Lisboa, no qual assentamento fica evidenciado ser o primeiro "natural e batizado na Matriz da cidade do Rio-Grande de S. Pedro-do-Sul".

Pudessem ainda restar dúvidas quanto à legitimidade da declaração do próprio Tamandaré, constante do telegrama enviado à Câmara Municipal "de sua terra natal", esta certidão ora aqui junta vem pôr definitiva e irretorquível solução ao caso, afirmando o Rio-Grande como berço do ilustre marinheiro.

Como de outra feita, termino por solicitar a V. Excia. a divulgação do documento em qualquer das publicações dêsse Ministério, tôdas elas de elevado cunho, ao mesmo tempo em que solicito seja êle conservado junto à fé-de-offício do digno patrono da Marinha de Guerra Brasileira.

Ê-me grato, com o ensejo, apresentar a V. Excia. os protestos reiterados de nossa mais elevada consideração.

Pela "Biblioteca Rio-Grandense".

(a.) **Abeillard Barreto**  
Presidente



#### CERTIDÃO

"MATRIZ DE NOSSA SENHORA DA GLÓRIA -- Praça Duque de Caxias — Rio-de-Janeiro — Certifico que a fls. 81 V do livro 1º de assentamentos de casamentos desta Paróquia, encontra-se o seguinte: Cap.Ten. Joaquim Marques Lisboa com D. Maria Eufrasiá Lisboa — Aos quinze de Outubro de mil oitocentos e cincoenta e três, nesta Matriz da Gloria, dando busca no arquivo desta Igreja, encontrei uma Provisão de casamento concedida pelo Ilmo. Vigario Capitular Sede Vocante, Mons. Francisco Correia Vidgal e nela a certidão do teor seguinte: — "Certifico que, em observancia da licença supra, recebi em matrimonio, na forma do Concilio Tridentino e Constituição do Bispado, as constantes, digo, uma certidão em que consta que, aos dezanove de Fevereiro

de mil oitocentos e trinta e oito, o Revmo. Conego Pedro Bandeira de Gouvêa em virtude da Provisão retro e de licença do Reverendo Vigario Manoel da Piedade Vallongo de Lacerda, assistiu ao Santo Sacramento do matrimonio, que com palavras de presente, contrairam os nubentes Capitão-Tenente Joaquim Marques Lisboa e D. Maria Eufrasia Lisboa, ele filho leg. de Francisco Marques Lisboa e D. Eufrasia Joaquina de Azevedo Lisboa, natural e batizado na matriz da cidade do Rio Grande de S. Pedro do Sul e ela filha leg. do Conselheiro José Antonio Lisboa e de D. Maria Eufrasia Lisboa, natural e batizada na freguezia de S. José desta Corte; foram testemunhas Francisco Marques Lisboa e José Antonio Lisboa, que assinaram com o Reverendo Ministro na Provisão de Casamento arquivada nesta Igreja; do que fiz este assento por autORIZAÇÃO de S. Excia. Revdma., arquivada nesta Igreja". O Coadjutor — Pe. Francisco Martins do Monte. — Nada mais se continha no dito assentamento que fielmente fiz copiar do original a que me reporto. — Ita in fide Parochi — Matriz de Nossa Senhora da Gloria, 17 de Novembro de 1944. — (a.) Pe. Jorge O'Grady de Paiva, Coadjutor". (Firma reconhecida no tabelião Penafiel — Ouvidor, 56 — Rio).



Estampando em suas páginas a contribuição por que se empenhou com sucesso a Biblioteca Rio-Grandense, a *Revista Maritima Brasileira* divulga peças suficientemente esclarecedoras sobre o berço do glorioso Almirante Tamandaré — a cidade de S. Pedro do Rio-Grande.

DÍDIO I. A. DA COSTA

# AS REVOLUÇÕES QUE EU VI

## CONCLUSÃO

### A INTERVENÇÃO ESTRANGEIRA EM 1893

O processo contra o Capitão de Fragata Augusto de Castilho, Comandante da Fôrça Naval Portuguesa no Rio — A verdade histórica dos fatos — 13 de Março e a fuga de bordo do *Pedro III* em Montevidéu — O insigne Almirante LUIZ PHELIPPE DE SALDANHA DA GAMA.

*“Interesto, si praetëritum diligas”*. (GASTÃO PENALVA).

A Revolução de 1893 tocava ao seu fim. O Almirante Saldanha e seus comandados estavam por tal forma sitiados, dizimados e sem recursos, que era admirável o ardor com que ainda combatiam. Diante das poderosas fortificações levantadas no litoral e nos elevações da cidade e de Niterói, a vida dos revolucionários tornara-se extremamente difícil. Com os reduzidos efetivos de sua Fôrça — ainda mais reduzidos pelas mortes e ferimentos em incensantes combates e pelas doenças que flagelavam as guarnições dos navios e das ilhas ocupadas, não seria possível pensar em operações de vulto, capazes de aliviar-lhes a situação e muito menos de decidir dos destinos da guerra. As mais poderosas unidades da Esquadra achavam-se no Sul: — o *Aquidaban*, o *República* e os melhores cruzadores auxiliares permaneciam em Santa-Catarina. Florianópolis tinha agora uma Esquadra. Niterói e a Capital da República haviam aumentado consideravelmente as fôrças que as defendiam à sombra de poderosas fortificações. A falsidade de que nos batíamos pela restauração monárquica, dera-lhe também legiões de “republicanos” que bravamente se batiam “em defesa do regime”...

O Almirante Mello conhecia perfeitamente as nossas condições no Rio-de-Janeiro. Sem o seu auxílio, estaríamos irremediavelmente perdidos. Por motivos, certamente imperiosos, que nunca conseguimos desvendar, êle não nos trouxe, como estava combinado, os recursos de que carecíamos, nem foi bater a Esquadra que o Almirante Gonçalves calmamente organizava no Norte do país. Essa inação foi a causa do insucesso militar e político da Revolução.

No início do Movimento, a intervenção da Esquadra estrangeira aqui estacionada salvara o Governo de Floriano do ataque à cidade pelos navios revolucionários e deu-lhe aso para aumentar os elementos de que carecia para batê-los.

Os Comandantes Superiores das Forças Navais da França, Inglaterra, Itália, Portugal e Estados-Unidos dirigiram, nessa ocasião, aos seus respectivos Agentes Diplomáticos aqui acreditados a seguinte nota:

*"Pedimos dizer ao Senhor Marechal que a Esquadra estrangeira está autorizada a opôr-se pela força a toda tentativa do Senhor Contra-Almirante Mello dirigida contra a cidade; e isto, não por desejo de se imiscuir nos negócios do Brasil, mas por causa dos interesses superiores da humanidade, relativamente a uma população sem defesa, da qual grande parte é composta de estrangeiros, cuja segurança a Esquadra tem o direito de garantir".*

O Ministro do Exterior do Governo do Marechal Floriano (então o Dr. Felipe Pereira) mostrou-se "extremamente satisfeito" com essa "enérgica intervenção" das cinco potências que tinham navios de guerra aqui estacionados, e terminou dizendo que, se lhe era permitido infringir um pouco as praxes diplomáticas, AGRADECIA TÃO EFICAZ COOPERAÇÃO e prometia tirar ao Almirante Mello todo pretexto para hostilizar a cidade do Rio-de-Janeiro — desarmando as trincheiras do litoral...

Era uma solução dada ao pedido que o Governo Federal lhes fizera a 6 de Setembro, por intermédio do Almirante Coelho Neto, Chefe do Estado-Maior da Armada, a bordo dos seus navios capitâneas.

Era, com efeito uma intervenção salvadora, diz Nabuco, de que resultara o *Acôrdo de 5 de Outubro*, pelo qual o "Governo brasileiro se obrigava a retirar a artilharia das fortificações montadas nas elevações e no litoral da cidade, que ficaria assim entregue à defesa da Esquadra estrangeira". Os mesmos Comandantes notificaram ao Almirante Mello o seu propósito de IMPEDIR PELA FÔRÇA QUALQUER ATAQUE AO RIO-DE-JANEIRO.

Em seu relatório ao Vice-Presidente da República, assim se exprimiu o Ministro das Relações Exteriores: "*Ficou entendido que esta Capital, considerada CIDADE ABERTA, não devia ser e NÃO SERIA HOSTILIZADA PELOS REVOLTOSOS*".

“E assim se iniciou, na extensão admitida pelo Direito Internacional, dizia êle, a INTERVENÇÃO DA FÔRÇA E DA DIPLOMACIA DESSAS POTÊNCIAS EM BENEFÍCIO NÃO SÓ DOS NACIONAIS, MAS TAMBÉM E PRINCIPALMENTE DOS ESTRANGEIROS”...

O Almirante Mello, respondendo à comunicação oficial que essas Potências lhe faziam, manifestou-lhes, *“como homem e como Brasileiro, seus aplausos por essa medida!”*...

Esses aplausos, foram, por certo, devidos à convicção de que o Governo cumpriria honestamente o que prometera — isto é, retiraria as baterias do litoral, como jurara insofismavelmente no Acôrdo de 5 de Outubro. Isto foi uma pura ilusão do Chefe revolucionário e a sua perda! Mello não acreditava que Floriano reagisse e, ao que parece, não cogitava de atacar a Capital da República.

Três dias depois de assinado o Acôrdo acima referido, isto é, três dias depois do “compromisso assumido pelo Governo”, de *“graças à nobre e humanitária intervenção dessas Potências estrangeiras”*, fazer retirar os canhões que havia feito colocar no litoral e nas alturas do Rio-de-Janeiro, a fortaleza de Villegagnon — até então neutra — declarou-se pela Revolução.

“Isso veio provar — disse o Dr. Cassiano Nascimento — “isso veio provar que o armamento das alturas desta cidade era uma medida de bem entendida prudência, um recurso legítimo que poderia ser oportunamente aplicado...”

“Se aquella Fortaleza fizesse fogo para a cidade, não teria esta capital meio eficaz de defesa” — se as suas baterias não mais existissem...

Villegagnon não tinha canhões que pudessem atirar para terra... e as fortificações dos morros da cidade continuarão aumentando.

Conforme fôra estipulado no Acôrdo de 5 de Outubro, o Governo, *aparentemente* não dispunha mais de artilharia nas alturas nem no litoral; mas, *“mediante o obsequioso concurso de Sir H. Wyndham, Ministro de Sua Magestade Britânica e decano do Corpo Diplomático, ficou entendido que a dita fortaleza, desde que se declarara pela revolta, estava, “COMO OS NAVIOS, OBRIGADA A SE NÃO SERVIR DOS SEUS CANHÕES CONTRA A CIDADE”*.

*“Her Majesty’s Government having prevented the bombardment of the Capital”*... dizia o Primeiro Ministro britânico, dando à in-

tervenção estrangeira o caráter definitivo de defensora do Rio-de-Janeiro.

O Governo da República mostrou-se "muito reconhecido", apresentando "sinceros agradecimentos do Marechal Floriano" ao Representante de Sua Magestade a Rainha Vitória PELA PRONTIDÃO COM QUE A INGLATERRA ATENDERA À SUA SOLICITAÇÃO. O Almirante francês A. Libran, Comandante Superior das Forças Navais estrangeiras estacionadas no Rio, com pavilhão na Corveta *Arathuse*, afirmava ao Ministro inglês a lealdade do Almirante Mello ao Acôrdio em aprêço... Estava tudo certo: O Marechal pedia que não deixassem atirar; o Almirante Mello prometia que não atiraria... Faltou-lhe o senso da realidade militar!

Um incidente veio, porém, perturbar a *tranquilidade* dessas curiosas declarações: Fôra montado um poderoso holofote no Morro da Glória. Contra êle atiraram os Revolucionários. Protestam junto ao Governo os Comandantes das Forças Navais estrangeiras. Floriano declara que êsse holofote era destinado "APENAS À POLÍCIA DO PÔRTO E NÃO AUXILIARIA AS FORTALEZAS DA BARRA CONTRA VILLEGAGÓN"... desculpa que aqueles "Chefes Navais" increditavelmente aceitam, com ingenuidade incompatível com os seus créditos de Oficiais das Marinhas de Guerra dos seus países! Aceitaram e toleraram! Os Revolucionários não o bombardeariam e o holofote ficou, fazendo exatamente tudo quanto disseram que êle não faria... Floriano tergiversava mas prosseguia tenazmente armando com poderosas fortificações o litoral da Guanabara e as alturas circunvizinhas.

---

Ao assumir o Comando da Esquadra Revolucionária no Rio-de-Janeiro, 7 de dezembro de 1893, o Almirante Saldanha notifica aos Comandantes das Forças Navais estrangeiras que, por sua parte, tomava apenas ciência da convenção aceita pelo seu antecessor — de não fazer fogo contra a cidade com os grossos canhões da Esquadra — mas que o faria se a provocação partisse das baterias de terra.

A 23 daquele mesmo mês, o Almirante Saldanha pedia a atenção dêsses Comandantes — assim tornados mediadores entre a Revolução e o Governo — para as disposições e atitudes ultimamente

adotadas pelo Marechal Floriano e que obrigavam os Revolucionários a pôrem em prática medidas correspondentes, embora de caráter e disposições que os repugnavam:

“Não obstante as formais promessas do Góvêrno — dizia o nosso saúdoso Mestre — tôdas as alturas que bordant a própria cidade estavam guarnecidas com artilharia; não foram respeitados os lugares santificados e de benefício à humanidade sofredora. Está fortificado o Morro-do-Castelo, bem como as vizinhanças da Santa Casa de Misericórdia. Da mesma forma os morros de São-Bento e da Conceição, o primeiro com o seu secular e histórico Convento Beneditino; o segundo, com o Palácio Episcopal; e finalmente a ilha do Bom-Jesus, onde se acha o Asilo dos Inválidos da Pátria o que, tudo isso, torna difícil possa a Esquadra manter até o fim da contenda o prometido respeito pela cidade do Rio-de-Janeiro, que passou assim de *cidade aberta a praça de guerra*, no exato sentido do termo”.

A essa nota responderam os Comandantes estrangeiros reiterando ao Almirante Saldanha seu firme propósito de empregarem a força em defesa da Capital da República, porventura atacada pelos navios revolucionários. Mas fizeram ver ao Góvêrno que havia certas razões respeitáveis na nota do Almirante...

Floriano declarou-lhes, em resposta, que o compromisso assumido a 5 de Outubro CONTINUAVA A SER RESPEITADO...

O Marechal vivia admiravelmente bem com êsses diplomatas! Como D. Pedro II com o seu povo — “êles diziam o que queriam” e o Vice-Presidente da República — com muito mais poder que o Imperador — “fazia o que entendia”!

Isso foi a 23 de Dezembro de 93. A 2 de Janeiro de 94, recebia o Ministro do Exterior do Marechal Floriano uma outra nota “enérgica” do Corpo Diplomático — dos representantes das Potências com Fôrças Navais do Rio-de-Janeiro. Essa nota era provocada por uma comunicação do Capitão de Mar e Guerra Picking, Comandante das Fôrças Navais Norte Americanas, e assim rezava:

“Bordo do Cruzador dos Estados-Unidos *Charleston*, Rio-de-Janeiro, 1 de Janeiro de 1894. Os Comandantes Superiores das Fôrças Navais dos Estados-Unidos da Améfrica, França, Portugal, Inglaterra e Itália, têm a honra de trazer ao conhecimento do

Corpo Diplomático que estão de posse de informação autêntica e positiva de que uma das alturas da cidade do Rio-de-Janeiro, conhecida como Morro-do-Castelo, JÁ FORAM MONTADOS ALGUNS GROSSOS CANHÕES PRONTOS PARA SEREM USADOS; QUE, NO MESMO LUGAR HÁ TAMBÉM OUTROS GRANDES CANHÕES EM VIA DE SEREM MONTADOS E QUE HÁ DIVERSAS PEÇAS DE MENOR CALIBRE EM CARRETAS DE CAMPANHA; — todos os canhões estando protegidos por grandes sacos de areia.

“O Vice-Presidente da República do Brasil anunciou pelo seu Ministro das Relações Exteriores ao Corpo Diplomático, e por intermédio dêste aos Comandantes Superiores, em uma nota datada de 5 de Outubro de 1893, que o *Govêrno dera ordem para retirar os canhões das baterias desta cidade.*

“Os Comandantes Superiores das referidas Nações não podem, portanto deixar de considerar a colocação dêsses canhões no Morro-do-Castelo como uma ruptura do Acôrdo feito pelo Govêrno Brasileiro em 5 de Outubro de 1893, dando à cidade do Rio-de-Janeiro o caráter de *cidade fortificada.*

“Nessas circunstâncias, os Comandantes Superiores têm a honra de declarar que não se podem por mais tempo considerar na obrigação de manter a atitude que manifestaram na sua comunicação de 1.º de Outubro de 1893 ao Contra-Almirante Mello e que reiteraram na sua comunicação de 25 de Dezembro de 1893 ao Contra-Almirante Saldanha da Gama”.

Era tarde demais para que os Revolucionários reagissem. A “garantia” da Esquadra estrangeira de nada lhes servira. À sua sombra armára-se o Govêrno! Em resposta a esta nota “impertiente” dos Comandantes Superiores da Esquadra estrangeira estacionada no Rio — a 8 de Janeiro — o Ministro do Exterior do Marechal Floriano, então JÁ MUITO MAIS FORTE, lhes fala de modo diferente e adverte que o Govêrno AVISARÁ 48 HORAS ANTES DE SE SERVIR DOS CANHÕES DAS BATERIAS ESTABELECIDAS NA CIDADE! Isto é, durante todo êsse tempo as Fôrças Navais estrangeiras estacionadas no Rio amarraram as mãos dos Revolucionários, dando ensejo e comodidade ao Marechal Floriano para montar os grossos canhões com que depois poderia esmagá-los! As notas e protestos de nada valiam. Floriano ria-se dêles, *driblava* os diplomatas e continuava a multi-

plicar as suas poderosas fortificações como um colar flamívomo em torno dos navios revoltosos!

No sentir dos Comandantes Superiores das Esquadras aqui destacadas, o Governo apresentava sempre argumentos débeis para justificar o seu procedimento "*clandestino e furtivo*" para colocar a cidade em posição, não só de se defender, como de atacar as Fôrças Navais revoltadas. Continuava a agir como parecia melhor aos seus objetivos políticos e militares. A própria Esquadra estrangeira agia agora com mais prudência, receando embrenhar-se em atos de fôrça...

"Alguém, um dia, poderá avaliar êsses documentos e julgar se foram os Comandantes Superiores ou o Governo Brasileiro quem teve razão", escrevia então o Comandante português.

"O que ninguém poderá negar-nos — dizia uma Nota de Castilho ao Almirantado de Lisboa — "*o que ninguém poderá negar-nos é a decisão com que procurámos e conseguimos até êste momento histórico salvar a cidade do Rio-de-Janeiro contra os ataques da Esquadra Revolucionária, com seus grossos canhões; e isto APESAR DAS PROVOCÇÕES DE TERRA*"...

"É nossa opinião, dizia Castilho exprimindo o pensamento dos seus colegas estrangeiros, "é nossa opinião que o Governo não se decidirá, por enquanto, a atacar a Esquadra com a artilharia de terra, continuando a armar-se gradualmente e esperando a chegada dos navios que está aprontando em Pernambuco.

"Nessa ocasião, quando êle tiver assim concentrados todos os seus elementos de ação, romperá resolute, um vigoroso ataque sobre os navios rebeldes que aqui estiverem, provavelmente com bom êxito". Foi exatamente o que se deu!

"O que resta saber é se a Esquadra poderá permanecer inativa até êsse momento ou se terá mantimentos, carvão, munições e paciência para esperar essa ocasião"...

Como viam claramente os Comandantes Superiores das Fôrças Navais estrangeiras, os fatos subseqüentes confirmaram plenamente êsses seus prognósticos — principalmente depois da atitude do Almirante Benham, assegurando pela fôrça da Esquadra Americana a atracção de navios mercantes do seu país nas mortonas da Saúde, municiando o Governo e aprovisionando a Cidade.

---

A intervenção estrangeira havia produzido seu efeito ruinoso à Revolução: Por um lado tinha gastado, dia por dia, diz Nabuco, os elementos ativos e deixado completar-se, *por trás dos sacos de areia e das notas diplomáticas*, a fortificação da cidade e dado tempo ao Governo para organizar sua Esquadra.

Isso concluído, o Marechal Floriano resolveu dar o golpe final, afrontando mais uma vez as Potências estrangeiras, até então seus submissos intermediários e Agentes Diplomáticos junto aos Revolucionários.

A 11 de março, o Vice-Presidente da República anunciava ao povo desta — “cidade aberta” e sob a proteção das Fôrças Navais estrangeiras! — que dentro de 48 horas romperia contra os Revolucionários o fogo de suas baterias — até então mascaradas com altos muros de sacos de areia, para evitar novos protestos e “*inúteis impertinências*” do Corpo Diplomático! Sua Esquadra, sob o comando em Chefe do Almirante Jerônimo Gonçalves, achava-se a dois passos da barra. Entraria em ação depois, do bombardeio, pelas baterias de terra, dos navios e fortalezas revolucionárias...

Diante da sua Proclamação e Aviso, O CORPO DIPLOMÁTICO PROTESTA E EXIGE QUE, ANTES DE ABERTO O FOGO, SEJA FEITO O DEPÓSITO DE VULTOSA SOMA EM DINHEIRO OU HIPOTECA DE UMA PARTE DO TERRITÓRIO NACIONAL! Floriano — cômico da sua fôrça — não atende. Age! Restava aos Revolucionários responder ao seu ataque, bombardeando a cidade. A Esquadra Legal não os intimidava e não entraria, por certo, antes dos prolongados bombardeios do programa traçado para o “Dies Irae” do Governo.

\*

Para decidir o que devíamos fazer, o Almirante Saldanha reuniu na Iha-das-Enxadas um Conselho de Guerra, no qual tomaram parte todos os Comandantes. Após minucioso exame da situação, havia três soluções possíveis: Resistir até à morte; forçar a barra; capitular. O Conselho votou unânimemente pela resistência até à morte. O Almirante Saldanha ponderou, que havia mais de cem canhões assentados contra os navios revolucionários; era por demais escassa a munição das fortalezas; a dos navios era igualmente reduzida. A discussão foi longa e terminou com a resolução de propôr-se ao Governo uma capitulação honrosa.

Assim resolvido, dirigiu o Almirante Saldanha a 11 de Março o seguinte carta official ao Comandante da corveta *Mindello*, carta que lhe foi entregue pessoalmente por um Official:

“Exmo. Sr. Capitão de Fragata Augusto de Castilho, Chefe da Divisão Naval Portuguêsa surta neste pôrto:

“Em circunstâncias difíceis, após seis meses de lutas, desejosos de evitar mais derramamento de sangue de irmãos e maiores males materiais, assim como no intuito de poupar à nossa Pátria maiores vexames da ordem dêste que acaba de sofrer, qual a EXIGÊNCIA APRESENTADA PELO CORPO DIPLOMÁTICO DE DEPÓSITO PRÉVIO, POR PARTE DO MARECHAL FLORIANO PEIXOTO, DE VULTOSA QUANTIA, OU HIPOTECA DE TERRITÓRIO NACIONAL, COMO GARANTIA DOS INTERÊSSES ESTRANGEAROS NESTA CAPITAL, PARA LHE SER PERMITIDO MANDAR ROMPER FOGO DAS BATERIAS QUE GUARNECEM AS COLINAS DA FRENTE MARÍTIMA DA CIDADE, os Officiais da fração da Esquadra Libertadora surta neste pôrto, resolveram pôr termo à luta, fazendo depôr as armas aos seus bravos e dedicados comandados; confiando-se à generosa hospitalidade da Nação Portuguêsa na pessoa do Comandante Superior da sua Divisão Naval, aquí presente, o Senhor Capitão de Fragata, Conselheiro Augusto de Castilho, Comandante da Corveta *Mindello*. *Luiz Phelippe de Saldanha da Gama*”.

A esta solicitação aquiesceu o Comandante Castilho, encarregando-se igualmente de encaminhar ao Govêrno da República a seguinte

#### *Proposta de Capitulação*

“Aos 11 de março de 1894. Os Officiais da fração da Esquadra Libertadora, surta neste pôrto, desejosos de pôr têrmo à luta que há seis meses ensanguenta o país, estão resolvidos a depor as armas, sob as seguintes condições:

- 1) Retirada para o estrangeiro dos Officiais, assim como dos que com êles privam, sob a garantia e guarda da Nação Portuguêsa.
- 2) Garantia de vida para os inferiores e praças e bem assim para os voluntários que lhes estão assimilados.
- 3) Entrega das fortalezas, navios e mais material, no pé em que se acham.

- 4) Restituição dos prisioneiros, exceto aqueles Oficiais que preferiram partilhar da sorte dos Oficiais da Esquadra.

*Luiz Phelippe de Saldanha da Gama.*

Estando ausente do Rio o Ministro Português, telegrafou Castilho diretamente — na mesma hora — ao seu Governo, comunicando-lhe o ocorrido pedindo-lhe instruções urgentes e procurando pessoalmente o Itamarati para apresentar ao Governo brasileiro a proposta de capitulação dos Revolucionários.

O seu telegrama ao Governo de Lisboa era assim redigido:

“Almirante Saldanha mandou hoje Oficial subalterno perguntar se eu lhe dou asilo em situação muito grave, desesperada. Enviar a resposta afirmativa. Esquadra Governo à entrada da barra está pronta para entrar. Rio-de-Janeiro preparado artilharia de posição com toda a força para bater ilhas e esquadra revoltosa. Almirante preparado opôr a maior resistência contra navios de guerra Governo, mais impotente contra artilharia de guarnição”.

O Governo português aceitou a concessão do asilo e exultou com esse procedimento de Castilho, participando o fato, com grande ostentação, aos Governos europeus e ao Presidente dos Estados-Unidos. Recebendo deles, por isso, congratulações e elogios.

Quando, depois, recebeu a reclamação de Floriano, exigindo a entrega dos asilados, dirigiu ao Presidente Americano e àqueles Governos o seguinte telegrama:

“O GOVÉRNO PORTUGUÊS NÃO PÓDE ENTREGAR OS QUE SE REFUGIARAM NOS NAVIOS DE GUERRA PORTUGUÊSES, pois a isso se opõe deveres de humanidade, princípios de Direito Internacional, extraterritorialidade, os próprios regulamentos navais usados diferentes nações e até nosso tratado de extradição com o Brasil, que não autoriza entregar indivíduos por crimes políticos”.

Acuado, porém, pelo Governo do Marechal Floriano, apelou o Governo de Lisboa para a arbitragem e chegou a telegrafar ao seu Ministro no Rio-de-Janeiro que, caso não fosse apoiado pela força das outras potências, cederia: “No caso contrário, não devemos recusar-nos a entregar refugiados ao Governo Brasileiro para serem julgados nos tribunais respectivos, como de direito”. Essa indignidade

não chegou, felizmente, a ser perpetrada, graças à intervenção britânica.

De acôrdo com o resolvido com o Conde de Paratí, Ministro Português no Rio, Castilho aguardou ordens de Lisboa.

\*

Nesse entretanto, era imensa a agitação partidária nesta Capital. A 16 daquele mês, grande multidão dirigiu-se à Praça da República e, entre vivas entusiásticos, mostrava a intenção de diretamente influir para que os Revoltosos viessem para terra. Havia, disse um jornal da época, "HAVIA O FIRME PROPÓSITO DE DIRIGIR-SE AOS NAVIOS DE GUERRA PORTUGUÊSES E ARREBATAR A VIVA FÔRÇA O ALMIRANTE SALDANHA E SEUS COMPANHEIROS". Alguém, porém, aconselhou-os a que *esperassem o resultado da ação do Governo do Marechal Floriano*, porque sabia estar iniciada a ação diplomática, e a solução — "que não podia deixar de ser a entrega dêsses homens", — era *esperada a todo instante*". . .

"Foi a confiança de que a ação diplomática do Governo daria resultado imediato, diz Nabuco, o que impediu o desatino que se maquinava, sendo certo que à explosão dos patriotas de terra responderiam logo a mocidade militar que guarnecia as fortificações e os navios legalistas". . .

"As fôrças navais portugêsas, escrevia o *O País*, tendo asilado ao seu bordo os rebeldes no ancoradouro que a Capitania do Pôrto destinara para pôr ao abrigo do combate a esquadra estrangeira, faltaram à confiança que o Poder Público brasileiro depositava na sua neutralidade". . .

Era uma agitação tremenda, fruto da campanha de ódio movida por certos órgãos da imprensa, na qual ocupava conspícuo lugar, como Redator-Chefe do *O País*, Eduardo Salamonde, jornalista português e autor do célebre artigo publicado a 10 de Março nas colunas daquele importante diário carioca, nos seguintes termos:

### DIES IRÆ

"Não é o Juiz Supremo que vem chamar a humanidade a contas, como no hino maravilhoso do místico de Mogúncia, e perante o qual, num assombro trágico, o pecador implora salvação; mas é a Pátria lutuosa e colérica que, pelo órgão da autoridade constituída, vem

*articular o libelo tremendo contra os cavadores da sua ruína, os culpados da sua miséria e PUNÍ-LOS IMPLACÀVELMENTE*, como essa misteriosa majestade, distribuidora de graças e de penas para que o catolicismo da Idade Média apelava nesse cântico de morte, aguardando perdão para os crimes dos mortais...

"ESTÁ PRÓXIMO O DIA DA REIVINDICAÇÃO E DA JUSTIÇA. ÊSSE DIA HÁ-DE SER NA VERDADE UM DIA DE FORMIDÁVEIS REPARAÇÕES, de terror talvez, de melancolia, por certo, como sonhara êsse monge genial ao compor em latim bárbaro, um ritmo monótono de resignação e de dôr, as estâncias dêsse poema sagrado, que o órgão das catedrais da Idade Média tornava mais lúgubre, cheio de lágrimas e de espanto ante a visão apocalíptica do Supremo Julgador.

"*Dies irae* — SERÁ SIM, ÊSSE DIA MEMORÁVEL, PORQUE, COMO NO CÂNTICO RELIGIOSO, A CÓLERA DA PÁTRIA PUNIRÁ OS RÉPROBOS E EXTERMINARÁ OS CULPADOS; e, entre o fracasso da grande luta, o direito profanado radiará num esplendor, e sôbre todos os corações que hoje sangram flechados assassinaamente em seu afeto pela ambição impiedosa dos maus, DESCERÁ ENFIM O BÁLSAMO ESPIRITUAL DA HONRA DESAGRAVADA E DA JUSTIÇA SATISFEITA"... (Artigo editorial do *O País*, em 10 de Março de 1894).

Como expressão de ódio, está perfeita! Não admira, pois, a agitação da ignara massa popular!

... "Quem viu acaso as turbas  
Correrem atraz algum bem?  
Vão todos após engodos,  
Após maldades também"...

(Gonçalves Dias)

---

Depois da saída do *Aquidaban* e do afundamento do *Javari*, a Esquadra Revolucionária não dispunha no Rio de navios couraçados nem de grossos canhões. O hospital de sangue — por várias vezes cruelmente bombardeado pelos fortes legais — estava cheio de feridos e doentes de beri-beri, que assolava as guarnições.

Após tantas provas de valor e inomináveis sacrifícios, a capitulação — nos termos propostos — não seria uma solução deshonrosa.

Considerara, ainda mais, o Almirante Saldanha, a inutilidade militar e política do bombardeio e do incêndio da cidade. Resolvera, por

isso, conto dissemos, propor ao Governo uma capitulação digna de nós e abrigar-nos, asilando-nos nos navios estrangeiros, *entregando-se êle, pessoalmente, como exclusivo responsável.*

Semelhante solução não podia ser aceita e causou funda sensação entre os membros do Conselho de Guerra: "Ou o asilo com todos ou a resistência até à morte!" bradaram unânimemente. Estariamos com êle para a vida e para a morte! Cedeu. Iria conosco.

Por intermédio dos Comandantes das Fôrças Navais estrangeiras estacionadas no Rio-de-Janeiro, fôra oferecida ao Governo a capitulação, nos termos acima citados. Seria a cessação de luta nesta Capital. Os Comandantes estrangeiros classificaram como "dignos e sensatos", os termos da capitulação proposta e nessa ocasião o Corpo Diplomático fêz ao Marechal Floriano SEVERAS OBSERVAÇÕES E DURAS EXIGÊNCIAS, antes de consentir abrissem fogo as baterias da cidade, assentindo todos, ao mesmo tempo, na concessão do asilamento aos Revolucionários.

O Marechal, no dia seguinte, respondeu recusando a proposta de capitulação apresentada. Aos Revolucionários restava o bombardeio da Capital da República, o que sempre repugnara aos seus Chefes.

Resolveu então Saldanha abandonar navios, fortalezas e ilhas ocupadas e asilar-se a bordo dos navios de guerra estrangeiros — escolhendo, de preferência, por motivos óbvios, os portugueses. Era um direito que as convenções internacionais nos conferiam e evitaríamos assim, além de outras humilhações inúteis, dar ao mundo civilizado o espetáculo das trágicas expansões do ódio partidário.

*"Não podendo aceitar um combate tão desigual e que o forçaria, sem a mais remota possibilidade de êxito, a ligar o seu nome e, ainda pior, a tradição da nossa Marinha de Guerra, a uma recordação perfeitamente odiosa, como seria o bombardeamento, Saldanha da Gama pediu asilo para si e a sua gente ao Comandante português Augusto de Castilho". (Joaquim Nabuco — "A Intervenção Estrangeira na Revolta").*

Castilho era, no momento, o Comandante mais antigo, o Chefe das Fôrças Navais européias e americanas estacionadas no Rio-de-Janeiro. Foi, pois, a êle que o Almirante se dirigiu.

\*

Durante mêses a fio os Revolucionários haviam dado aquí as maiores provas de bravura e jamais as suas mãos se mancharam com

o sacrifício infame dos prisioneiros, vários dos quais, feridos, foram entregues às suas famílias, nesta capital, logo depois de sangrentos combates. Saldanha não fazia diferença entre eles e nós, no tratamento que lhes dispensava!

Os Oficiais floriaistas aprisionados nesses encontros conservavam as suas espadas e contiuvavam como se fossem livres camaradas nossos. O Almirante Saldanha era bravo e generoso! Indiscutivelmente a Revolução da Esquadra no Rio-de-Janeiro foi uma fase gloriosa da nossa história cívica e militar!

Ela mereceu de ilustre jornalista europeu a seguinte opinião: "Até então, o que havia de maior na história das guerras, representando papel notável de resistência e de bravura, era o feito valoroso de Plewna, na guerra russo-turca de 1877.

"O mundo curva-se agora diante do *record* de sete meses de permanência dentro da baía do Rio-de-Janeiro, numa verdadeira ferradura de fogo — de pouco mais de um milhar de homens, dia e noite alvejados por centenas de canhões!"

Mas a continuação do sacrifício inútil e cruel, seria insensato, principalmente arriscando o Brasil a humilhantes imposições estrangeiras.

"No silêncio da noite e da madrugada, mal alumniados, êsses homens, enfraquecidos e tristes pelo infortúnio, mas com o brilho no olhar dos que, vencidos, não se convencem jamais, quebravam espadas, engravavam carabinas e canhões..."

"Peitos oprimidos, maltrapilhos alguns, mas todos dignos! Não houve nem nesse momento, uma única falha de disciplina!" (*Arthur Tompson* — "A Guerra Civil no Brasil").

Recolheram-se altivamente — em ordem admirável! — os Revolucionários aos navios portugueses. O último homem a embarcar foi o Almirante Saldanha, sendo ali recebido com tôdas as honras. Lançou ao mar a sua espada gloriosa — partida! Lembro-me disso com profunda emoção!

---

Ao amanhecer de 13 de março de 1894, cessara inteiramente no Rio-de-Janeiro a ação da Esquadra Revolucionária contra o Govêrno

do Marechal Floriano e em defesa das liberdades cívicas da Nação — sob o regime republicano, CONTRA O QUAL, ALIÁS, NUNCA SE PENSOU ATENTAR!

“O dever de asilar os que recorriam a éle era tão imperioso para o Comandante português, como teria sido recolhê-los no mar se os navios que éles guarneciam fossem metidos a pique pela artilharia de terra.” (*J. Nabuco* — “A intervenção estrangeira na Revolta”).

“FOI ÊSSE, disse o Comandante Castilho, FOI ÊSSE UM DOS EPISÓDIOS MAIS IMPORTANTES DA HISTÓRIA DA REVOLTA NAVAL BRASILEIRA, NO QUAL O CONSELHO DOS COMANDANTES SUPERIORES ESTRANGEIROS MAIS TREMENDAS RESPONSABILIDADES ASSUMIU, E DE QUE EU NÃO PODIA DEIXAR DE ACEITAR TÔDAS AS RESPONSABILIDADES”.

O Ministro inglês, Sir H. Wyndham, ordenara que os cruzadores *Sírius* e *Beagle* também recebessem os refugiados; mas como o Almirante Saldanha resolvesse ficássemos todos na *Mindelo* e na *Afonso d'Albuquerque* fez éle, gentilmente, acompanhar pelo *Sírius* e a *Beagle* essas corvetas portuguesas até certa distância fóra da barra, quando daqui partimos; “Os Officiais da fração da Esquadra Libertadora, surta neste pôrto, dizia o nosso saúdoso Mestre, resolvent pôr térmo à luta que, há seis meses, ensanguenta o país, fazendo depor as armas, aos seus bravos e dedicados comandados e confiando-se à generosa hospitalidade da Nação Portuguesa”.

A 13 de março, ao meio-dia — não obstante estar o Marechal ciente da nossa retirada — rompem espetacularmente as fortalezas da barra e as poderosas baterias da cidade e Niterói um tremendo e prolongado fogo sôbre os navios, ilhas e fortalezas, antes abandonadas pelos Revolucionários. Entra mais tarde a Esquadra Legal, que ainda auxilia o inútil bombardeio... Depois, no ardente desejo de deixarmos o Rio, que ardia em ódio partidário, ansiosos de repouso e tranqüilidade, após tantos meses de luta feroz, passaram-se vários e penosos dias esperando a solução do nosso caso. Sabíamos do que em terra se tramava contra nós e nos predispúnhamos a morrer com honra e destemor, como antes havíamos batido.

A 18 de março — sob pretexto de refrescar os navios — suspendemos âncora e deixámos, por fim, lentamente, a Guanabara. A cidade do Rio-de-Janeiro ficava pela pópa, e os barcos portugueses — amavelmente comboiados durante algum tempo pelos cruzadores ingleses — seguiram com brisas fagueiras de Nordeste em mares tran-

qüilos, até o Rio-da-Prata, onde chegaram, a *Afonso d'Albuquerque* a 26 e a *Mindelo* a 27 do mesmo mês. Só um dia — a 20 de março — o tempo foi mau — chuva a cântaros sôbre nós; mas depois, dias lindos e noites enlustradas nos acompanharam até Buenos-Aires, onde, logo de chegada morreram a bordo da *Afonso*, dois dos nossos mais queridos companheiros, dos ferimentos recebidos em combate, e dias depois mais um, tuberculoso.

Nenhum sentimento nos podia ser mais pungente do que deixarmos assim a Pátria, após haverem sacrificado a vida tantos bravos, para libertar o país do caudilhismo absorvente e cruel que nos oprimia. Perdêramos a guerra sômente por uma lastimável e incompreensível displicência que, desde o início da Revolução, impediu o emprêgo dos valiosos recursos militares de que dispúnhamos para assegurar a vitória, que estava ao nosso alcance.

Durante a viagem, sofrendo todo o desconforto que as circunstâncias nos impunham, tivemos do Comandante Castilho e dos seus comandados tudo quanto êles nos podiam dar em seus pequenos navios.

Até Buenos-Aires nenhum incidente de importância perturbou a boa camaradagem reinante em ambas as corvetas.

---

Floriano, nesse entretanto, fazia força para que fôssemos extraditados e entregues à "*Justiça*" do seu Governo! Felizmente, Deus nos protegia e livrou-nos de semelhante desgraça.

O Governo de Lisboa resiste galhardamente. Não nos entregará! Floriano rompe relações com D. Carlos e pede o apoio do Governo de Londres para que essa extradição seja feita. Este respondeu que "o Marechal queria que a Inglaterra induzisse Portugal a um ato deshonroso".

"Não se pode conceber um mais extraordinário pedido, nem um passo mais arriscado para a dignidade de um Governo".

"Pedir o Brasil à Grã-Bretanha que persuadissem Portugal a restituir-lhe os refugiados, era ir ao encontro, senão de uma repulsa humilhante, pelo menos de uma lição, que a Chancelaria brasileira, com as suas longas tradições de prudência, podia bem dispensar"...

"Se há uma regra que mais do que qualquer outra tenha sido observada nos tempos modernos, por todos os Estados independentes,

grandes ou pequenos, do mundo civilizado, é a regra de não entregar os refugiados políticos". E conclue assim a nota britânica ao nosso Governo: "As leis da hospitalidade, as exigências da humanidade, os sentimentos naturais do homem, reúnem-se para afastar tais extrações; e TODO GOVÊRNO INDEPENDENTE QUE CONCEDESSE UMA EXTRADIÇÃO DESSA ESPÉCIE, SERIA, COM JUSTIÇA E UNIVERSALMENTE, ESTIGMATIZADO COMO SE TENDO DESHONRADO".

É curioso relembrar que quando Castilho apresentou, em nome dos Comandantes Superiores das Fôrças Navais estrangeiras aqui estacionadas, a proposta de capitulação dos Revolucionários e a declaração de que os asilaria nos navios portugueses, o Ministro do Exterior declarara, em presença dos membros das Representações Diplomáticas desses países, que, quanto ao asilo prometido aos Revoltosos, "ERA ÊSSE UM DIREITO SACRATÍSSIMO QUE ÊLE, Castilho, ESTAVA EXERCENDO E QUE NINGUÉM PODERIA QUESTIONAR-LHE"...

Fôra indiscutivelmente de extraordinária beleza, de dignidade e bravura a elegância moral do Comandante português.

Em nota da Legação Britânica no Rio, declarou o Ministro Sir H. Wyndham ao Senhor Cassiano Nascimento que "o Conde Kimberley não anuiu ao pedido do Governo Brasileiro porque o *Governo de Sua Majestade não entregaria jamais indivíduos refugiados em circunstâncias semelhantes e S. Ex. deseja que eu faça ver a V. Ex. que seria excessivamente impolítico da parte do Governo Federal insistir na exigência feita ao de sua Majestade Fidelíssima, porque isso envolveria o Governo da República em complicada discussão, não só com o de Sua Majestade Britânica, mas também com os das outras potências*".

"O Conde de Kimberley também manda-me dizer a V. Ex. que o Governo Federal ouça o conselho amigável que tinha ordem de oferecer-lhe, À VISTA DO FATO DE HAVER ÊLE IMPEDIDO O BOMBARDEAMENTO DA CAPITAL, AJUDANDO ASSIM MATERIALMENTE O GOVÊRNO FEDERAL". E concluiu nestes termos: "O Governo de Sua Majestade está ansioso por ver essa questão rapidamente resolvida"... O Conde de Kimberley era o Primeiro Ministro de S.M. Britânica.

---

Indiscutivelmente, Castilho foi extraordinariamente bravo pondo a salvo aqueles refens da honra da sua Nação!

"O primeiro grande sentimento que êsse seu nobre e valoroso procedimento põe em evidência, diz Nabuco, é a fidelidade aos compromissos tomados em nome do país. Outro, é a consciência de que as nações fracas e pequenas têm os mesmos privilégios que as nações fortes e arrogantes, demonstrada nessa impávida asserção de que o asilo é tão inviolável a bordo de suas pequenas corvetas portuguesas como o poderia ser nos grandes couraçados da Inglaterra e da França. Outro, é o destentor que não mede as conseqüências de um ato de soberania nacional, quando retém a guarda da bandeira. Outro, a coragem náutica do Comandante que realiza, em circunstâncias extraordinárias, aquela viagem de salvação. Outro, o espírito de humanidade que não deixa contar naufragos antes de recolhê-los. Outro, o instinto que, de polo a polo, une em uma só família todos os homens do mar, criaturas do mesmo elemento, caravana do mesmo infinito Deserto. Outro, por último, a obrigação maior para com brasileiros, a hospitalidade que reparte com êles tudo o que tem, e não se envergonha do pouco"...

Em 5 de abril, o *Govêrno do Marechal Floriano respondia a Sir Wyndham "que não podia desistir da Reclamação!"* O Ministro Casiano do Nascimento presumia que o mundo inteiro esqueceria os princípios mais obrigatórios do Direito Internacional!... Dominava-os lamentavelmente o ódio partidário mais cruel!

---

O Primeiro Ministro do Rei D. Carlos — Hintze Ribeiro — premido pela pressão política do Marechal Floriano, resolveu transformar em "prisioneiros de Sua Majestade" os asilados dos navios portugueses, então no pôrto de Buenos-Aires, e interná-los em uma colônia lusitana em África...

Os revolucionários, cõscios de seus direitos, protestaram, porém, enérgicamente contra semelhante propósito do Govêrno de Lisboa. Dão-se então lamentáveis conflitos entre asilados e marinheiros que, por ordem superior, nos queriam reter a bordo dos navios portugueses. Nessa ocasião êsses homens mataram com os remos de um escaler, nas águas da rada exterior de Buenos-Aires, o bravo Cadete Pedro de Alcântara, da Escola Militar do Rio-de-Janeiro, que fugia a nado para terra. Agrava-se a nossa situação ali. Finalmente, depois de grave conflito travado a bordo da goleta argentina *Pepito*

*Donato*, em águas da Punta del Índio, fomos transferidos, todos, para bordo do vapor Português *Pedro III*, destacado para conduzir-nos a férreo destino. Fugiram dali, violentamente, na noite seguinte, os asilados para bordo de uma chata que lá os foi buscar e desembarcaram, por fim, em Montevidéu, onde carinhosamente os acolheram o povo uruguaio e a grande colônia brasileira ali domiciliada.

Augusto de Castilho foi exonerado do Comando da *Mindelo* e das Fôrças Navais Lusitanas no Atlântico Sul.

Chegando a Portugal, foi prêso e submetido a vergonhoso Conselho de Guerra, onde tudo foi infamemente feito para condená-lo, mas do qual se saiu, por fim, airosamente. Perdeu, porém, a sua carreira — brilhante e útil ao seu país — reformando-se pouco depois.

\*

“Se nas dobras da bandeira portuguêsã não se abrigassem Saldanha da Gama e seus companheiros — dizia eminente Jurisconsulto brasileiro ao Dr. Eduardo Sá, Advogado de Castilho no inglório processo político movido pelo Govêrno de Hintze Ribeiro para dar satisfação ao Marechal Floriano — “Se nas dobras da bandeira portuguêsã não se seguissem Saldanha da Gama e seus companheiros, teriam êles sido infalivelmente trucidados por uns turbulentos que, a pretexto de salvar a República — CONTRA A QUAL, ALIÁS, NINGUÉM ATENTOU — praticariam os atos nãis sanguinários, mais contrários à Civilização cristã — como o fizeram em Pernambuco, no Rio, S. Paulo, Paraná, Santa-Catarina e Rio-Grande-do-Sul.

“Bem haja, portanto, o Conselheiro Castilho, que, fazendo um ato de alta humanidade, manteve de pé o grande principio da *extraterritorialidade* do navio de guerra e da *inextradição em crimes políticos*. Espero que sua defesa será uma apoteose”.

A parte evidentes enganos em alegações absurdas, atribuidas ao próprio Castilho, que, Oficial distinto de uma velha Armada, não podia haver cometido tais êrros de geografia e de técnica profissional; pondo de lado exageros e erradas informações prestadas, no correr da veemente defesa que profêriu, pelo seu notável Advogado, tentando corrigir certas afirmações, indubitavelmente mentirosas, ali infiltradas pelos acusadores do Comandante Castilho — que sonegaram e audaciosamente alteraram até documentos oficiais e outros caluniosamente atribuidos ao illustre Oficial lusitano — o processo contra o

Comandante das Fôrças Navais Portuguezas no Rio-de-Janeiro merece ser lido e meditado. É uma peça monumental.

Em 29 de Maio de 1894, o Capitão de Fragata Conselheiro Augusto Vidal de Castilho Barreto e Noronha, da Real Marinha Portuguezã, foi prêso e recolhido ao Quartel do Corpo de Marinheiros da Armada, em Lisboa.

Em 30 de agôsto, pediu que lhe fosse concedida a cidade por menagem. Foi-lhe negada. Era, evidentemente, um lamentável e injustissimo processo politico — e só politico! — agindo os seus acusadores com todo o furor do ódio e da insinceridade. Era “um atentado à liberdade individual, ao Direito Internacional e ao Direito Público; um ato deprimente da indignidade e brio, até então ílesos, da Marinha Portuguezã, perpetrado sob as vistas e atenção das nações civilizadas e de todo o país”.

\*

Quer por motivos da concessão do asilo, a 13 de Março, no Rio-de-Janeiro, quer pela fuga dos asilados do vapor *Pedro III*, a 27 de Abril, em Montevideú, só mesmo um motivo politico poderia explicar a pressão e as vilanias cometidas no processo movido, como foi, contra o ex-Comandante das Fôrças Portuguezas estacionadas no Brasil durante a Revolução de 1893.

Augusto de Castilho era Oficial da Armada do seu país desde 22 de Setembro de 1850. Exercera numerosas e importantes comissões; comandara expedições militares; exercera o govêrno de distritos e províncias de ultra-mar, sempre com brilho a merecer louvor, deixando seu nome ligado a feitos notáveis; fôra condecorado com medalhas de Bom-Serviço, com as Ordens de São-Bento de Aviz e Santiago; com as Comendas de Aviz, de Cristo e da Tôrre e Espada. Era Cavalheiro da Legião de Honra da França.

As relações entre Castilho e Saldanha foram sempre cordiais, mesmo muito cordiais, mas não de ordem a influir nos rumos do procedimento de qualquer dêles no cumprimento dos seus deveres. Nunca se alteraram, antes e depois de haver Saldanha aderido à Revolução. Antes e depois da fuga do *Pedro III*.

Não é exato que Castilho houvesse *oferecido* asilo aos Revolucionários. A carta dêste Comandante a Nabuco, da qual acima transcrevemos um significativo trecho, prova à evidência o que afirmamos.

*Esse asilo fôra assentado por todos os Chefes das Fôrças Navais estrangeiras no Rio-de-Janeiro!*

Ao processo que lhe era movido foram anexados muitos e longos documentos, alguns dos quais incompletos; outros, criminosamente mutilados, com períodos suprimidos ou falseados!

Da sua leitura se deduz que ainda que tôdas as *fantasias* e singulares invenções, que formam *exclusivamente* a contextura do ato de acusação, fôsem verdades incontestáveis e incontestadas, nem porisso se haveria chegado a vincular contra Augusto de Castilho o mais longínquo vestígio de responsabilidade.

Como brilhantemente provou o eminente causídico que teve a dita de defendê-lo, ninguém acusou moralmente aquele que tão levantada, tão generosa, tão humanitariamente salvou centenas de homens, reduzidos à mais suprema e espantosa situação, e que conservou à bandeira portugueza o prestígio e a honra.

Lançaram-no numa prisão oitenta e nove dias sem lhe dizerem ao menos porque! Menosprezaram para com êle as garantias da liberdade pessoal, que nem contra os grandes criminosos se violavam, desde que a carta Constitucional Portugueza mandou que ninguém fôsse preso sem culpa formada!

O Supremo Magistrado da Nação — o Rei — que só podia comutar ou perdoar as penas — publicou uma iníqua sentença condenatória — quando a causa do ilustre marinheiro já estava entregue aos tribunais competentes, demonstrando — o que era grave ofensa à Justiça — que *“uma absolvição de Castilho seria cousa desagradável à Coroa!”*

“Não há na minha alma energia maior, disse Eduardo Sá, nem mais vibrante, nem mais indignada do que aquela com que, neste momento, escrevo o mais veemente PROTESTO CONTRA UM TAL ACERVO DE DESPOTISMOS”.

*“Acima do discurso da Coroa passará altissonante a voz ingente da História!”*

Não há — nem pode haver — em todos os fatos e acontecimentos passados no Brasil e em Buenos-Aires, desde 11 de Agosto de 1893 até 8 de Maio de 1894, na estação das corvetas *Mindelo* e *Afonso d'Albuquerque*, o mínimo de erro, de engano sequer, no procedimento de Augusto de Castilho.

O rompimento diplomático de Portugal com o Brasil provocara determinadamente um *processo político*, "vitimando um cidadão *benemérito da Pátria!*"

\*

Possa eu agora, mais de cinqüenta anos depois, relembrar êsses fatos desenrolados nessa "*Revolução que eu vi*", e restabelecer a verdade absoluta do que ali se passou, quando o nosso querido Mestre, "comovente no prestígio de sua desgraça", passava indômito para o cumprimento do seu cruel fadário, em marcha para a Morte gloriosa em Campo-Osório, deixando-nos imersos na dor e na saúde mais acerbos...

---

"A História — disse um grande pensador — é um *Pantheon* e é também um cárcere. Tem louros e tem grilhetas".

"Louros para as frentes dos grandes benfeitores da humanidade; grilhetas para os pés dos grandes criminosos, dos grandes causadores da desgraça das Nações".

"E sabeis quem engrinalda e quem agrilhoa?  
É a Crítica".

"Para isso, ela empunha numa das mãos o farol da mais intensa energia luminosa — a Verdade; e na outra o símbolo da maior perfeição moral — a Justiça"...

E a justiça ao valor do nosso insigne Almirante — *Luiz Philippe de Saldanha da Gama* — o nosso Mestre! — será feita amplamente, ao comemorarmos, em 1946, o centenário de sua existência gloriosa.

FREDERICO VILLAR

## TRÊS INÉDITOS DE SALDANHA DA GAMA

---

Prof. Walter Spalding

Para bem compreender certos acontecimentos da história, nada melhor do que o exame imparcial do documentário da época pró e contra.

Porisso, sempre que se nos apresenta ocasião, e com intuito de cooperar com os que se dedicam, de verdade, à pesquisa histórica, com aqueles que se não limitam a fazer história comodamente instalados em seus gabinetes, copiando servilmente, é que procuramos divulgar tôda documentação de maior ou menor importância, que encontramos em nossas peregrinações por arquivos, museus e bibliotecas.

Auxiliar os estudiosos, pondo-lhes ao alcance o que dificilmente conseguirão, quer pela distância, quer por falta de ciência de certas fontes documentais, é para nós prazer superior, muito superior, ao de nos apresentarmos como autor.

Preocupando-nos sobremodo a verdade histórica, fazemos questão que todo aquele que escreve, que todo aquele que se dedica ao estudo de nossa maravilhosa história política e social não falseie.

Faz-nos mais mal ver repetidos erros que já foram corrigidos com a divulgação de documentos autênticos e precisos, do que essas agressões de presados amigos, feitas pelas costas, reveladoras de caráter inferior, de incompetência e cobardia.

Dentro dêste princípio que nos rege, com imensa satisfação apresentamos três documentos inéditos, firmados por Saldanha da Gama, referentes, dois dêles, à sua atuação na revolução federalista.

Eis os documentos por ordem de data:

“Segunda-feira, Dezembro — 5.

“Meu caro Rosa. A cerimônia, que não pode ter logar sabbado ultimo, deve realizar-se amanha, Terça-feira - 6, salvo circumstancia de força-Maior ou de muito mau tempo.

Previna disso aos rapazes d'ahi. — Não ha maior apparato na cerimonia; quanto a uniformes: nós da Escola estaremos de 3º uniforme, com espada, calça branca e bonet branco.

Venha para cá com o Patacho, e venha hoje mesmo com a viração da tarde. — Jantarão comigo. — A amarração do Brigue já está livre á disposição do seo biscate. —

Diga aos rapazes, que não ha convite-formal para a cerimonia, e por isso não lh'os mando. — Mas elles sabem, que são sempre da familia, onde quer que eu me ache. — Não faltem pois. — A cerimonia deverá principiar a 1 hora da tarde. —

Até logo. Do Velho Mestre e Am<sup>o</sup>. mt<sup>o</sup>. affectuozo e grato — *Luiz de Saldanha*

NOTA : — Este Rosa é Luiz Timóteo Pereira da Rosa, que morreu em combate em Campo ao lado de Saldanha da Gama. Era, então, primeiro tenente da marinha.

(Cópia fiel do original pertencente ao Dr. Olinto Sanmartim).

---

### DECLARAÇÃO:

“Em nome do Directorio — Revolucionario — declaro ter recebido do excellentissimo senhor Firmino José Saldanha a quantia de “Dez contos de reis” (Rs 10:000\$000) — em favor da revolução rio-grandense, e com especial applicação ao desempenho do armamento e munição embargados no “Povo-do-Alvear” (provincia argentina de Corrientes) — devendo tal quantia ser-lhe restituída pelo dobro no caso de triumpho ou paz honrosa, conforme as condições pre-estabelecidas pelo mesmo Directório, e no caso contrario pelo mesmo valor, com o prazo que for acordado.

Acampamento na Costa do Quarahy, 17 de Junho de 1895. — Pelo Directorio Revolucionario, *Luiz Philippe de Saldanha da Gama.*”

(Documento do Arquivo do Instituto Histórico e Geográfico do Rio-Grande-do-Sul.)

Devemos notar que este documento nunca foi liquidado. Comprou-o o Instituto de membro da familia que declarou não ter o pai se interessado pelo reembolso dos 10:000\$000.

---

“Comando em chefe das Forças da Revolução em armas.

Acampamento na Costa do Quarahy, junho — 5 — 1895.

“Exm<sup>o</sup>: Snr. Coronel Ulysses Reverbel.

“De conformidade com a resolução que verbalmente tive occasião de communicar à V. Excia., a brigada do seo commando fica pertencendo à columna do 4<sup>o</sup> corpo de exercito mais directamente ao mando do General David Martins.

Enquanto porém a mesma columna se achar fraccionada, a sua Brigada tambem manobrará sobre si tendo por principal objectivo um ataque à cidade de S. João Baptista do Quarahy.

Desde que V. Excia. perceba que pôde levar a cabo esse golpe com segurança, e permanecer na sobredita cidade por 48 horas deve tenta-lo sem mais aviso ou ordem.

— O fim primordial desse ataque é nos provermos por meio de uma contribuição de guerra tanto de generos alimenticios e artigos de roupa como de recursos em dinheiro.

— Além das repartições officiaes, tanto do Governo Geral, como do estadual, V. Excia. taxará tambem o commercio, porém proporcionalmente attenta a importancia de cada firma.

Na relação junta encontrará V. Excia., as firmas estabelecidas no Baptista, por sua ordem de importancia. — A nenhuma deve ser concedido o favor da excepção, qualquer que seja a escusa ou recommendação que apresentem.

Quando não seja possivel prelevar sobre ellas o *quantum* marcado, exigirá V. Excia. ao menos o que houver em Caixa.

Recomendo mt<sup>o</sup>. a V. Excia. as roupas proprias para a estação invernosa ou pelo menos a fazenda para facturá-los.

Tudo quanto pertencer aos Governos Geral e estadual está sujeito a apresamento.

Do mais que prelevar, passará V. Excia. *Vales* em forma em nome deste comando em chefe.

A contribuição deve ser exigida e cobrada com o necessario rigor, porém sem crueldade.

Deixo a V. Excia. a necessária liberdade na escolha da posição mais conveniente para sua Brigada, não só em vista á essa operação promordial, como tambem para apoiar os movimentos das Brigadas Pahim e Libindo, que estão incumbidas de outras missões.

— Ficam á disposição de V. Excia. não só os couros das rezes, que carnear, assim como o gado, e outros elementos, conquistados ao inimigo, para com elles prover ao sustento e outras necessidades mais immediatos da força sob o seo commando.

Plenamente confiante na exclarecida intelligencia e dedicação de V. Excia. assim como na proverbial bravura dos seus commandados, conto com o mais pleno resultado na empresa, que lhe é commettida.

Prevaleço-me do ensejo para reiterar a V. Excia. a segurança da minha estima e consideração. — *Luiz Philippe de Saldanha da Gama*"

"Relação das Firmas commerciaes estabelecidas na cidade de S. João Baptista do Quarahy.

Firmas	Quantum a prelevar
(cem) Saladeiro Guerra	Até cem contos de reis
(cincoenta) Guerra, Irmãos & Comp.	Até 50 contos " "
(cincoenta) Santos, Irmãos & Comp.	Até 50 contos " "
(trinta) Bernardo Fernandes	Até 30 contos " "
(Trinta) João A. Vidal	Até 30 contos " "
(dez) Albino Martins	Até 10 contos " "
(vinte) Antônio Seniz	Até 20 contos " "
(dez) Antônio P. Machado	Até 10 contos " "
(dez) Bento C. de Freitas	Até 10 contos " "
(cinco) J. J. Silveira	Até 5 contos " "
(Dez) Francisco Pinto Ribeiro	Até 10 contos " "
(Dez) Antônio de Vargas So.	Até 10 contos " "
(Dez) Alfredo Carvalho	Até 10 contos " "
(Dez) Liberato P. Lima	Até 10 contos " "
(Quarenta) Tubino Irmãos	Até 40 contos " "
(Vinte) Arthur Garcia	Até 20 contos " "
— João Tarrocon	— — —

Acampamento na Costa do Quarahy, Junho — 5 — 1895.  
*Luiz Philippe de Saldanha da Gama*".

(Documento adquirido por Walter Spalding.)

## A CONQUISTA DE GUARAPUAVA

*Assinalada página de história pátria*

---

Há precisamente um século, depois de pugnacidade, paciência, zêlo e heroísmo, de lusos, paulistas e curitibanos, parecia ter a civilização parado onde chegara, em tórno às legendárias estacas da Atalaia e à cruz que ali fôra erguida. Tinha amargura êste anúncio dos governantes de 1845: era decadente a obra realizada no sítio historicamente mais notável da conquista dos campos de Guarapuava.

Aos curitibanos abalara a afirmativa e esta aos paulistas não teria deixado de impressionar, pois que se anunciava a decadência, depois daquilo que tanto custara, em tempo, dinheiro, vidas e façanhas. A decadência apregoada, entretanto, tinha alcance relativo e seria principalmente uma consequência da inação dos poderes públicos distanciados, entre as preocupações políticas do Primeiro Império, da Regência e da Maioridade.

Tôda vez que as vistas da Corôa se voltavam para o sul do seu vasto domínio, como aliás para todos os quadrantes do continente, afinçava-se-lhe o propósito de devassar e conquistar a vastidão inexplorada que lhe pertencia, e poderia deixar de lhe pertencer, estupendamente rica mas vazia de vassallos, em tôda a sua grandeza, aberta à cobiça castelhana.

Guarapuava foi uma das regiões de suma importância ao esplendor do Reino, em seguida ao dos Impérios e continua a ser ao da República. Fôra região ignota durante séculos. Sua posição, entre os castelhanos e os centros brasileiros, entre os nossos núcles ao norte, a leste e ao sul, entre os Campos Gerais, hoje a duas jornadas do oceano, e a bacia do Paraná, confere-lhe um destino transcendente, de todos os pontos de vista, no evolver da grande porção meridional

do Brasil. Associam-se à posição do território guarapuavano infinitos dons naturais, caracteristicamente raros no conjunto harmonioso e belo em que se apresentam.

A civilização não se poderia deter nem cair vencida ou fatigada ao redor da Atalaia, logo à fímbria da imensidade dos campos, serras, rios, cachoeiras e vales de Guarapuava. Os expedicionários que ali chegaram, que ali acenderam fogos, cultivaram a terra, caçaram as feras, lutaram com o gentio, catequizando-o em parte, lidaram naquele pôsto avançado, recorrendo à própria indústria para o sucesso do desbravamento e recebendo relativamente pouco da indústria dos govêrnos.

A civilização, realmente, ali entrou a custo, porque a empresa era dura e o equipamento escasso; e penetrou lentamente, porque na região impérvia, extensa, acidentada e maravilhosamente vestida, não se abriam trilhas nem caminhos, nem se ergueriam tectos, nem se acenderiam fogos, senão com o destemor, a canseira e a pertinácia que distinguiram certos lutadores de uma década inteira dos fastos curitibanos.

Nos campos de Guarapuava, os expedicionários armados da Corôa desfraldaram e mantiveram a bandeira real e fundaram um pôsto avançado da pátria. Comandava-o o Coronel Diogo Pinto de Azevedo Portugal. Naqueles campos, havia ainda uma vinha do Senhor, cultivada pelo Padre Francisco das Chagas Lima, sacerdote catequista do gentio que por lá se moveu o resto da vida por não querer "olhar para trás depois de haver metido mão ao arado"... Por sua vez, de lá mesmo, retirou-se alquebrado o Coronel Diogo Pinto de Azevedo Portugal, para morrer na vila de Castro, em cuja igreja foi inumado aos 70 anos de idade.

A descoberta dos campos de Guarapuava ocorrera a 9 de Setembro de 1770. Fôra-lhes descobridor o Cabo de Bandeira Cândido Xavier de Almeida e Souza: "... pelas 7 horas da manhã (7 de Setembro de 1770), descobrimos, para a parte da direita, na contra-costa, um grande clarão que julgamos ser queimada, cujas cinzas, no dia seguinte, caíram sôbre nós.

Então fiz aprontar uma esquadra de oito homens, com um cabo inclusive, e o Sargento José Lourenço das Neves, municiados com onze cartuchos". No dia 9, o Sargento e aquela esquadra marcharam em missão ordenada por Cândido Xavier. As 9h do dia 10, apresentou-se o Sargento, "com a feliz notícia de que, em meio dia de picada, saiu no campo, achou nele grandes roças do Gentio, de milho, feijão, abóboras e todo o gênero; entrou em um paiol, onde tudo isto estava empilhado em cêstos grandes; acharam duas pilhas de pontas de flechas de pau que estavam ao sol a enxugar-se, porém em nada tocaram, como levaram ordem".

Cândido Xavier de Almeida, Sargento da Praça de Santos, fazia parte de uma das bandeiras, ao mando do Sargento-Mor Francisco José Monteiro, passado do comando do Sexto Corpo de Infantaria da Marinha e Vila de Paranaguá para o Comando Geral das Bandeiras Expedicionárias. A 12 de Julho de 1770, aquele Sargento-Mor, com uma companhia de 63 homens e nove canoas, além de seis soldados, para a missão especial de achar um expedicionário sumido, o Capitão Antônio da Silveira Peixoto, "heróico comandante cujos padecimentos comovem o mais empedernido coração;" aquêlê Sargento-Mor, no acima citado 12 de Julho, embarcava no pôrto de N. S. da Conceição de Caiacanga. Desceu o Iguaçu, sem conseguir notícias do valoroso Capitão Peixoto. Procurando-o, foi que o Sargento Cândido e a sua gente descobriram os campos de Guarapuava.

Descobertos campos tão misteriosos e de tão difícil acesso naquele tempo, retirou-se o descobridor com a sua gente, por escassez de recursos e temor de ataques dos selvícolas, já entrevistados aos magotes na cena esplendente em que os bandeirantes se haviam metido. Estes voltaram a explorar a região por iniciativa do Chefe Afonso Botelho de Sampaio e Souza. Enêrgicamente advertidos pelo Morgado de Mateus, todo áspero à notícia que tivera do recuo (Fevereiro de 1771), os exploradores abriram picada e foram adiante, com o propósito de ocupação dos campos cobiçados. Lidaram todo o ano de 1771, até que, a 16 de Dezembro, entraram em relações com os primeiros índios, bem acolhidos e presenteados. Menos de um mês depois, aquêles habitantes das selvas truci-

davam sete dos muitos estrangeiros intrometidos em seus portentosos domínios...

Viram os expedicionários que o gentio era uma multidão crescente. Os valentes intrusos estavam sem forças para lhe rebater a fúria. "Por uniforme opinião de todos", o chefe Afonso Botelho ordenou a retirada para "salvar as vidas e trem de Sua Majestade que sem remédio perecia tudo em poucos dias pela falta de mantimentos".

Era o fracasso. Todavia, estavam descobertos os Campos de Guarapuava e tinha-se a certeza de que não havia castelhanos na região. Artur Martins Franco nota que a retirada de 11 de Janeiro "assinala o abandono do Planalto Paraniano à cobiça dos Castelhanos, que, necessariamente, o teriam ocupado se para tal empreendimento mais resolutos se mostrassem".

Durante quase quarenta anos, não se ouviu, desde aquela retirada, tropel de bandeira nenhuma para os lãdos do terceiro planalto. Os campos de Guarapuava continuavam dominados pelo ameríndio agreste e arisco. Haviã cessado os arremêssos das bandeiras na direção do ocidente.

Em 1810, foi que a expedição, comandada pelo Tenente-Coronel Diogo Pinto de Azevedo Portugal, fundou naqueles campos o primeiro núcleo de homens civilizados, "afrontando os mesmos perigos que forçaram a retirada precipitada da Expedição do Tenente-Coronel Afonso Botelho".



É corrente, entre os historiadores, a opinião de que a fundação da Colônia Iguatemi e a descoberta dos Campos de Guarapuava "constituem os dois fatos mais importantes da história de São-Paulo na segunda metade do século passado".

Essa assertiva, se para aqui trouxéssemos o relato das circunstâncias e os dados concernentes àqueles acontecimentos, não sofreria nenhum reparo ou restrição da parte de quem nos lesse; ao contrário disso, quem nos lesse ou fôsse às fontes há tanto tempo oferecidas aos estudiosos, ou sejam

os documentos interessantes para a história e costumes de São-Paulo, acharia legítima a afirmativa e sentiria que a ação dos nossos maiores, penetrando as enormes e acidentadas extensões da terra brasílica, não só pôde estender os alicerces da pátria mas ainda insculpir no fundo da cena histórica, a traços rebuscados e heróicos, salpicados de sangue, grandíssimo número de exemplos egrégios.

A descoberta dos Campos de Guarapuava, confinando com a região (e dilatando-a) que Augusto de Saint-Hilaire chamara o *Paraiso Terrestre do Brasil*, ao concluir meticolosa descrição... — “on voit que je n'ai point eu tort de sur-nommer les Campos Gerais le *Paradis terrestre du Brésil*” — a descoberta daqueles campos teve o necessário complemento, quarenta anos depois, na conquista empreendida e consumada pela Expedição de Diogo Pinto de Azevedo Portugal.

Ressalta pois que êsse homem, lusitano da Vila de São-Bartolomeu de Barqueiros, à beira do Douro, que “ali descreve uma espécie de aura luminosa, numa grande curva azul”, tem um belo lugar na história do Brasil Meridional. A sua vida e os seus feitos só poderiam ser referidos em livro de tômo.

Foi o que fez o Engenheiro Civil Artur Martins Franco, escrevendo um livro que tem o título de *Diogo Pinto e a Conquista de Guarapuava*. Êsse livro, de grande e necessário alento, é o primeiro volume das *Publicações Históricas do Museu Paranaense*. O respectivo Conselho Administrativo resolveu editá-lo, comemorando o 250.<sup>o</sup> aniversário da fundação de Curitiba (1943).

Estudando-se êsse volumoso feixe de páginas brasílicas, adquire-se noção perfeita do transcendente acontecimento, coevo da instalação do Príncipe Regente D. João no Rio-de-Janeiro.

De obra tão opulentamente documentada, articulando-se as passagens descritivas a copiosas provas trasladadas dos arquivos, no feitiço que tiveram há 135 anos, o leitor tem a impressão de imagens de rigor geométrico.

Obra de brasilidade, nela exsurge um belo tipo de bandeirante e ressalta o traçado exato de um notável aconteci-

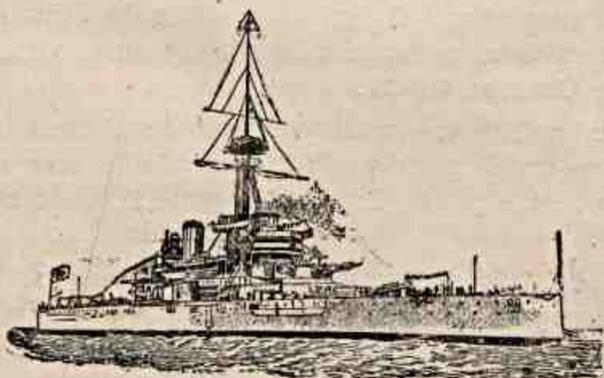
mento. Diogo Pinto de Azevedo Portugal foi um varão que terá a sua estátua em Guarapuava, diante da qual desfilará um dia a numerosa, honrada e ilustre descendência do herói. E ao lado dessa estátua, ainda outra, a do Padre Chagas, o dedicado apóstolo catequista.

Não esqueçam os guarapuavanos o Capitão Antônio da Rocha Loures, o bandeirante humano no trato com os índios, bravo na repulsa às suas investidas, lhano para com todos, leal aos chefes, persuasivo aos subordinados, firme no pôsto e inteligente na ação.

Não esqueçam os guarapuavanos vários outros menos graduados, lutadores da memorável e remorada Conquista. Seria mais curial que se construísse, em lugar apropriado de Guarapuava, um monumento à memória de Diogo Pinto e dos Expedicionários que o seguiram e com êle venceram e realizaram.

O livro do ilustre Engenheiro Artur Martins Franco é um monumento escrito, preparatório do monumento que os guarapuavanos terão de erguer a Diogo Pinto e à sua Bandeira.

DÍDIO COSTA



# Diário do Capelão da Esquadra Imperial comandada por Lord Cochrane, Frei Manoel Moreira da Paixão e Dores

(1 de Abril a 9 de Novembro de 1823)

Dos Anais da Biblioteca Nacional do Rio-de-Janeiro —  
1938 — Volume LX

## EXPLICAÇÃO

O *Diário* de Frei Manoel Moreira da Paixão e Dores, Capelão da Esquadra de Lord Cochrane, é documento importante para a História dessa empresa gloriosa, que foi a libertação da Baía e do Maranhão do jugo luso e da adesão daquelas Províncias à causa da Independência do Brasil. O original desse *Diário*, absolutamente inédito e desconhecido, pertence à biblioteca particular do eminente Embaixador Sr. Dr. Afrânio de Melo Franco; a cópia que serve para esta publicação foi ofertada à Biblioteca Nacional por seu filho, o jovem e brilhante escritor Sr. Dr. Afonso Arinos de Melo Franco. A êsses digníssimos Brasileiros, tributa a Direção dos *Anais* as homenagens de sua gratidão.

Do autor do *Diário* tudo quanto se sabe é o que de si próprio escreve, por outras palavras: que começou a servir o ministério de Capelão a bordo de navio de guerra cerca de 1806, que esteve na Esquadra de Rodrigo Lobo durante a Revolução pernambucana de 1817, e que dessa campanha voltou enfermo de uma doença do peito, de que custou a restabelecer-se; em 1823, a 3 de Março, foi nomeado Capelão da Armada Imperial para exercer as funções a bordo da Nau *Pedro Primeiro*, e assentou praça naquela mesma ocasião. Acompanhou todas as peripécias da expedição, que narrou dia a dia, com abundância de pormenores interessantes.

Seria Português, mas nem se sabe a que ordem religiosa pertencia, e da qual se absolvera do voto de clausura para servir emprego secular. Talvez se filiasse à Ordem dos Agostinhos Reformados, a julgar pelo tratamento que dispensou a um prisioneiro, sacerdote dessa Ordem, Frei Manoel de Santa Rosa, que o reconheceu, e a quem cedeu sua cama e seu camarote na Nau, levando-o à mesa, com o consento de John Grenfell (Veja *infra*: Maio 22, e nota correspondente).

A pequena Esquadra confiada a Lorde Cochrane era quasi toda composta de elementos navais de Portugal, incorporados ao Brasil pela Independência. A nau capitânea era a antiga nau *Martim*

*Afonso de Freitas*, que depois de renovada passou a chamar-se *Pedro Primeiro*, por ato de 14 de Janeiro de 1823, — *Diário do Governo*, de 25 do mesmo mês e ano. A Fragata *Niteroi* era a antiga *Sucesso*, que tomou aquele nome por aviso de 25 de Janeiro, publicado no *Diário* citado, de 6 de Fevereiro, após a reforma que sofreu. A Fragata *Piranga* era a *União* da velha frota; a Fragata *Carolina* chamou-se depois *Paraguassú*; havia ainda as Corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*, a Escuna *Leopoldina* e o Brigue-Escuna *Real*, mais conhecido por Brigue-Escuna, naturalmente por que o nome *Real* no momento havia de lembrar a procedência portuguesa. Havia mais dois Brigues, que foram incorporados à Esquadra: o *Diligente*, antigo *Maipú*, de propriedade de David Jewett, comprado pelo preço de 2:200\$000, que foram pagos à vista pelo Tesoureiro da Casa Imperial Plácido Antônio Pereira de Abreu, — *Diário* citado, de 5 de Fevereiro; por aviso de 12 desse mês, do Ministro ao Intendente da Marinha, foi declarado que S. M. o Imperador havia dado esse Brigue para o serviço nacional, — *Diário* citado de 25 de Fevereiro. O Brigue *Guarani*, antigo *Nightingale*, de nacionalidade inglesa, foi adquirido pela quantia de 13:000\$000 a Brown Watson, com o carvão de pedra que tinha a bordo, ao preço de 12\$000 por tonelada, por aviso de 8 de Março, — *Diário* citado, de 20 desse mês.

Maria Graham, em escrito publicado neste mesmo volume dos *Anais*, refere como testemunha, que durante os preparativos da Esquadra no porto do Rio de Janeiro, "a atividade do Imperador era antes a de um jovem official recentemente nomeado, do que um soberano que iria nomear os outros chefes. Chegava a bordo dos navios todas as manhãs às seis horas, apressava os armadores, intervinha nos navios de provisão, exigia o impossível dos tanques de água, balançava-se pelas cordas de convés em convés até as mais baixas partes do porão, recusando todo auxilio de escadas ou outras comodidades e, na sua alegria, trazia a Imperatriz para bordo, a fim de participar do novo prazer, que ela apreciava cordialmente.

O *Diário do Governo*, dando conta de suas atividades concernentes à organização da Armada, publicou em sua edição de 17 de Março:

"Pela Portaria da Secretaria d'Estado dos Negocios da Marinha de 12 do mez passado, publicada neste *Diário*, consta que S. M. I. comprára, e presenteára à Nação com o excellente Brigue *Diligente*. Seria o mais imperdoavel descuido se acaso, logo que chegam ao nosso conhecimento, deixassemos de memorar, como escriptores publicos, este e outros factos que mostram quanto o Nosso Augusto Imperador e Defensor Se esmera em elevar a nossa Marinha ao ponto, que exige a guerra que nos declararam os nossos passados irmãos. Asseveram-nos que poucos dias depois se comprára tambem o Brigue *Nightingale*, prompto de tudo para qualquer serviço; e a 12 do corrente se comprou mais uma boa Escuna. Se a isto ajuntarmos as

Fragatas que o Estado mandou comprar, e aqui estarão provavelmente por todo este mez; a Corveta das *Alagoas*, cuja construção se acha muito adiantada; a Náo *Pedro I* que com incrível celeridade se renovou inteiramente, e se acha prompta com sua guarnição a bordo, a Fragata *Nitroy*, que em poucos dias ficará em estado de sahir; e finalmente a nossa Esquadra que no dia 12 chegou das agoas da Bahia, podemos afiançar que (graças aos disvelos e energia de um Jovem Principe, e ao zelo de um Ministerio Patriota) a Marinha Brasileira tornou-se, dentro de um anno, mui superior a do inimigo. Se o material da Marinha tanto avulta, não he menos digna de attenção a differença do seo pessoal. Em logar de Officiaes que se fingiam addidos á nossa Causa, ao mesmo tempo que tramavam negros e refalsados projetos, tem S. M. I. ao Serviço do Imperio habéis e illustres Estrangeiros, que querem participar da gloria de coadjuvarem o 1.º Cesar do Novo Mundo, e de sustentarem a Independencia e Liberdade do brioso Povo Brasileiro só tratado com desprezo, e insultado por aquelles, que maior interesse tinham em louvar seo character, e respeitar seos Direitos. Este objecto conduz-nos a participar aos nossos Leitores a chegada do Lord Cochrane a esta Capital. Se tão bravo e experimentado Guerreiro vem, como suppomos, offerecer a sua espada ao Grande e Immortal Pedro I, será este o momento de se fazer uma aquisição importantissima para a nossa Independencia, e para a mocidade Brasileira, que industriada e modelada pelo bravo Libertador do Perú e do Chile, se porá cedo em estado de abater de uma vez o orgulho dos Lusitanos”.

Lord Cochrane chegou ao Rio de Janeiro no dia 13 de Março de 1823, a bordo do Brigue Inglês *Colonel Allan*, mestre Bartolomew Haydan, com 60 dias de viagem de Valparaiso, com 6 criados, 11 officiaes ingleses e espanhoes, e uma mulher (Maria Graham), como se verifica das *Noticias Maritimas do Diário do Governo* de 15 de Março. A 21, pelas 5 horas da tarde, tomou posse do posto de Primeiro Almirante da Armada Nacional, e içou seu pavilhão na nau *Pedro Primeiro*, o qual foi salvado por toda a Esquadra Brasileira surta no porto, com 21 tiros.

A officialidade da Esquadra era em grande parte composta de profissionais estrangeiros, experimentados no officio; a marinhagem continha tambem estrangeiros, mas predominavam nela os elementos portuguez e nacional, libertos e escravos.

Com relação à chegada e posse de Lord Cochrane, o mesmo *Diário*, de 27 de Março, estampou o seguinte artigo de colaboração, que é uma sucinta biografia do Primeiro Almirante:

“Uma salva annunciou hontem de tarde (21 do corrente) aos moradores desta Cidade, que Lord Cochrane havia tomado o commando da Esquadra Brasileira, noticia que alegrou a todos aquelles que desejam a prosperidade deste Paiz; para satisfação, pois, dos

mesmos, espero que V. Mcês insirirão no seo *Diário* a seguinte limitada biografia do mesmo Lord, a qual extrahi do *Armazem Europeo*, folheto que sahe mensalmente em Londres.

"Alexandre, Lord Cochrane, he o filho mais velho do Conde de Dundonald, nasceu em 24 de Dezembro de 1775; foi educado com o destino de que fosse um dia homem de mar; passando pelos postos intermedios foi promovido a Capitão-Tenente, e Commandante do Brigue *Speedes*, de 14 peças, no qual cruzando á vista de Barcelona em 1801 tomou uma Corveta Hespanhola de 28, e com dobrada tripulação; e em todo aquelle anno tomou mais 33 embarcações de diferentes lotes com 128 peças, e quinhentos, e trinta marinheiros; em companhia de outro barco de guerra destruiu uma Fragata de 26, tres barcas canhoneiras, e um Comboy, que se abrigava junto a uma bateria na costa, a qual foi tambem destruida, e pouco depois tomou e fez saltar pelos ares a Torre de Alcanenára.

"Declarada a segunda guerra da revolução foi promovido a Capitão de Fragata, e deo-se-lhe para Comandar a *Pallas* de 32 peças, com ella cruzando na costa de França (a pezar da auzencia de 90 homens destacados para tomar uma embarcação de 14 peças, que estava fundeada) atacou tres embarcações de 18, 22, e 24, as quaes forçou a encalhar, e a perderem-se; seguio-se a isto um desembarque na costa, o qual commandou, aonde destruiu varios postos de signaes, fez saltar baterias, e armazens, e afugentou um Corpo de Milicias, que as defendiam; passados poucos dias escapou-lhe uma Fragata, porque duas Corvetas saíram a protegel-a.

"Voltando depois a Plimouth offereceo-se para Deputado ao Parlamento por Honiton, mas não foi eleito: entrou com tudo no seguinte limitado Parlamento, como representante da mesma Povoação; dissolvido este foi eleito para o seguinte por Westminster.

"Mal tinha tomado assento entre os Deputados quando foi mandado commandar a Fragata *Imperiosa*, de 40 peças, na qual cruzou só, e depois andou ás ordens do Almirante Collingwood no bloqueio de Cadis.

"Tornados os Hespanhoes alliados dos Inglezes pelas perfidias de Napoleão, saltou em terra entre Barcelona, Gerona, e tomou o Castello de Mongal em 31 de Julho de 1808, o qual foi arruinado logo que os Patriotas se apossaram das munições, a artilharia &c.; tambem embaraçou que inimigos tomassem Rosas, e repellio um furioso ataque, que lhe fizeram os que se retiravam do assalto.

"Voltando a Inglaterra foi servir ás ordens do Almirante Gambier na Esquadra, que commandava no Cannal, e em Abril de 1809 conduzio com outro Official, e quatro marinheiros o principal burlothe, que devia queimar a esquadra fundeada na Bahía de Basques; poz com a sua mão fogo á mecha, que devia durar quinze minutos,

mas que ardeu em nove por efeito do vento, de sorte que a machina foi pelos ares, e choveram sobre o bote, que conduzia os seis guerreiros, bombas, granadas, e todos os instrumentos destructivos da guerra; perdeu a vida o Official, cansado e afogado pelas ondas, que arrebatavam sobre o bote successivamente.

"A Esquadra fundeada, querendo evitar o fogo, desamarrou-se, e encalhou a maior parte, que foi tomada, ou queimada a uma milha de distancia do Almirante, que a comandava; parte da Esquadra Inglesa tambem esteve encalhada, mas salvou-se: "El-Rei nomeou então Lord Cochrane Cavalleiro do Banho.

"Estes são, Srs. Redactores, os principais traços da vida de S. Ex. até aquella época; sabe-se que depois commandou a Esquadra Chilena empregada na conquista de Lima, objecto que conseguiu.

"Concluindo bem, pôde asseverar-se que o Brasil tem hoje uma Esquadra, que ha de afugentar os teimosos Lusitanos, e força-los a reconhecer a sua Independencia mais depressa, o que concorrerá sempre para união d'este nascente, e já brilhante Imperio. — *In-dagador*.

A Esquadra acabava de executar uma missão importante, que foi conduzir a Baía a tropa que devia operar em terra contra as divisões do general Madeira. Uma portaria do Ministro da Marinha ordenara ao Comandante David Jewett que desembarcasse a tropa, que ia de transporte para a Baía, em Camamú, ou naquele lugar que melhor conviesse, com a maior brevidade possivel, e, efetuado o desembarque, regressasse ao Rio de Janeiro, — *Diário* citado, de 15 de Janeiro. A Esquadra ou Divisão, constituída pela Fragata *União*, Comandante Capitão de Mar e Guerra David Jewett; Fragata *Real Carolina*, Comandante Capitão de Fragata Manoel Gonçalves Lima; Corveta *Maria da Glória*, Comandante Capitão-Tenente Teodoro de Beaupaire; Corveta *Liberal*, Comandante Capitão-Tenente Antônio Salema Freire Garção; Navio transporte *Animo Grande*, Comandante Capitão de Fragata Desidério Manuel da Costa; Brigue-Escuna *Real*, Comandante 2.º Tenente Justino Xavier de Castro; Escuna de Guerra *Leopoldina*, Comandante 2.º Tenente Camilo Caetano dos Reis, — saiu do Rio de Janeiro em 28 de Janeiro, e transportava o Batalhão do Imperador, — *Diário* citado, de 30 de Janeiro.

O desembarque não foi feito em Camamú, como determinava a portaria, mas no porto de Jaraguá, Alagôas, no dia 28 de Fevereiro. A 12 de Março a Divisão estava de regresso ao Rio, com 15 dias de viagem, — *Diário* citado, de 14.

A 1 de Abril zarpava do porto do Rio de Janeiro o grosso da Esquadra de Cochrane, e daí por diante presta o *Diário* do Capelão Frei Manoel Moreira da Paixão e Dores contas do quanto se passou, tão minuciosas como nenhum outro documento até hoje conhecido.

As notas de pé de página, de responsabilidade do *infra* assinado, visam apenas confirmar ou ampliar as informações do Autor, aliás sempre ciente e muito avisado sobre o que relatava.

A parte náutica foi revista pelo ilustrado Comandante Eugenio de Castro, a quem, por esse gentil favor, aqui ficam consignados os agradecimentos da Direção dos *Anais*.

Biblioteca Nacional, Janeiro, 1940. — *Rodolfo Garcia* — Diretor.

## OFFERTÓRIO

Senhor.

Cheio do mais profundo respeito e submissão, tenho a honra de pôr nas Augustas Mãos de Vossa Magestade Imperial o *Diário* que fiz durante o tempo da digressão da Náo *Pedro Primeiro*, e mais embarcações de que se compunha a famosa Esquadra Brasileira: cuja obra imperfeita eu não teria a ousadia de offerecer a Vossa Magestade Imperial, se Vossa Magestade não fosse o Mesmo que me quiz honrar em m'a pedir, o que sobremaneira me lisonjeia por me lembrar que Vossa Magestade Imperial, benignamente desculpará as faltas que nella encontrar, attendendo que emprehendi tal obra, não para o alto destino que teve, mas sim para entreter as horas vagas e para ter um testemunho com que fizesse ver aos meus amigos os gloriosos feitos das Armas Brasileiras, as quaes, emquanto tiverem a dita de ser dirigida por Vossa Magestade Imperial, sua Victoria será sempre a consequencia dos grandes desejos de Vossa Magestade Imperial.

Deos Guarde a Vossa Magestade Imperial por prosperos e dilatados annos, para Gloria do Grande Imperio do Brasil.

Rio de Janeiro, 10 de Dezembro de 1823.

Senhor.

De Vossa Magestade Imperial, tenho a honra de ser o mais humilde subdito — Fr. Manoel Moreira da Paixão e Dôres.

## DIÁRIO

Depois de dezeseite annos de effectivo Serviço no Ministerio de Capellão a bordo dos navios da Armada Nacional; depois de ultima Expedição de Pernambuco, na fatal época de 1817, para onde parti daqui na Esquadra comandada por Rodrigo Lobo, e de onde tornei a voltar a esta Capital gravemente enfermo de uma molestia do peito; e depois de me haver entregado aos Medicos por espaço de dois annos (tempo em que não soffri as fadigas do mar); achando-me já um pouco restabelecido, tive a honra de ser novamente nomeado pelo Capellão-mór da Armada Imperial para exercer o sobredito Ministerio de Capellão a bordo da Náo *Pedro Primeiro*, aonde para servir neste Imperio a Sua Magestade Imperial o Senhor D. Pedro I, com toda a satisfação e verdadeiro character de Independente, assentei praça nesta occasião assás critica, e a mais rigorosa, a tres de Março deste presente anno de 1823.

Desde o dia da minha nomeação estive fundeado neste Porto do Rio de Janeiro até o ultimo do dito mez, emquanto a Esquadra, que havia sido destinada para a Bahia de Todos os Santos, se preparava de todo o necessario para seguir seu destino.

### — ABRIL 1 —

As quatro horas da manhã deste dia principiou a Náo a dar mãos ao seu trabalho para se fazer de vela, com todos os mais navios de que se compunha a Esquadra, cujos nomes são os seguintes, seu numero, seus commandantes, sua tripulação e bocças de fogo (1):

1.º Navio — a Náo *Pedro Primeiro*, commandante o Capitão de Fragata Thomas Sackville Crosbie; praças 600 e tantas; peças de calibre 32, 24 e 18. Total 74.

2.º Navio — A Fragata *Piranga*, commandante o Capitão de Mar e Guerra David Jewett; praças 360 e tantas; peças 50.

---

(1) Das *Noticias Maritimas do Diário do Governo*, de 3 de Abril de 1823: "Sahidas. Dia 11 do corrente: Em Commissão, Náo *Pedro I*, Com. o Cap. de Frag. Thomaz Sackville Crosbie, leva a seu bordo o Exmo. Almirante da Esquadra Lord Cockrane; passageiro o Coronel Antonio (aliás Antero) José Ferreira de Brito, com um escravo. Dito F. *Piranga*, Com. o Cap. de Mar e Guerra David Jewett. Dito C. de guerra Maria da Gloria, Com. o Cap. Ten. Theodoro de Beaurepaire. Dito, dito *Liberal*, Com. o Cap. Ten. Francisco Salema Freire Garção. Dito, B. E. de Guerra, com. o 1.º Ten. Justiniano Xavier de Castro".

3.º Navio — A Fragata *Real Carolina*, commandante o Capitão de Fragata Manoel Gonçalves Lima; praças 300 e tantas; peças 28.

4.º Navio — a Fragata *Niteroy*, commandante o Capitão de Fragata John Taylor; praças 300 e tantas; peças 28.

5.º Navio — a Corveta *Maria da Gloria*, commandante o Capitão-Tenente Theodoro de Beaurepaire; praças 200 e tantas; peças 28.

6.º Navio — a Corveta *Liberal*, commandante o Capitão-Tenente Antonio Salema Garção; praças 200 e tantas; peças 24.

7.º Navio — o Brigue *Guarany*, commandante Antonio Joaquim do Couto; praças 150; peças 16.

8.º Navio — o Brigue *Escuna*, commandante Justino Xavier; praças 150; peças 14.

9.º Navio — a Escuna *Leopoldina*, commandante o Segundo-Tenente Francisco de Sá Lobão; praças 150; peças 16.

Totalidade dos Navios — 9; praças 2.000 e tantas; peças 278, salvo erro.

Neste mesmo dia, ás 5 1/2 h. da manhã, veio para bordo da Náo o Exmo. Almirante Lord Cochrane, Commandante em Chefe da Esquadra; e logo depois de 6 h. chegaram tambem Suas Magestades Imperiaes, a quem tive a honra de beijar as Augustas Mãos, e se demoraram até ás 7 1/2 h., em que nos fizemos á vela, continuando a honrar-nos com a sua companhia até mui perto da Ilha Redonda. Nesta altura, pondo-se a Náo á capa, embarcaram Suas Magestades Imperiaes na sua Galeota, com seus criados, e se lhes deram os vivas do costume, com uma salva de vinte e um tiros, bem como a Fortaleza de Santa Cruz lhes havia feito ao passarmos pela sua frente. Suas Magestades Imperiaes se Dignaram de receber com muita satisfação, e em pé na Galeota, com os remos arvorados, o nosso cortejo, e assim se conservou a Galeota até que toda a Esquadra acabasse de passar. Contavam-se já 10 h. da manhã quando tudo isto se deu por finalizado; e então mesmo, mareando a Náo a pano que tinha capa, proseguisse o rumo do seu destino, voltando Suas Magestades Imperiaes a demandar á barra para se recolherem á Cidade.

— ABRIL 2 —

2.º dia de viagem. 4.ª feira. — Tendo navegado toda a noite, ainda ao amanhecer nos achamos á vista de terra; e virando a navegar para ella com tempo de bonança, chegámos ás 2 h. da tarde muito perto das Ilhas Maricá; seguindo pela mesma costa fomos fundear perto da noite quasi defronte da Barra, para all esperarmos pelo Brigue *Guarany*, que tinha ficado ao pé de Santa Cruz para receber a dois Officiaes inglezes, que haviam ficado em terra,

a exigirem do Ministerio o mandar-lhes passar suas patentes, para poderem justificar por ellas que tinham sido chamados para o serviço do Imperio do Brasil, e não fossem tidos por forasteiros, ou por piratas em qualquer parte em que se achassem para o futuro.

— ABRIL 3 —

3.<sup>o</sup> dia de viagem. 5.<sup>a</sup> feira — Tornando-nos a fazer á velas pelas 9 h. da manhã, não obstante não ter ainda apparecido o Brigue *Guarany* com os Officiaes; e junto ás 6 horas da tarde, vendo o Chefe a demora deste Brigue, mandou um Official num escaler com um officio para o Brigue, afim de manda-lo reunir á Esquadra, visto não terem apparecido até aquelle tempo os Officiaes por que esperava; mas como o Official da dita commissão se encontrasse com o Brigue junto á Santa Cruz, entregou o officio do Chefe ao Commandante, e voltando logo para bordo da Náo trouxe a noticia de estarem já a bordo do Brigue os mencionados Officiaes, e que só esperavam vento para se reunirem á Esquadra, o que com effeito conseguiram ás 11 1/2 h. da noite (2). Reunidos, pois, a esta hora os Navios que haviam sahido do Rio (á excepção da *Real Carolina*, *Niteroy* e Escuna *Leopoldina*, que á nossa sahida ficaram fundeadas com ordem de se virem reunir em certa altura), continuamos a nossa navegação para Léste, por não termos vento que nos desse rumo para o nosso destino da Bahia.

De amanhã por diante irei descrevendo neste resumido Diário, do modo que me fôr possível, os grãos de Latitude e Longitude em que nos acharmos em cada um dos dias da nossa viagem.

Hoje principiou o Exmo. Almirante a repartir com os seus Officiaes a generosidade de seu docil e magnanimo coração, convidando-os diariamente por suas graduações, a dois e dois para jantarem com elle, em cuja recepção e companhia disse elle mesmo ter o maior prazer e satisfação. Eu e o segundo Commandante desta Náo, Antonio José de Carvalho, fomos hoje os primeiros chamados a receber esta honra, que acceitamos de muito bom grado; e fomos tambem as primeiras testemunhas que o vimos cheio de todo o prazer e contentamento, administrando-nos por sua propria mão as iguarias de sua lauta e delicada mesa.

— ABRIL 4 —

4.<sup>o</sup> dia de viagem. 6.<sup>a</sup> feira. — Continuamos no mesmo rumo de Léste, com calma e com todos os Navios da Esquadra á vista, sem

---

(2) *Ibidem*, 5 de Abril de 1823:

“Sahidas. Dia 3 do corrente: Em Commissão, B. de Guerra *Guarany*, Com. Ten. Antonio Joaquim do Couto”.

perigo algum individual, nem termos encontrado outro Navio que não fosse da Esquadra. Hoje acharam os Officiaes que, pela observação do Sol ao meio-dia, estavamos na Latitude de 23°-19'S., e na Longitude de 42°-39'O., que vem a ser pela estimativa termos ficado 10' para o Sul e 11' para Léste. Depois que se ajuntaram todos os Officiaes inglezes a bordo, por não haver duas mesas separadas, consultaram com os Officiaes brasileiros que seria melhor fazerem todos um só rancho e uma só mesa, de cuja união resultariam para uns e outros as melhores vantagens, tanto para a bôa sociedade e companhia de todos, como para a economia, grandeza e asseio de mesa, e até mesmo para o bom exito e desempenho do serviço. Isto pareceu bem a todos, e todos desde logo unimos nossas vontades á uma só vontade, que entregamos nas mãos de um Official inglez, o qual sem hesitar acceitou a direcção do rancho e presidencia da mesa, de onde fazia administrar por habeis criados as diferentes iguarias, que com toda a decencia e gosto inglez repartia pelos assistentes com carinho e delicadeza.

Segue-se a relação dos Officiaes ingleses e brasileiros, que fazem a mais bella união e companhia de mesa, cujos nomes são os seguintes:

Officiaes ingleses — Capitão de Bandeiras John Pascoe Grenfell; 1.º Tenente Stephen Charles Clewley; 1.º Tenente James Shepherd; Cirurgião da Armada Thomas Boss; Capitão de Brigada Nathaniel Hoolette (irlandez); Official particular John Bloem (allemão); Guarda-marinha William Parker; Guarda-marinha Pedro Broutonelle (francez); Voluntario Victor Sabrá (francez).

Officiaes brasileiros — 2.º commandante Capitão-Tenente Antonio José de Carvalho; (3); Capellão Frei Manoel Moreira da Paixão e Dorez; Capitão de Artilharia José da Costa Carvalho e Mattos; 2.º Tenente Joaquim Pereira Leal; 2.º Tenente Joaquim Leão da Silva Machado; Voluntario Joaquim Antonio Coutinho; Comissario Francisco Adrião Pereira; Escrivão Manoel Fernandes Pinto; Passageiro, o Coronel Antero José Ferreira de Brito. (4)

---

(3) O Capitão Tenente Antonio Pedro de Carvalho é autor de *Breve descripção dos factos da Marinha Brasileira durante a luta da Independencia da Bahia*, ps. 139/156, Bahia, 1836.

(4) O Coronel Antero José Ferreira de Brito (depois General Barão de Tramandahy), desembarcou na Bahia, e commandando o Corpo de Exploradores, que fazia a vanguarda dos Independentes, entrou na Cidade no dia 2 de julho — Voltou ao Rio em 15 de Dezembro, a bordo da Fragata *Niteroy*, Comandante de 1823. — Varnhagen, *Historia da Independencia*, ps. 382, Rio de Janeiro 1917. Capitão de Mar e Guerra John Taylor, *Noticias Maritimas do Diário do Governo*, de 19 de Dezembro.

## — ABRIL 5 —

5.<sup>o</sup> dia de viagem. Sabbado. — Não houve novidade alguma que possa notar-se, mais do que termos observado a bondade da Náo, pelo andar sempre avante dos mais Navios. Todos a tem acompanhado, em mais ou menos distancia nas suas aguas, á excepção da *Liberal* e o Brigue *Guarany*, que no seu primeiro atrasamento andam quasi sempre a perder de vista, obrigando a Náo e mais Navios a pôrem-se á capa horas e horas, á espera delles.

Hoje, ao meio-dia, pela observação do Sol, ficamos na Latitude de 24<sup>o</sup>-07'S., e na Longitude de 41<sup>o</sup>-22'O.

## — ABRIL 6 —

6.<sup>o</sup> dia de viagem. Domingo. — Não houve novidade alguma. Na observação do Sol ficamos na Latitude de 24<sup>o</sup>-33' e na Longitude de 40<sup>o</sup>-31', que vem a ser 26' para o Sul e para Léste 51'.

Veio hoje o Exmo. Almirante e Commandante da Nau fazer-nos a honra de jantar connosco, em cuja occasião houve repetidos vivas e saúdes a Suas Magestades Imperiaes e á Independencia do Brasil.

## — ABRIL 7 —

7.<sup>o</sup> dia de viagem. 2.<sup>a</sup> feira. — Não se offereceu hoje novidade em nossa derrota, e ao meio-dia ficamos ao Sul na Latitude de 25<sup>o</sup>-21' e na Longitude de 39<sup>o</sup>-47'O.

## — ABRIL 8 —

8.<sup>o</sup> dia de viagem. 3.<sup>a</sup> feira. — Novidade nenhuma. Ficamos na Latitude de 26<sup>o</sup>-13' e na Longitude de 38<sup>o</sup>-13'. Viemos por consequencia a ficar para o Sul 25<sup>o</sup> e para Léste 1<sup>o</sup>-34'O.

## — ABRIL 9 —

9.<sup>o</sup> dia de viagem. 4.<sup>a</sup> feira. — Nada de novidade. Ficamos na Latitude para o Sul de 26<sup>o</sup>-11' e na Longitude para Léste de 36<sup>o</sup>-10'.

## — ABRIL 10 —

10.<sup>o</sup> dia de viagem. 5.<sup>a</sup> feira. — Continuamos sem novidade alguma mais do que vemos a Náo algum tanto desimpedida no que pertence aos commandos da Officialidade, pois até agora por causa da brevidade com que nos fizemos á vella, temos dormido como sardinhas em canastra, sobre as almofadas da praça d'armas, por ser impraticavel o podermos entrar nos camarotes do nosso alojamento,

único incommodo este que até ao presente temos encarado sem o menos desprazer.

Cahiram hoje tres marinheiros inglezes da gávea da gata sobre a tolda; e somente um delles, por não saber cahir tão bem como os seus dois camaradas, depois de ter o incommodo de os carregar ás costas em uma tão curta viagem, achou-se finalmente com uma perna quebrada por premio de seus trabalhos na velocidade de sua carreira. Ficamos hoje na Latitude para o Sul em 26°-17' e na Longitude para Leste em 37°-03'.

— ABRIL 11 —

11.º dia de viagem. 6.ª feira. — Nenhuma novidade. Ficamos na Latitude para o Sul em 25°-39', e na Longitude de 36°-06'.

— ABRIL 12 —

12.º dia de viagem. Sabbado. — Hoje tem feito a Náo alguns signaes á Esquadra para se reunirem alguns Navios, que andaram mais dispersos; e pouco depois das 9 h. da manhã fez tambem signal á *Maria da Gloria* para mandar escaler a bordo, o que brevemente se effectuou, trazendo um Guarda Marinha, que voltando logo levou officio ao Commandante daquelle Navio: ignoro qual fosse o seu objecto. Tivemos na Latitude para o Sul 25°-21', e de Longitude 36°-21'.

Veio neste dia o Commandante da *Maria da Gloria* a bordo da Náo, onde jantou com o Lord, a cujo jantar assisti com o Capitão de Bandeira; até alta noite teve o referido Commandante grande conferencia com o Lord. Neste mesmo dia, depois do exercicio de Artilharia, se fizeram varios preparativos para evitar alguns perigos no tempo do combate, fazendo subir para as gaveas seis correntes de ferro para prender as vergas, afim de não cahirem em semelhantes occasiões.

— ABRIL 13 —

13.º dia de viagem. Domingo. — Novidade nenhuma se offerceu. Ficamos na Latitude de 25°-23', e na Longitude para E. 35°-20'.

— ABRIL 14 —

14.º dia de viagem. 2.ª feira. — Veio jantar connosco o Lord Commandante e Secretario, aonde se mostrou cheio de satisfação, saudando a todos durante a mesa, e no começo do toste convidou a todos os Officiaes a saudar SS. MM. II., dando-se ao mesmo tempo repetidos vivas á *Victoria* que nos esperava. Ficamos na Latitude de 24°-24', e na Longitude 35°-20'.

## — ABRIL 15 —

15.º dia de viagem. 3.ª feira. — Não houve observação.

## — ABRIL 16 —

16.º dia de viagem. 4.ª feira. — Fizeram-se alguns signaes para se reunirem os Navios costumados a navegar mul distantes da Náo; tanto hontem como hoje, conseguiu a Náo navegar com todos á vista, tendo até aqui perdido muita viagem por não poder, á sua espera, largar sufficiente panno para seu andamento, que, com effeito, é o maior que tenho visto, e que os mesmos Officiaes confessaram ser raro em Navio de tão grande pé; pois não sendo o vento muito forte só com gaveas e papafigos vai deitando 9 a 13 milhas. Hoje appareceu uma Galera, que a um tiro de peça veio a falar da Náo; foi a seu bordo um official para examinar os seus papeis e investigar se era Americana, como dizia, carregada de farinha para o Chile; achando-se ser verdade o que dizia, só se demorou emquanto o Lord escreveu uma carta para aquelle Paiz. Pela observação nos achamos ficar na Latitude 22º-35' S. e na Longitude 35º-28' O.

## — ABRIL 17 —

17.º dia de viagem. 5.ª feira. — Não houve observação.

## — ABRIL 18 —

18.º dia de viagem. 6.ª feira. — Desde o dia 8 da nossa sahida até o presente tem continuado o costumado exercicio de Artilharia, com toda a actividade e escrupulo, como quem se prepara para ataques de uma peleja que brevemente deverá ter o seu principio, não obstante a isso nem as maximas nem as vantajosas forças do inimigo, uma vez que não sejam attendidas as ordens e proposições do Almirante, que com toda a seriedade e avidez pretende decidir pela brandura e convenções ou finalmente pela força, uma guerra na Bahia, que necessariamente e por muito tempo deverá ser prejudicialissima, tanto para os irmãos Europeus, como Brasileiros. Eis aqui o verdadeiro character de um homem de bem, e de um bem experimentado Cabo de Guerra. Estes nobres sentimentos de alma, que o Lord me faz a honra de communicar, no momento em que acabava de me convidar para jantar com elle, são para mim tanto mais dignos de louvor, quanto para outra pessoa improprios do mais pequeno vituperio. Pela observação do Sol nos achamos na Latitude de 19º-51' S. e na Longitude de 35º-28' O.

## — ABRIL 19 —

19.º dia de viagem. Sabbado. — Não houve causa de novidade na Esquadra; somente se fizeram signaes para os Navios della se

reunirem o que não foi possível por virem muito atrasados, obrigando a Náo a diminuir de pano, por isso mesmo que se presume estarmos já algum tanto perto de terra (?).

— NB. — A observação do Sol assenta-la-ei d'ora em diante de dois dias.

— ABRIL 20 —

20.<sup>o</sup> dia de viagem. Domingo. — Veio hoje jantar com os Officiaes o nosso Almirante com o seu Secretario, a cujo toste houve os brindes do costume a SS. MM. II.

Castigaram-se dois marinheiros Inglezes por tarem furtado vinte e tantos mil reis a um marinheiro Portuguez; e por ser esse o primeiro crime de semelhante natureza feito a bordo desta Náo, depois de lhes ser lido pelo Commandante o Artigo do Regimento Inglez que os pune com pena de morte, lhes foi commutada em cincoenta açoites nas costas nuas, com disciplinas de linha de barquinha com miudas farpas de arame retorcido nas pontas, a cujos golpes ficavam impressos riscos e sanguineos vergões, que deixando ver o muito que padeciam os criminosos, faziam ao mesmo tempo a todos os circunstantes o maior horror e espanto.

Neste mesmo dia fallou a Corvêta *Maria da Gloria* a um Navio que disse ter sahido do Rio de Janeiro a 18 do corrente com passageiros para Cadiz; e que a Fragata *Niteroy* havia sahido daquelle Porto no dia 8 para se unir á Esquadra, que com impaciencia a espera.

Foi preso pelo Capitão-Tenente Antonio José de Carvalho o 2.<sup>o</sup> Tenente Joaquim Leão da Silva Machado, por desatenção em actos politicos ao Official Inglez John Pascoe Grenfell, o qual chamando-o ao camarote o reprehendeu, e mesmo por que já havia antecedencias de seu máo serviço, como tambem pela má camaradagem para com alguns officiaes estrangeiros, fazendo delles queixas ao Commandante; por esse pessimo comportamento chegou a chamar para si o aborrecimento, a meu ver, de quasi todos os Officiaes. Ficamos na Latitude 18<sup>o</sup>-48' S, e na Longitude 34<sup>o</sup>-49' O.

— ABRIL 21 —

21.<sup>o</sup> dia de viagem. 2.<sup>a</sup> feira. — Nenhuma novidade.

— ABRIL 22 —

22.<sup>o</sup> dia de viagem. 3.<sup>a</sup> feira. — Não tivemos novidade alguma na continuação da nossa viagem; somente não vimos em nossa companhia a *Liberal*, *Brigue-Escuna* e *Guarany*. O Almirante já não quer esperar, e só cuida em dar pano á Náo, aproveitando todo o vento para brevemente cruzar na barra da Bahia, e ali esperar pela

reunião de todos os Navios, para distribuir por elles as suas ordens. Pela observação do Sol ficamos na Latitude 15°-35' S., e Longitude 36°-16' O.

— ABRIL 23 —

23.º dia de viagem. 4.ª feira. — Nenhuma novidade.

— ABRIL 24 —

24.º dia de viagem. 5.ª feira. — Fizeram-se alguns preparativos necessarios para o combate, como foi segurarem-se melhor as vergas com novas correntes, carregar-se a Artilharia, e distribuirem-se finalmente por toda a Officialidade Espadas, Pistolas, e Cartuchos. Hoje não se pode observar o Sol pelos continuados aguaceiros; não obstante, era constante na Officialidade que já estavamos mui perto de terra e mui chegado á Barra da Bahia. De tarde, melhorando o tempo, vimos claramente a costa da bahia junto á Barra. Seriam 5 h. da tarde, quando viramos no bordo do mar, até ás 2 h. da madrugada; e então, tornando a virar no bordo da terra, todos a vimos distinctamente ás 5 h. da manhã do dia 25.

— ABRIL 25 —

25.º dia de viagem. 6.ª feira. — Seriam 5 h. da madrugada, quando chegou á falla da Náo a Fragata *Piranga*, que ha dias se havia desunido da Esquadra, e tendo conhecido a Náo pelo signal do Pharol que de noite trazia no páo de Mezena, fallou, e disse que á meia noite vira dois navios que lhe pareceram ser uma Náo e uma Fragata; conservando-se, depois de fallar, pela alheta da Náo até ao amanhecer. Todos supuzemos ser a Náo *D. João VI*, e alguma Fragata lusitana. O Lord, subindo á tolda, mandou chamar toda a Officialidade, pondo-se em observação; mas, como não apparecesse Navio algum a dar caça á dita Fragata, todos nos persuadimos serem aquelles dois Navios pertencentes á nossa Esquadra, posto que não tão grande como se figuraram á *Piranga*, em uma noite sobremaneira clara. Fomos continuando nosso caminho para terra (como tenho dito), e ás 5 h. da manhã, estando eu conversando com o Almirante, me disse desta maneira: — “Mi amigo, teremos llegado á la Bahia, mire usted por mi óculo los lençóles, y consequentemente toda la cuesta que está prolongada al Norte”.

Ás 6 h. vio-se um Navio pela nossa prôa, e conhecendo-se que não era da Esquadra, mandou o Lord fazer signal à *Maria da Gloria* para lhe dar caça; e içando a Náo Bandeira Portugueza deu um tiro de peça com bala para o dito Navio se pôr a capa, o que logo immediatamente fez, arriando a Bandeira Americana pela qual mostrava ser daquella Nação. Esse Navio vinha do Norte, com negocio

para a Bahia; o Lord, não querendo apresa-lo, fê-lo retroceder do seu caminho, para não dar noticia de ter encontrado nesta altura a nossa Esquadra. Continuamos a navegar ao longo da Costa Norte, para virarmos no mar logo que anoitece. Seriam 10 para 11 h., quando vimos pela prôa dois Navios, para os quaes logo a Náo metteu em cheio, e em pouco tempo se conheceu ser uma Fragata, e um Brigue. Fizeram-se-lhes signaes, e depois de nos reconhecerem, fizeram força de vella para nós pela certeza que tiveram de que a Esquadra de que fugiam não era inimiga. Não tardou muito que não conhecessemos ser a Fragata *Niteroy*, que havia ficado no Rio de Janeiro (5) e o Brigue *Guarany*, que se tinha separado da Esquadra, o qual já mul perto da Náo, desarvorou o mastaréo da gávea grande, sem que perigasse uma só pessoa como nos informou o Official que veio a nosso bordo. Tendo-se approximado á Náo a Fragata *Niteroy* vieram a bordo o Comandante John Taylor e o Capitão de Mar e Guerra Tristão Pio dos Santos, (6) os quaes nos deram noticia de algumas indispõemções em Portugal contra a Constituição (7), por se ter declarado a favor do Nosso Imperador uma grande parte do Povo; cuja noticia redobrou o enthusiasmo de todos nós, que tanto desejamos o feliz exito de uma Guerra, que tendo de durar annos, felizmente deverá acabar cedo, em virtude dos Magnanimos Esforços, e pela belicosa Esquadra, que o Regenerador do Brasil, num pequeno espaço de tempo, fez marchar para as margens da Bahia; cujos resultados felizes brevemente veremos ser o fructo dos Seus e nossos trabalhos, combinadas as nossas forças com aquellas, que ha tempos fez prestar nos suburbios da Bahia para sua defesa. Pelc Commandante da *Niteroy* soubemos que ella vem muito sobrecarregada, com perto de tresentas Bombas, alguns Morteiros e muitos Foguetes, que tudo deverá servir (sendo preciso) na occasião de combate. Tambem nos assegurava que brevemente chegarão os Bru-lotes, que á sua sahida do Rio estavam quasi promptos.

(5) *Ibidem*, 2 de Maio de 1823:

"Entradas. Dia 30 de Abril: Falmouth pela Madeira e Tenerife, 49 dias, P. ingl. *Sandwich*, Com. Peter Francis: Diz o Commandante que encontrou no dia 22 de Abril a Fragata *Niteroy* um gráo ao Sul da Bahia, e que no dia 24 avistou a Esquadra na altura dos Abroihos, que falou a uma Corveta, que lhe perguntou donde vinha, e disse que tinha sahido deste Porto".

(6) *Ibidem*, 15 de Abril de 1823:

"Sahidas. Dia 12 do corrente: Em Comissão, F. *Niteroy*, Com. o Cap. de Frag. John Taylor, passageiro e Intendente da Marinha na Bahia Tristão Pio dos Santos.

(7) Refere-se à contra-revolução, instaurada pelo General Manoel da Silveira Pinto da Fonseca, Conde de Amarante, depois Marquês de Chaves, que em Vila Real, a 23 de Fevereiro de 1823, publicou uma proclamação, pela qual convidava os Portuguezes ás armas para "libertar o paiz do jugo das Côrtes e do flagelo das revoluções, restituindo ao Rei a liberdade, e ao povo a felicidade de que se achava privado".

Tristão Pio dos Santos tornou á Bahia para Commandar as Barcas Canhoneiras, que defenderão a Ilha de Itaparica. Esquecia-me de dizer que o Brigue Escuna, tendo fallado a uma Sumaca ao romper do dia, perguntando-lhes de onde vinha e para onde ia, lhe respondeu mui afoita, depois de ver firmar a Bandeira Portugueza com um tiro de espingarda, que vinha de Benavente, e ia para a Bahia; e perguntando-lhe a qualidade de carga que levava, respondeu: levo Gallinhas, Milho, Feijão, e Farinha; ao mesmo tempo arriou o Brigue a Bandeira Portugueza, e içou a Imperial, firmando-a com um tiro de bala, dando-lhe immediatamente voz de estar prisioneira, e como não ficasse com o procedimento do Brigue, quiz affectar o ter-se enganado, dizendo que ia a Bahia, porém affirmava de certo ser a sua viagem para o Rio de Janeiro, não se lembrando que o Brigue a tinha encontrado a navegar do Sul para o Norte. Veio a Sumaca acompanhando o Brigue até á Esquadra, e mandando o Lord vir á sua mão os papeis e conhecimentos daquella embarcação vio que a presa era boa, por isso que levava os seus effeitos para a Bahia.

— ABRIL 26 —

26.º dia de viagem. Sabbado. — Temos continuado a navegar pela costa da Bahia do Sul para o Norte, e vice-versa, cruzando desta maneira na Barra, na distancia de 12 e mais legoas.

— ABRIL 27 —

27.º dia de viagem. Domingo. — Continuamos no cruzeiro sem outra novidade.

— ABRIL 28 —

28.º dia de viagem. 2.ª feira. — Têm continuado os exercicios e nestes dois dias tem-se feito de fogo, por ordem do Lord, trabalhando toda a Esquadra por signaes, e que vimos mui dextramente executar, por se acharem todos os Navios reunidos. Por se achar o Lord constipado, não veio hoje jantar connosco, vindo allás em seu lugar o Secretario e Commandante.

— ABRIL 29 —

29.º dia de viagem. 3.ª feira. — Estando a Náo á capa, e deltando seus maiores Escaleres ao mar, fez transportar da *Niteroi* todos os petrechos de guerra destinados á Náo; o que me faz crêr em que estamos proximos a colher os louros destinados á Gloria do Defensor Perpetuo do Brasil. Os petrechos conduzidos foram Bombas, Foguetes e Frascos incendiarios, Morteiros, e toda a Artilharia do Brigue Escuna, e mais trem de que se deve despojar para

servir de Brulote, por não terem chegado os que anciosamente se esperam do Rio de Janeiro.

— ABRIL 30 —

30.º dia de viagem. 4.ª feira. — Começaram-se a preparar os materiaes incendiarios para o Brigue Escuna, destinado a Brulote; ao mesmo tempo se preparavam tambem combustiveis para a sumaca aprisionada, destinada igualmente a Brulote, mettendo-se-lhe logo doze barris de Polvora a bordo para faze-la rebentar junto á Esquadra inimiga, no caso de não surtir o desejado effeito o primeiro Brulote.

— MAIO 1 —

31.º dia de viagem. 5.ª feira. — Continuaram-se o cruzeiro e os preparativos bellicos.

— MAIO 2 —

32.º dia de viagem. 6.ª feira. — Idem.

— MAIO 3 —

33.º dia de viagem. Sabbado. — Concluíram-se os preparativos bellicos, de que já fallei; experimentando-se ao mesmo tempo o effeito de um Morteiro que veio para bordo, tendo ficado a bordo da *Niteroy*, indo outro para bordo da *Piranga*: para aquella experiencia fez-se um grosso colchão de amarra velha para nelle junto ao portaló assentar-se o leito do Morteiro, experimentando-se por tres vezes até onde podiam chegar as bombas; mas como o leito estivesse inteiramente carcomido pelo tempo, abriu a ponto de se não poder usar de semelhante arma tão decisiva em ataque. Fizemos hoje pelas 10 h. da manhã força de vella para terra, a qual foi vista de tarde, e junto á noite tornamos a navegar para o mar; voltando á meia noite no bordo de terra e a tornamos a avistar no Domingo de manhã.

— MAIO 4 —

34.º dia de viagem. Domingo. — As 6 h. da manhã deste dia deram parte os Gageiros que a nosso Sotavento viam tres Navios grandes. Nesta occasião mandou o Lord tocar a postos, ficando elle em observação; não tardou muito tempo que se não fossem descobrindo mais alguns navios inimigos, vendo-se ás 8 h. distintamente 13 Navios, á excepção de dois brigues, que todos navegavam em linha do Sul para o Norte, em demanda da barra da Bahia. A nossa Esquadra navegava na mesm direcção, a Barlavento, e a retaguarda do inimigo,

para a qual a Náo fez toda a força de vella com todos os Navios da Esquadra, aos quaes pouco antes teria feito signaes de intelligencia para se postarem em linha, fazerem os movimentos da Náo e aproximarem-se della o mais possivel, para em boa ordem entrarem em acção, logo que a Náo rompsesse fogo.

Não posso deixar de notar o intrepido enthusiasmo em que a tripulação estava, por ver a heroicidade do Lord se querer bater com as superiores forças inimigas. O Lord e mais officiaes não estariam mais satisfeitos, se fossem entrar num apparatuso baile do que estavam por ir entrar em acção, cuja presença de espirito parecia affiançar a mais vantajosa victoria. Os repetidos vivas que todos davam á futura victoria, sobremaneira convenceu ao Almirante da valorosa disposição em que todos se achavam para o combate.

Continuamos a navegar para o inimigo até ás 11 h. e meia na mesma direcção, porém nós com mais vantagem por termos conservado a Barlavento a nossa marcha e vencido a grande distancia de caminho em que estavam, quando vimos o inimigo.

Achava-me sob a tolda, com o Lord, que ambicioso desejava que se approximassem o momento de dar começo ao ataque, quando já á distancia de meia legoa do inimigo me disse desta maneira: — "Sr. Cura, metad de la Escuadra inimiga és nuestra, por que me voi cortar su linea". Gradualmente foi conduzindo a Náo no meio da linha, a qual continha um Brigue e cinco Fragatas, e logo adiante desta se seguia a Náo *D. João VI* com o resto da Esquadra, que seguia na sua prôa. Nesta occasião me perguntou o Lord onde era o meu posto, ao que lhe respondi ser no lugar mais arriscado da Náo, pois que eu em combate era soldado.

Continuaram as duas Esquadras na posição descripta, e ás 11 h. da manhã se atacou uma e outra Esquadra (8), do mesmo modo que o Lord tinha premeditado, posto que em todo se não effectuassem seus planos, pela falta de ordem que a Náo teve em fazer fogo a uma das Fragatas do centro do inimigo, e as outras tres que, retirando-se, nos faziam fogo. Parece incrível á vista de tão inspirado recurso, não ficassemos sujeitos ás duplicadas forças inimigas, depois de contarmos com parte dellas; mas, approximando-se a nós pela prôa a dita Fragata, ouviu em silencio a voz do Almirante, que desta maneira lhe

---

(8) *Ibidem*, 30 de Maio de 1823:

"Entradas. Dia 27 do corrente: Por Pernambuco, G. ingl. *George, M. Wm. Wright*. Refere o Mestre que no dia 17 do corrente um Brigue de 18 peças o fez ir á falla da Náo *D. João VI*, da qual foi revistado estando 4 leguas Noroeste, que o Oficial que foi a bordo lhe dissera que tinha havido um pequeno choque com a Náo do Almirante Cochrane, no qual perderam um escaler, que estava nos turcos, porém que a fome que havia na Esquadra Europeia era tal que fazia succumbir, e que breve seriam conduzidos ao Rio de Janeiro".

disse: — "Português, riende já tu Bandeira!" E logo sem perder um momento, nem dar uma só palavra, a mesma Fragata rompeu sobre a Náo *Pedro Primeiro* o fogo que poude de Artilharia com Balas, Granadas e Metralha, desde as Mesas grandes até a prôa, sem avaria de consequencia, e nos foi fazendo fogo até que poude arribar da Náo para a bater com a outra bateria; a Náo immediatamente lhe fez fogo, e virando sobre ella com a *Piranga*, ella fez força de vella e se foi retirando com o resto das outras Fragatas, procurando a Náo *D. João VI*, que com o resto das outras forças nos procuravam pela retaguarda, para nos metter em dois fogos; porém, como a *Niteroy*, *Maria da Gloria* e *Piranga* correram sobre a Náo inimiga, batendo ao mesmo tempo os mais navios a que podiam chegar, juntamente com a nossa Náo, que as foi ajudando, obrigaram o inimigo a deixar sua empresa e a seguir caminho de seu Porto, concluindo-se toda esta acção em menos de tres quartos de hora.

Corremos até ás 4 da tarde sobre o inimigo, com pouco vento, que tendo favorecido mais a elle que a nós, o perdemos de vista; e então deixando a caça, navegamos á vista de terra para o Sul. A Sol posto se despregaram as Bandeiras Imperiaes que o Lord antes da acção havia mandado pregar no tope grande e páo da Mezena.

Ficaram feridos nesta acção Marinheiros nossos e Inglezes 14, dos quaes nenhum morreu. O Commandante e um 1.º Tenente ficaram maltratados pelo incendio que um taco produziu em dois cartuchos de Polvora, tendo a felicidade de ficarem sem defeito.

A Fragata que nos fez fogo a tiro de Espingarda, diz-se ser a Fragata *Princeza Real*: suppõe-se ter soffrido não pouco prejuizo não só no casco e massame, como na tripulação; pois houve pessoas na Náo que lhe viram gente deltada sobre o Convéz, vendo-se visivelmente cahir uma pessoa, que com um lenço acenava para a Náo, a qual foi morta por um tiro de bacamarte que lhe deu um nosso marinheiro.

A nossa Náo soffreu os seguintes estragos: os cabrestos do Gurupés, a arrotadura, alguns Brandaes nas enxarcias de prôa e enxarcias grandes, quatro rombos no costado e dois rombos que junto das latas passaram de Bombordo a Estibordo.

— MAIO 5 —

35.º dia de viagem. 2.ª feira. — Continuamos a navegar para o Sul, sem outra novidade.

— MAIO 6 —

36.º dia de viagem. 3.ª feira. — Viramos para o Norte, andando neste bordo sem mais novidade.

## — MAIO 7 —

37.º dia de viagem. 4.ª feira. — Continuando no bordo do Norte, avistando terra pelas 9 h. da manhã, fomos nos approximando della, dando ao mesmo tempo caça a duas Escunas, que junto á costa navegavam para o Sul, desviando-se de nós com Bandeira Americana; fallou a *Niteroy* a uma e o *Guarany* a outra, e sabendo que se empregavam em conduzir viveres para o Exercito de Reconcavo, se deixaram ir em paz. Pela prôa da Náo avistamos um barco de pescaria entretido no seu trabalho, e arriando um escaler ao mar não só foi saber se allí achariamos algum peixe (o que achamos bom), mas para tambem virem a bordo os pescadores, para o Lord saber se elles eram praticos da Costa, e se na Angra do Morro de São Paulo haveria bom ancoradouro aos Navios da Esquadra. Disseram os pescadores serem Praticos, e que o Surgidouro da Angra tinha sete braças d'agua, tendo capacidade para muito maior numero de Navios. Com esta insinuação nos approximamos á terra para darmos fundo, ms como o vento era pouco, fundeamos ás 7 h. fóra da Angra mencionada, a qual fica na Latitude de 13º-19', S.

## — MAIO 8 —

38.º dia de viagem. 5.ª feira. — Pelas 8 hh. da manhã levantamos ferro e fomos fundear dentro da Angra ás 7 h., onde não consta terem allí entrado Navios de guerra, sendo os nossos os primeiros que allí fundearam. É sem duvida este Porto um dos que tendo até agora estado em abandono, devendo d'ora em diante merecer os cuidados do Governo, não só para fortificar, como merece, como para o fazer frequentar, cujo commercio virá a ser de grande vantagem para o Reconcavo da Bahia.

Depois de darmos fundo, vieram a nosso bordo o Commandante e Officiaes das Fortalezas deste Porto, cumprimentar ao Lord, os quaes depois mostraram o contentamento que tinham de ver a Esquadra que defendia a causa do Brasil, patentearam o desasssocego que tiveram,, quando virão ir a Esquadra approximando-se á terra, obrigando-se a pôrem-se em acção de defender o Porto emquanto pudessem. Ao mesmo tempo veio o Capitão Gama, Commandante dos Brulotes, que já haviam entrado naquelle Porto, por lhes terem dado caça duas embarcações desconhecidas, cujo reforço nos serviu de muita satisfação.

## — MAIO 9 —

39.º dia de viagem. 6.ª feira. — Estivemos neste dia fundeados sem mais novidade.

## — MAIO 10 —

40.º dia de viagem. Sabbado. — Fui convidado e o 2.º Commandante para jantar com o Almirante, que depois me perguntou se queria acompanhá-lo para ir ver a terra e suas Fortalezas; accitei o convite e fui, indo igualmente o Commandante, o Secretario e alguns Officiaes, e em menos de duas horas visitamos a pequena Povoação e Fortalezas, que tudo apresentava a maior miseria e pobreza possiveis. A situação tem optima vista, por se achar collocada no alto do Morro denominado de S. Paulo. Seus moradores se occupam na pescaria; mas são tão preguiçosos que raras vezes vão trabalhar. As mulheres são em menor numero que os homens; o seu traje é ordinariamente simples e de algodão grosso; são despidas de todo agrado e mui bisonhas, fugindo e escondendo-se em suas casas ao avistarem qualquer pessoa desconhecida. Tudo isso nos admirou sobremaneira e muito mais ainda, quando lhes perguntavamos se queriam lavar nossas roupas, que lhes pagariamos mui bem; mas nem por isso se deliberaram a dar uma só palavra! A tanto chega o desmazello!! E tanto pode uma rustica habitação entre as brenhas!

As guarnições das Fortalezas (que não passam de tres pequenos redutos) são sessenta homens, entre brancos, pretos e pardos, cujas praças trazem por farda uma mul grossa e rota camisa de algodão, com calças e ceroulas das do mesmo pano, chapéos de palha, e não usam de sapatos por não haver na terra quem os faça. Pelo mesmo Commandante das Fortalezas soubemos que os paíóis das ditas Fortalezas se achavam desprovidos de todos os petrechos de guerra, pedindo ao Almirante as fornecesse de alguns, ao que annuiu o Almirante, dando-lhe as munições que poude dispensar da Não.

## — MAIO 11 —

41.º dia de viagem. Domingo. — Tornei a ir com o Lord á terra, onde foi examinar a boa agua que dizlam ser o maior regalo que os pobres habitantes daquelle lugar tinham, sendo sem duvida o objecto que a natureza mais prodigalizou com elles. Fomos pelo Commandante das Fortalezas conduzidos á nascente daquelle bellissima agua, que tendo em si grande quantidade de particular ferrideo, não deixa de ser a mais saborosa que tenho encontrado. Pela sua boa qualidade e riquissima nascente projectou Sua Excellencia fazer-la correr até a praia para as embarcações commodamente fazerem aguada, cuja tentativa dependia de romper-se dois pedaços de Morro, o que era facil, sem que por esse motivo a fonte viesse a ter menor falta.

## — MAIO 12 —

42.º dia de viagem. 2.ª feira. — Ainda que já em outra occasião fallasse da chegada dos Brulotes a este Porto todavia tratarei agora

de alguma particularidade ácerca delles. Segundo minha lembrança, haveria passado 12 ou 13 dias depois da chegada dos Brulotes, que o Capitão Tenente Francisco Rebello da Gama veio conduzir, commandando a Escuna *Leopoldina* (9), até o dia em que aqui demos fundo, tendo gastado tão somente sete dias na sua viagem, que fez sem ter a menor avaria. Como, pois, se não pudesse encontrar com a nossa Esquadra, por esta andar muito ao mar, nem achar quem della lhe desse noticia, tentou entrar neste Porto conduzido por um Pratico, afim de segurar os Brulotes, visto estar tão perto da Bahia de Todos os Santos. Cruzou depois disso alguns dias para ver se nos encontrava, ou tinha de nós alguma noticia, para dar parte da sua commissão; e por não ser visto de algum Navio inimigo, não continuou suas observações, conservando-se no Morro até que tivesse noticia em que altura se achava a Esquadra. Veio neste dia jantar conosco o Commandante dos Brulotes, o qual nos certificou que tinham sido muito bem feitos, principalmente a charrúa *Luitza*, cujo artificio fôra construido pelo methodo de Muller, que elle explicou desta maneira: todas as mechas que servem de levar o fogo á materia combustivel, posta em diversas partes do navio para incendia-lo, vão occultamente collocadas por dentro delle, por baixo da tolda, communicando o fogo a diversos canos de maiores combustiveis que as mechas, e estes o vão levando gradualmente aos diversos lugares, em que se acha a materia incendiaria que ha de abraçar o Navio, já por dentro, já por fora, para onde se comunica a chamma por outros canos; toda essa inflamação é feita occultamente, como já disse, e com os escotilhões da tolda fechada, dando tempo para não só se retirar aquelle que applicou o fogo á mecha principal, aos que manobravam o Navio, como tambem para não dar ao inimigo a menor desconfiança de tão proxima hostilidade, ou engano. Depois do Navio incendiado da fórma dita, e applicada sua direcção para o inimigo, este se inflama, fazendo rebentar alguns Morteiros, que com a expulsão da Polvora passa a fazer uma enorme ruína a tudo que em torno apanha.

— MAIO 13 —

43.º dia de viagem. 3.ª feira. — Sahimos hoje a cruzar até a Bahia, com a *Maria da Gloria* e Brigue Escuna, em cujo Porto vimos

(9) *Ibidem*, 19 de Abril de 1823:

“ Sahidas. Dia 17 do corrente: Em Commissão, E. de Guerra *Leopoldina*, Com. o Cap. Ten. Francisco Rebello da Gama. Dito Ch. *Luitza*, Com. 1.º Ten. Francisco Bibiano de Castro. Dito, E. *Catharina*, Com. o 2.º Ten. Antonio José Lisboa”.

fundeada a Esquadra inimiga (10), e neste mesmo dia voltamos para o Morro, onde entramos de noite.

— MAIO 14 —

44.º dia de viagem. 4.ª feira. — Em consequencia da falta de ordem que a Tropa guardou no dia do ataque, sendo por sua biso-nhice incapaz de entrar em nova acção, viu-se o Lord na necessidade de faze-la desembarcar para as fortalezas, fazendo ir para bordo da Náo a melhor marinhagem da *Piranga* e *Niteroy*, com os seus Com-mandantes e alguns Officiaes para commandarem as Baterias, ficando a Náo com a guarnição de 800 e tantas Praças; sahü em a noite deste dia com *Maria da Gloria* e o Brigue *Escuna*, tendo pri-meiro feito recolher no Rio Curral o resto da Esquadra, commandada por Tristão Pio dos Santos.

— MAIO 15 —

45.º dia de viagem. 5.ª feira. — Continuamos o nosso cruzeiro, e o Lord muito satisfeito pela escolha que tinha feito dos bons Ar-tilheiros para o feliz exito do nosso plano que contra o inimigo ia pôr em pratica, logo que se pudesse encontrar com elle; cujo plano fez o favor de me comunicar neste mesmo dia, depois de ter jan-tado na sua companhia, expondo-me da maneira seguinte: "Mi Pa-dre Capellan, usted se hai admirado que ió me volvo a salir del Puer-to solamente con la Náo, *Maria da Gloria* y Brigue a encontrar-me con el Inimigo, dejando aqui todavia el resto de la Esquadra fon-deada, y escondida dentro del canal que esta Angra tan hermosa nos ofrece. Ahora, pues, me voi marchar a descubrir el Inimi-go, seya en la mar, ó fondeado en su Puerto; encontrando-lo, aten-deré un poco, si per la noche, acercando-me á sus Navios, me será posible facerle un vivo fuego, empesando a baterlos de un en un, metiendo-me per entre ellos hasta el ultimo; y poniendo-los a todos en esta confusion, los dejaré batiendo-se unos a los otros, mirando todo su ruina, yá mui seguro dieste Inimigo".

— MAIO 16 —

46.º dia de viagem. 6.ª feira. — Continuamos o cruzeiro sem outra novidade.

(10) *Ibidem*, 26 de Junho de 1823:

"Entradas. Dia 22 do corrente Bahia, 11 dias, F. ingl. *Brazen*. Com. G. W. Killes. Refere o Commandante que as Esquadras se achavam fundea-das, a da Babia dentro, e a Imperial no Morro, porém que a Náo e a Corveta *Maria da Gloria* sahiam a cruzar continuamente, que o Madeira tinha apron-tado transportes com mantimentos para 60 dias, que he voz geral que elle se quer retirar, que os Americanos lhe têm levado mantimentos, e algumas Sumacas dos Patos ao Sul, e que as letras que sacou sobre Lisboa não foram acceitas".

## — MAIO 17 —

47.º dia de viagem. Sabbado. — Cruzando do Norte para o Sul, sempre á vista de terra, sem mais novidade.

## — MAIO 18 —

48.º dia de viagem. Domingo. — Na altura da Bahia demos caça a uma Gallera vinda da Nova Hollanda para Londres, e disse quando veio á falla que necessitava de fazer aguada na Bahia. Porém, não querendo o Lord que alli entrasse, lhe mandou metter um Official para levar ao Morro de S. Paulo para alli fazer a aguada, e dalli faze-la seguir sua viagem.

## — MAIO 19 —

49.º dia de viagem. 2.ª feira. — Achavamos-nos na altura da Bahia, bem de frente da sua Barra, e ao romper do dia vimos *Maria da Gloria* dando caça a uma Sumaca, sahida daquelle Porto em lastro para o Porto de S. Francisco do Norte. Seriam 8 h., quando a Corveta veio fallar á Náo, dizendo que, segundo as ordens do Sr. Almirante, tinha passado para seu bordo o Mestre e gente da Sumaca, mudando para ella nova gente com um Official. Não tardou muito tempo que a Náo, avistando um Brigue, lhe dêsse caça; e ao mesmo tempo *Maria da Gloria* a deu tambem a uma Escuna vinda do Maranhão para a Bahia com arroz e farinha; tambem lhe tirou a tripulação, mettendo-lhe nova gente com um Official; outro tanto aconteceu ao Brigue, que a Náo ás duas horas da tarde acabou de caçar (11); e tendo sabido que elle vinha de Gullmane, com cento e oitenta escravos para a Bahia, o mandou com os outros dois vasos entregar á Esquadra surta no Morro; cujos navios ficam presentemente reputados como boas presas, suas cargas e seu dinheiro, que tambem já se acha em deposito na mão do Almirante, que dizem importar em 3:547\$160 rs.

## — MAIO 20 —

50.º dia de viagem. 3.ª feira. — Continuando o cruzeiro na Barra da Bahia, vimos a Esquadra inimiga a Barlavento, a qual se nos sumiu da vista.

(11) *Ibidem*, 5 de Julho de 1823:

“Entradas. Dia 4 do corrente: Morro de S. Paulo, 18 dias, B. S. Joaquim Guerreiro, M. Antonio Rodrigues Tabora, equipagem 25, carga 161 escravos; foi apresada pela Corveta *Maria da Gloria*, e vem remettido pelo Lord Commandante da Esquadra, com um Cabo e cinco soldados de guarnição”.

— MAIO 21 —

51.º dia de viagem. 4.ª feira. — Tornamos a ver o inimigo navegando de Norte para o Sul, a entrar na Bahia ás 6 h. da tarde. Como estavamos mui proximo á terra, fizemo-nos no mar até á madrugada do dia seguinte.

— MAIO 22 —

52.º dia de viagem. 5.ª feira. — Ao amanhecer, achamo-nos outra vez á bocca da Barra; em bem pouco tempo começamos a dar caça á um Lúgar, que junto á terra navegava do Norte para entrar na Bahia. A Náo, tendo-lhe feito 26 tiros na caça que lhe deu, mandou á Corveta *Maria da Gloria* que com toda a força de vella lhe desse caça até encalha-lo; correu a Corveta sobre elle, fazendo-lhe fogo até debaixo da Fortaleza de Santo Antonio da Barra, e vendo que não podia caçar por ir mui aterrado, deixou e veio navegando para o mar (depois de lhe ter dado 30 e tantos tiros na caça que lhe fez), por se achar a Corveta em tres pés d'agua, e mui proxima a ver-se encalhada. O Lúgar, pois, tendo a felicidade de escapar, foi-se reunir á sua Esquadra, que no dia antecedente se tinha recolhido no seu fundeadouro. Veio de tarde a *Maria da Gloria* pedir á Náo, ao menos, um Official, por haver mandado alguns dos seus com as presas para o Morro. Trouxe ao mesmo tempo uma Escuna prisioneira, que sahia da Bahia com diuheiro para o Maranhão comprar viveres; mas, como a Náo estivesse occupada em receber a bordo o Capitão de um Brigue a que havia dado caça e feito prisioneiro logo depois da caça do Lúgar, só depois das nove horas da noite é que lhe pôde mandar o 2.º Tenente Machado para bordo da dita Corveta, tirando-lhe todos os prisioneiros, que a Náo recebeu, juntamente com as competentes tripulações, todas portuguezas, para nessa mesma noite as conduzir para o Morro, por lhe ser necessario ir alli fazer aguada, deixando ao mesmo tempo ordem á *Maria da Gloria* para cruzar na mesma altura da Bahia mais para o Norte que para o Sul. Fomos para o Morro depois das 11 h., tendo recebido os prisioneiros e marinhagem dentre os quaes me conheceu um prisioneiro sacerdote dos Agostinhos Reformados, que ia de passagem em uma Sumaca (12), que da Bahia ia para S. Mathus, dando-lhe a minha cama e o meu camarote, e sendo-lhe offerecida por esta razão de decencia ao seu character a nossa mesa, por John Grenfell, presidente da mesma.

---

(12) *Ibidem*, 16 de Junho de 1823:

"Entradas. Dia 13 do corrente: Morro de S. Paulo, 15 dias, B. Portuguez *Amazonas*, Com. o 2.º Ten. Francisco Candido Saião; este Bergantim sahio da Bahia para a Costa da Mina, foi aprisionado pela Corveta *Maria da Gloria*, e remettido a este Porto; passageiros o Capitão Tenente Francisco Rebello da Gama, Fr. Manuel de Santa Rosa, e o Boticario Benedicto José de Araujo".

— MAIO 23 —

53.º dia de viagem. 6.ª feira. — Andamos bordejando para entrar na Angra do Morro de S. Paulo.

— MAIO 24 —

54.º dia de viagem. Sabbado. — Ao Sol posto nos achamos fundados ao pé do Morro.

— MAIO 25 —

55.º dia de viagem. Domingo. — Depois da Missa se deu principio a fazer aguada, assim como desembarcar os prisioneiros que não quizeram ir para o Rio de Janeiro, fazendo embarcar para o Brigue primeiro aquelles que quizeram ir para o Rio.

Perto do meio dia se observou apparecerem dez Navios, que navegavam do Norte ao longo da Costa. Fizeram-nos signal de terra que se viam os mesmos Navios; foram de bordo alguns Officiaes para melhor observa-los, e conhecendo serem quasi todos os Navios da Esquadra (como haviamos supposto), vieram immediatamente para bordo, dizendo-nos serem as forças do inimigo. O Almirante, o Commandante e quatro Officiaes, como tambem David Jewett e John Taylor, que para ajudar o plano do Lord vieram dos seus Navios, para commandar suas Baterias, se achavam todos daqui mais de uma legua a jantar a bordo da *Niteroy*, que estava ancorada no Rio do Curral. Comtudo, porém, deram-se todas as providencias; içou-se signal de chamar a bordo, deu-se um tiro de peça, tocou-se a postos, e tudo se apromptou para entrar em combate, caso o inimigo tentasse entrar no Porto. Eram já duas horas da tarde, e nós á espera de todos os Officiaes, sem que um só delles apparecesse, ao mesmo tempo que vimos approximar-se para defronte da Angra os Navios inimigos, e alguns delles correndo sobre outros, a que faziam continuado fogo, cuja caça foram seguindo até se encobrirem com o Morro, navegando para o Sul. A este tempo tornou a Náo a chamar os Officiaes, com outro tiro, e logo o 2.º Commandante Carvalho sahio para o Morro, a observar o rumo do inimigo, aonde já se achava o Almirante na mesma observação com os mais Officiaes. E vendo pela posição em que estavam os Navios, como pela sua manobra (fugindo de cima da terra para o mar), que já não podiam tentar contra nós qualquer insulto, desceram do Morro, vieram para bordo, e sendo já quatro horas da tarde tranquillizaram o espirito de toda a tripulação da Náo, aguerridos para se baterem. Apenas chegou o nosso Almirante a bordo, debaixo de um grande aguaceiro e sem jantar, observando o estado da Náo, ficou inteiramente satisfeito, e chegando para mim

disse: "Mi Padre, nuestros inimigos queriam hablar con nosotros, pero ya se volvieron a sus mares". — Sim, senhor, — respondi eu, já se voltaram para o mar pela ambição de caçar a sua presa, e pela ignorancia que tinham de V. Ex. estar fóra da Náo a jantar com os seus amigos; porque, a não ser assim, pôde ser que V. Ex., eu e a Náo, não estivessemos longe de ser prisioneiros daquelles mesmos para quem V. Ex. prepara os ferros e as algemas. — "Mui bien (me disse S. Ex.). En mui pocos dias, mi amigo Cura, me ayudará a deitarlas en sus braços nuestros grillones imperiales". E dizendo isto, sorriu-se, e se retirou a jantar com os mais Officiaes, posto que com muita fome, assim como nós, que ás sete horas da tarde nos achavamos tão somente com o almoço, por cuja razão não tardou muito que não cahissemos na Praça d'Armas, a devorar o nosso jantar, que mesmo estendidos pelo chão e por entre petrechos de guerra, lhe achamos muito melhor sabor que em outro qualquer dia.

Temos todos muito receio em que o inimigo dêse caça á *Maria da Gloria*, por esta ter ficado a cruzar na altura da Bahia.

— MAIO 26 —

56.º dia de viagem. 2.ª feira. — Estamos surtos a fazer aguada.

— MAIO 27 —

57.º dia de viagem. 3.ª feira. — Idem.

— MAIO 28 —

58.º dia de viagem. 4.ª feira. — Em todos estes dias temos continuado a fazer aguada, assim como outros refrescos. Mandou o Lord desempachar as Embarcações prisioneiras, que para este Porto tinham vindo, fazendo desembarcar os prisioneiros, e ao mesmo tempo os de uma Escuna que o Brigue *Guarany*, cruzando, aprisionou ao mar deste Porto; dos prisioneiros, uns ficaram em terra, outros vão expontaneamente para o Rio de Janeiro, em um Brigue dos aprisionados, commandado pelo 2.º Tenente Salão, levando por seu mentor o Capitão Tenente Gama (13), que a este Porto veio trazer os Brulotes, e agora se dirige para a Córte com Officios do Lord para o Ministerio. Depois de todas estas disposições nos fizemos à vella ás 7 h. da manhã para o nosso cruzelro da Bahia.

— MAIO 29 —

59.º dia de viagem. 5.ª feira. — Navegando na altura da Bahia, um pouco ao Norte, se observaram das Náos nove Navios inimigos,

(13) Conf. nota antecedente.

navegando para nós, a Barlavento; ás 2 h. da tarde vimos ao mesmo tempo, a Sotavento, tres embarcações, uma maior do que as outras, navegando para o Norte; e julgando serem inimigas, ou allás vindas de Montevideo para a Bahia, fizemos toda a força de vella sobre ellas, não nos importando mais a maior força, com o destino de atacarmos a menor, na supposição de sermos cortados pela retaguarda, ou tomar estas mesmas forças, se viessem de Montevideo. Mas, correndo para ellas com toda a força de vella desde as 2 h. até ás 9 da noite, sempre com Bandeira Portugueza, levando uma luz no pão de Mezena desde que anoiteceu; estes Navios, sem menor critica nem desconfiança de inimigo algum na mesma direcção em que vinham, se dirigiram para nós; estando promptos a nos bater com o primeiro que encontrassemos, e vendo que vinha sobre nós uma Fragata já a postos, e nós tomando a melhor posição, nos chegamos a ella, e immediatamente lhe fallou o Lord, dizendo: "Que Navio és tu? Quien es Adela?" e sem esperar, julgando serem navios do Rio, e não de Montevideo, lhe continuou a fallar da maneira seguinte: "Tompson, Tompson, aonde te volves con la Fragata *Carolina*?" A este tempo lhe respondeu o Commandante, em Inglez, não sei o que, continuando o Lord a fallar com elle na mesma lingua: virou-se, então para nós e disse: "Aqui tenemos la Fragata *Carolina*, *Animo Grande* e *Brigue Bom-Fim*, con la agoada para la Esquadra". S. Ex. não pôde deixar de censurar o procedimento do dito Commandante, que devendo desconfiar e fugir de um Navio de maiores forças, como as de uma Náo que com Bandeira Portugueza lhe dá caça, em lugar da Imperial, na qual somente o dito Commandante devia pôr sua confiança, pelo contrario veio á falla da Náo, expondo-se a ser batida, ou prisioneira pela Náo inimiga, que de tarde vimos, e que nos ficava pela pôpa na occasião em que estavamos fallando na distancia de pouco mais de tres leguas; por cujo motivo o dito Commandante só um quarto de hora se demorou a bordo da Náo, a fallar e entregar os seus Officiaes; e voltando logo para o seu Navio já o não achou, porque o seu 2.<sup>o</sup> Commandante Inglez a este tempo tinha vellejado com a Fragata para entrar com ella na Bahia, segundo o mesmo Commandante havia supposto do referido immediato. Deu parte de tudo isto á Náo, e logo por ordem do Almirante foi embarcado no *Brigue Bom-Fim* para procurar a Fragata, e logo que a encontrasse, fizesse prender o Official e o mandasse para bordo da Náo, afim de ser remettido para a Côte. Apenas acabamos de receber o preso, a Náo fallou ao *Animo Grande* e ao *Brigue*, ordenando-lhes fizessem força de vella com a Fragata para o Sul, a dar fundo no Porto de Camamú até segunda ordem, por ficarem allí menos vistos do inimigo do que no Morro de S. Paulo, uma vez que allí tornasse a ir cruzar antes da nossa chegada áquella Angra.

— MAIO 30 —

60.º dia de viagem. 6.ª feira. — Continuamos a cruzar sem ver navio algum.

— MAIO 31 —

61.º dia de viagem. Sabbado. — Às 12 h. da manhã achamos à vista da Barra da Bahia, um pouco para o Sul; e como vimos duas vellas por nosso Sotavento, navegando para o Sul muito ao mar da Bahia, viramos sobre ellas e lhes demos caça até 5 h. da tarde, acompanhando uma Sumaca que disse ter saído da Bahia, com dinheiro para a Provincia do Espirito Santo, ou S. Marcos, para comprar viveres; e como lhe dessemos caça com Bandeira Portugueza, se nos veio entregar sem o menor receio, dando conta de toda a sua negociação ao Official que a revistou, o qual lançou logo mão do dinheiro que achou, que dizem importar em 3:000\$000, os quaes se acham depositados na mão de S. Ex., sendo a Sumaca immediatamente conduzida para o Morro. Sem perder tempo fomos dar caça a outra embarcação, que por ir mais distante durou até às 8 h. da noite, e se achou ser um Bergantim Inglez, com carga para Buenos Aires, em cujo Navio se metteo um Official Inglez, para conduzi-lo com Officios ao Rio de Janeiro (14). Contam-se já oito presas fundeadas no Morro, que com o Brigue, que foi para o Rio, se acham nove embarcações prisioneiras.

— JUNHO 1 —

62.º dia de viagem. Domingo. — Continuamos o cruzeiro na altura da Bahia, andando sempre em diligencia de ver se podiamos encontrar *Maria da Gloria*.

— JUNHO 2 —

63.º dia de viagem. 2.ª feira. — Continuando o projecto de hontem, passamos hoje todo o dia sem outra novidade.

— JUNHO 3 —

64.º dia de viagem. 3.ª feira. — Disse-se hoje que o Lord, projectava outro novo plano de entrar esta noite na Bahia, a bater o inimigo com a Náo, e como ás 9 h. nos achassemos em frente da

---

(14) *Ibidem*, 16 de Junho de 1823:

"Entradas. Dia 13 do corrente: Morro de S. Paulo, 14 dias, Lugar ingl. *John Thomas*, M. Wm. Yvel. Este Lugar, querendo entrar na Bahia, Lord *Cochrane* o remetteu a este Porto".

Barra, fez toda a força de vella, e muito mais fez, vendo que a Esquadra Lusitana entrava, desde as 4 h. da tarde até á noite, vindo do Sul. Continuamos a correr para a Barra com vento fresco até ás 9 h. da noite, e recordando-se o Piloto de que não havia boa maré para entrarmos, e que ao mesmo tempo estavam ameaçados por um grande temporal, disse ao Almirante: "Attendei a estas razões para não expôr a "Náo" — e que mais acertado era voltarmos para o mar, até que o tempo dêsse occasião favoravel, afim de nos não faltar o vento no Porto para nos podermos retirar. Abraçou-se este parecer, e tomamos o caminho do Morro, sempre debaixo de aguaceiros de Sul-Sudoeste, debaixo dos quaes fomos até a Barra, onde, por elles, não podemos entrar neste dia.

— JUNHO 4 —

65.º dia de viagem. 4.ª feira. — Só 5 para as 6 h. da tarde demos fundo fóra da Barra, por não podermos entrar, devido ao vento.

— JUNHO 5 —

66.º dia de viagem. 5.ª feira. — Tendo aplacado o temporal, entramos hoje para a Angra do Morro, aonde demos fundo.

— JUNHO 6 —

67.º dia de viagem. 6.ª feira. — Vieram tambem para dentro dos Navios vindos do Rio de Janeiro, que haviam sido mandados para Camamú.

— JUNHO 7 —

68.º dia de viagem. Sabbado. — Começou-se a receber para a Náo tres mezes de mantimentos, que o Brigue *Bom-Fim* trouxe para a Esquadra, e que apenas chegaram para a Náo, recebendo-se tambem do *Animo Grande* a agua com que inutilmente veio carregada, a qual chegou chóca por ser envasilhada em pipas de outros liquidos sem serem ao menos lavadas!

A actividade incansavel do Lord, em promover o bem do serviço, fez com que a mesma gente da Esquadra fizesse optima aguada, nas suas proprias Lanchas, sem que fizesse a menor despesa á Fazenda Publica, ao que, tendo attendido o Ministerio, deixaria de mandar tres embarcações, sem instrucções, para as sacrificar, como ia acontecendo, não só por este motivo, como pela inexperiencia do Comandante da Fragata *Carolina*, pois como se entregou sem conhecer á nossa Náo com Bandeira Portugueza, da mesma maneira teria acontecido com a Náo inimiga, a qual teria levado ao Madeira todos

os refrescos que nos trouxe, que, sendo objecto de que muito necessitava, lhe seriam sem duvida mais gratos, que as mesmas Embarcações.

Mandou o Lord que as Embarcações que se achavam no Rio Curral viessem fundear ao pé da Não, as quaes foram *Piranga*, *Niteroy*, *Liberal*, *Leopoldina*, *Guarany* e os dois Brulotes (e a *Real Carolina*, que ultimamente tinha vindo do Rio), para amanhã sahirem, afim de dar um ataque ao inimigo, dentro ou fóra do seu Porto: para o que se metteram logo barras ao Cabrestante para se fazerem de vella; porém, crescendo o máo tempo que já havia ficou frustrada e sem effeito a sahida de nossa Esquadra.

### NOTICIÁRIO

Desde o dia 28 do mez passado, em que sahimos a ultima vez para cruzar, me tem esquecido notar neste *Diario* a noticia que dias antes nos havia dado o Conde de Vopiér (15), Governador da Villa Nova de Valença, distante deste Morro duas para tres leguas, o qual, tendo vindo visitar o Lord, lhe deu pessoalmente parte de ter recebido noticia da Villa da Cachoeira, em que o fazia sabedor da prisão do Labatut, e que esta mesma parte dava a S. Ex. para seu governo e intelligencia. Desde então e até agora se tem dito que sua prisão fóra feita pelos proprios Officiaes do Exercito, por elle com demasiada frouxidão não ter atacado o Madeira, dizendo outros que fora preso por querer vender o Exercito Brasileiro. Diz-se ter tomado o

---

(15) O nome *Vopiér*, que aparece no *Diario*, é nada mais, nada menos que *Beaurepaire*, evidentemente mal ouvido pelo Autor. O Conde de Beaurepaire era o Commandante militar da Comarca de Porto-Seguro e Ilhéos. Um aviso do Ministro da Guerra João Vieira de Carvalho, de 28 de Janeiro de 1823, transmitiu-lhe nas vésperas do embarque para assumir aquelle posto as seguintes Imperiaes Determinações, que faziam o essencial de sua Comissão: 1.º o Comando da parte militar dos Distritos de Porto-Seguro e Ilhéos, devendo ali alistar para um ou dois corpos de milicias da arma que julgasse mais conveniente, fazendo o plano de organização e proposta de officiaes, o que devia enviar ao General Labatut, que com suas observações remetia à Secretaria de Estado; 2.º Deveria pôr em estado de defesa as barras dos rios mais frequentados em comércio, dando conta do que mais precisasse para sua segurança, além das armas, pólvora e balas, que se remetiam na ocasião a seu destino. — *Diário do Governo*, de 8 de Fevereiro de 1823. — O Conde Jaques de Beaurepaire nasceu em Toulon, França, a 17 de Novembro de 1771 e faleceu no Rio de Janeiro, em 26 de Julho de 1838; official general do Exército Brasileiro, prestou grandes serviços à Independência na Bahia, e foi Comandante das Armas no Piauí. — Conf. Visconde de Taunay, *Estrangeiros illustres e prestimosos no Brasil*, ps. 11-12, ed. Wejszflog-Irmãos. — Sobre quanto se relaciona com Labatut e acontecimentos em que foi parte, veja Tobias Monteiro, *Historia do Imperio — Elaboração da Independencia* ps. 585/597, e nota de ps. 598/603, onde a personalidade e os fatos ficaram definitivamente fixados.

Commando do Exercito o Coronel Lima, Commandante do Batalhão do Imperador.

Hoje mesmo, Sabbado, vimos ao amanhecer que ia sahindo pela Barra um dos Brulotes, com um só homem dentro, por lhe ter arrebetado a amarra de noite; em soccorro do qual sahiu uma Escuna, vindo-o a apanhar ao principio da Barra falsa, e lhe deitar alguma gente que o livrou de all naufragar, fazendo de vella a seguir na sua pôpa; porém de noite, pela cerração, perdendo-se da Escuna, foi dar noutro trecho, numa ponta de terra, onde se despedaçou, dando tempo a que a gente se salvasse com 24 barris de polvora, que a muito custo puzeram em terra e em bôa arrecadação, no pequeno Arraial, que a pouca distancia do naufragio felizmente encontraram, aonde se abrigaram do frio e mataram a fome de 48 horas. Por alguns Inglezes vindo da Bahia por terra a este Porto, soubemos que o Madeira tinha feito publico por Editaes a evacuação da Cidade, deixando em abandono aquelle ponto, e que toda pessoa que quizesse sair com elle se apromptasse quanto antes e tomasse sobre este objecto suas convenientes medidas; pretextando a todos os motivos de sua retirada não eram outros mais que a extrema falta de mantimentos, em que se achavam todos os habitantes daquella Cidade, que sem melos, nem outro algum recurso, via todos os dias morrerem muito já mirrados pela fome, e centos de outros procurando nos Hospitaes a cançada Misericordia nas mesmas necessidades, e differentes molestias em que valeu a muitos já na vida, já na morte! Faz horror ouvir dizer que um sacco de Farinha custava 16\$000, uma arroba de Carne secca e ruim 2\$880, um alqueire de feijão 8\$000, uma libra de Pão de municação 240 réis, uma Gallinha 4\$800, um ovo 160 réis, uma libra de arroz 200 réis! Para se acreditar estas desgraças não era necessario soffrer: basta ouvir-las os que daquella Cidade têm meio de retirar-se, fugindo della, ou por empenho alcançando algum passaporte para Portos, que protejam a causa do Madeira, ou para Portos estrangeiros.

— JUNHO 8 —

69.º dia de viagem. Domingo. — Desde este dia até 11 do corrente nos demoramos neste Porto; e neste tempo já se destruiu o plano de sahir a Esquadra, como já se disse, adoptando de novo o Lord sahir com a Náo neste mesmo dia, levando na sua companhia tão somente a *Carolina*, e só com ella encontrar-se com o inimigo, com quem tem tido ardentes desejos de se bater desde o dia 4 de Maio.

Sahimos, com effeito, no dia 11, ás 4 h. da manhã, procurando a altura da Bahía.

— JUNHO 12 —

73.º dia de viagem. 5.ª feira. — Das 9 para as 10 h. da manhã nos avistamos com a *Maria da Gloria*, um pouco ao Norte dos Lenções onde cruzava, no que tivemos muita satisfação, por termos sua existencia muito duvidosa desde o dia 25 de Maio, em que já fallei. Fez-lhe o Lord signal para vir á falla; chegou ás duas horas da tarde, fallou, e disse que sabia ter entrado do Parati uma grande Embarcação, com 3.000 alqueires de Farinha, a qual não pôde caçar, por estar entretida com uma Sumaca, que acabava de despedir para o Morro. "Lá a recebi — disse o Lord — hontem á noite tambem para lá mandei outra, que ia da Bahia para S. Matheus". Contam-se com estas duas onze presas, e depois de assim ter fallado com o dito Commandante, continuou a dizer esta maneira: — "Sr. Vopier (16), io lá noche me voi atacar el inimigo, dentro mismo de la Bahia, en passando por la Náo *D. João VI* hasta el ultimo; esa Corveta debe hacer el mismo seguindo en la popa de la Fragata *Carolina*, tenendo mucho cuidado de non hacer fuego a los Navios, que van de vella". E logo depois de ter fallado a este Navio, fez signal á *Carolina*, que perto das tres horas veio á falla da Náo, onde o Lord lhe fez ver o seu designio da maneira acima váos a posição do inimigo, surto defronte da Torre de S. Pedro, dita. Ao dar estas ordens passamos defronte da Bahia do Norte para o Sul, e tendo S. Ex. observado muito bem nos corremos mais para o Sul por espaço de uma hora, e virando outra vez para o Norte estávamos ás cinco e meia da tarde demandando outra vez a Barra da Bahia com toda a força de vella, com vento fresco á bolina, até ás 8 h. da noite. A este tempo mandou S. Ex. que a gente que se achava a postos desde ás 6 h., subisse toda acima da tolda, e lhes fez esta falla: "Amigos e camaradas meus, vós já tendes o inimigo pela frente e vêdes que vou bate-lo comvosco: eu não vos recommendo mais que o silencio, porque do vosso valor ha muito estou assás sciente. Tornaí para os vossos postos com os vossos Commandantes." Fomos continuando para o lugar do Combate, e á proporção que nos iamos approximando á terra da Fortaleza de Santo Antonio, nos ia escasseando o vento; e muito mais ainda quando chegamos defronte da de S. Pedro, onde nos deixou em calma podre. A este tempo já nos achavamos debaixo da Fortaleza da Gambóia por Estebordo, e a Náo *D. João VI* por Bombordo, a menos de meio alcance de uma e outra Bateria, tendo-nos já a Fortaleza perguntado, antes de chegarmos tão perto: "Que Fragata é essa? A que respondeu o Lord: "Esta Fragata é Ingleza e vem de Inglaterra com estas duas Corvetas". E dizendo isto no seu mesmo idioma, foi entendido pela Fortaleza, que immediatamente lhe respondeu: "Muito bem, muito bem, pôde entrar". E tornando

---

(16) Conf. nota antecedente.

a perguntar mais não sei o que, por se não entender o que dizia, sem haver a menor demora respondeu o Almirante em Inglez: "Sim, Sr., eu já mandei o escaler á terra". E tudo isto seguindo novo caminho, já com muito pouco vento; não tardou muito que da Fortaleza nos tornassem a fallar, dizendo: "Oh! da Fragata?" E do tombadilho lhe respondeu o Commandante: "Estamos á espera do escaler que já se mandou para terra". Então mesmo vimos que a *Não D. João VI* punha sua gente a postos, o que muito bem se observava pelo clarão das luzes que sahia pelas portinholas; ao mesmo tempo que viamos isto, nos fallaram da *Fragata Constituição*, dizendo: "Oh! da Fragata! Oh! da Fragata?" Isto acompanhado de grande sussurro e confusão, dizendo: — "É, não é; é, não é; é a *Não Pedro Primeiro*", não é a *Não*; é, sim, a *Não Pedro Primeiro*. Tudo isto se observa no maior silencio, esperando o momento em que o Almirante mandasse romper o fogo de metralha, bala, lanterna, e tão prevenido estavamos contra o inimigo, que se nos não divisava uma só luz, pois as mesmas lanternas estavam com as mangas de lona. Sempre suspeitei que o Almirante, vendo o inimigo tão desprevenido, como se mostrava, lhe daria pelo menos uma banda; porém, como via que estavamos em calma podre, sem nada podermos andar, julgou ser de maior vantagem para nós o não atacar, para nos não vermos entre dois fogos, ou irmos para o fundo. Nesta occasião veio um aguaceiro, que trazendo alguma aragem, nos fez sahir dentre o inimigo.

Este acontecimento descontentou a todos, vendo que a falta de vento favoravel nos tinha privado de atacar o inimigo com a vantagem premeditada, aliás mui bem presumida pelo encontro que com elle tivemos; porém, estes desgostos foram sobresanados pelas boas esperanças que tínhamos de cedo nos encontrarmos com o inimigo.

— JUNHO 13 —

74.º dia de viagem. 6.ª feira. — Cruzamos todo o dia com a *Carolina* e *Maria da Gloria*, sem encontrarmos uma só Embarcação.

— JUNHO 14 —

75.º dia de viagem. Sabbado. — Pelas 11 h. da manhã fez a *Não* signal á *Maria da Gloria* para vir á falla e receber 14 pessoas que tínhamos a bordo, pertencentes á *Sumaca* que havíamos aprisionado no dia da nossa sahida, para conduzi-las ao Morro, para onde partio immediatamente. Fomos com a *Carolina* ás 7 h. da tarde dar fundo a par do resto da nossa Esquadra, a qual encontramos sem a menor novidade.

## — JUNHO 15 —

76.º dia de viagem. Domingo. — Temos estado fundeados, sem novidade.

## — JUNHO 16 —

77.º dia de viagem. 2.ª feira. — Soubemos com individuação que a Esquadra Lusitana está por dias á sahir do seu Porto para Lisboa, a cujo bordo tem recebido muitas preciosidades; tudo isto passa aqui por certo, e nós quanto antes o vamos observar com a nossa Esquadra, que para o Porto vai cruzar, como até aqui tem feito.

## — JUNHO 17 —

78.º dia de viagem. 3.ª feira. — Sahimos a cruzar com a *Carolina*, *Liberal* e *Maria da Gloria*, ficando fundeado o resto da Esquadra com os Brulotes, vimos o inimigo fundeado em linha de defesa, sem outra novidade.

## — JUNHO 18 e 19 —

79.º e 80.º dias de viagem. 4.ª e 5.ª feiras. — Nestes dois dias no curso de nosso cruzeiro, sempre observamos o inimigo, que vendo-o sempre na mesma posição, nos viemos recolher ao Morro, onde fundeamos ás 9 h. da noite. A este tempo já se fallava de tornarmos a sahir com o resto da Esquadra e Brulotes, logo que o Lord despachasse a *Piranga* para o Rio de Janeiro, a fazer concertos e levar Offícios ao Ministerio. Ficou *Maria da Gloria* em observação, e com ordem de vir dar parte ao Lord, por signaes, da menor novidade que conhecesse ao inimigo.

## — JUNHO 20, 21, 22 e 23 —

81.º 82.º, 83.º, e 84.º dias de viagem. 6.ª feira, Sabbado, Domingo, e 2.ª feira. — O máo tempo, que tem feito, tem privado de sahir a Fragata para o Rio, assim como a Esquadra para o seu destino.

Não posso deixar em silencio o terrível acontecimento que no dia 20 ia tendo lugar, o qual seria para nós o mais funesto dos dias. Ás 11 h. da manhã, hora em que a maior parte dos Officiaes se achava, uns escrevendo para o Rio, outros lendo em seus livros, ouvimos um ruido que presagiava imminente ruína; todos nós sahimos da Praça d'Armas, onde nos achavamos, e correndo cada um para lugar onde pudesse saber a causa de tal alvoroço, vimos que já conduziam a Bomba e grande porção d'agua para a escotilha grande; a este tempo subi acima da tolda, para ver de que parte sahia o fumo

que até allí não tinha visto, e a Bombordo vi dois escaleres cheios de marinheiros, e mais de 60 a nadar para terra. Este espectáculo sobre-maneira me horrorizou, e vendo a imminencia do perigo, corri a empregar minhas forças para evita-lo: encontrando um Balde, nelle conduzi grande porção d'agua para o Paiol da aguardente, junto ao Paiol da Polvora, onde por descuido do moço do Commissario pegou fogo em uma Pipa, que se incendiou de tal maneira que logo se communicou á outra, e teria saltado ao Paiol da Polvora, se aos gritos do moço não acudissem immediatamente o Lord, e o 2.º Commandante Carvalho, os quaes com valor intrepido desceram por entre chamas, com cobertores para as abafar, a cujo exemplo correram outras muitas pessoas com promptos soccorros, que sem o valoroso exemplo daquelles dois bravos Officiaes se teriam frustrado, e nós pereceriamos todos na mais violenta explosão. Tres quartos de hora depois deste desastre, em que lutamos com a morte, é que viemos a recobrar tranquillidade.

— JUNHO 24 —

85.º dia de viagem. 3.ª feira. — Chegou a este Porto a Charrúa *Luconia*, vinda do Rio com aguada, acompanhada pelo Brigue-Escuna, commandada pelo 2.º Tenente Cruz, pelo qual soubemos do estado convulsionario em que se achava Portugal, dividido em partidos Constitucional e Absoluto Realista, querendo este prevalecer áquelle por meio de forças que de varios Corpos já se haviam reunido em differentes lugares.

— JUNHO 25 —

86.º dia de viagem. 4.ª feira. — Recebemos a aguada vinda do Rio, e juntamente a que estava fazendo no Morro, com assistencia do Lord, e neste mesmo dia sahiu a *Piranga*, e *Animo Grande* para o Rio, que não podendo seguir viagem, por causa do tempo, voltaram para este Porto, aonde fundearam. Recebeu hoje o Lord Officios do General do Exercito Brasileiro, enviados por um Cadete, em que avisava a S. Ex. da proxima retirada do General Madeira e seu Exercito para Lisboa, o que mais circunstanciadamente soube pelo Capitão do Batalhão n. 4, Manoel Marques Piranga, que *Maria da Gloria* recebeu a seu bordo na altura de Itapuan e conduziu a este Porto com Officios do referido General Brasileiro, mandando-o no escaler a bordo da Náo, ficando ao mesmo tempo sobre a vella, á espera das ordens do Almirante, o qual, recebendo o Capitão fez despedir o escaler, com ordem da *Maria da Gloria* e *Carolina* irem para o cruzeiro até a chegada da Náo.

Pelo Capitão soubemos ter o Governo mandado uma mensagem ao General do Reconcavo, em que lhe participava a retirada do Ma-

deira pela falta de viveres, levando consigo a Esquadra; que devendo-se tratar com o dito General proposições muy serias, e este com os Commandantes das forças da Cidade, pediam estas mesmas forças licença para mandarem ao Exercito Officiaes a tratar deste negocio; ao que o General Brasileiro respondeu: Que por si só não podia annuir nem responder sobre qualquer proposição, sem que primeiro dêsse parte ao Lord para conferenciar com elle negocio de tanta ponderação, visto ser o Almirante das Forças Navaes.

— JUNHO 26 —

87.º dia de viagem. 5.ª feira. — Sahimos pelas 5 h. da tarde, com pouco vento, somente com a Náo, para o nosso cruzeiro.

— JUNHO 27 —

88.º dia de viagem. 6.ª feira. — Ao amanhecer nos achamos ainda defronte do Morro, pelo pouco vento que tinhamos; pouco depois se fizeram á vella a *Piranga* e *Animo Grande* para o Rio de Janeiro. Das 10 para as 11 h. veio á falla uma Sumaca, sahida da Bahía para S. Matheus, aprisionada por *Maria da Gloria*, com um Officio do Commandante para o Lord, participando-lhe que o Commandante da Esquadra Lusitana tinha sob suas ordens muitos transportes, que a toda a pressa se apromptavam para sahir com a Esquadra para Lisboa; e que a Fragata *Constituição* se achava carregada de muitas preciosidades pertencentes a muitos individuos Portuguezes. Por este motivo fez o Lord embarcar tres Officiaes na Sumaca, para irem ao Morro buscar os tres Brulotes, e virem-se reunir com a Náo na bocca da Bahía, e allí receberem novas ordens tendentes ao uso que deviam fazer dos Brulotes, no caso de ser necessario decidir a contenda á força d'armas, quando para isso não bastassem as propostas de convenção entre os generaes de ambos os Exercitos.

— JUNHO 28, e 29 —

89.º, e 90.º dias de viagem. Sabbado, e Domingo. — Continuamos o nosso cruzeiro, com todo o cuidado nos movimentos da Esquadra inimiga, e na esperanza da chegada dos Brulotes, que no Domingo, ás 10 h. vieram á falla, sendo estes a Charrúa *Luíza*, a qual a Náo deu reboque, e o outro o Brigue Escuna Real. Com estes, *Maria da Gloria* e *Carolina*, quiz o Lord entrar de noite na Bahía, para cujo Porto principiamos a navegar desde as 4 h. da tarde até ás 9 da noite, que de todo nos acalmou o vento, por cujo motivo se frustraram neste momento todas as diligencias que o Lord tinha empregado para uma gloriosa victoria, que todos nós esperavamos

cheios de toda a confiança. Vendo, porém, mallogrados tantos excessos, e que á Bahia deram nesta noite o melhor bem que ella desejava, tornámos, posto que ennojados, a virar de bordo para continuar o nosso cruzeiro.

— JUNHO 30 —

91.º dia de viagem. 2.ª feira. — Tendo navegado toda a noite para o Sul, achando-nos á vista do Morro, determinou o Lord que o 2.º Tenente Leal fosse conduzir o Brulote Charrúa *Luíza*, por se não poder já dar reboque. Vimos desarvorar a Fragata *Carolina* do mastaréo do velacho, a qual foi immediatamente mandada para o Morro, meter outro que de sobresalente se achava a bordo da *Niteroy*, sendo ao mesmo tempo conduzido para esta Fragata o seu Commandante e alguns Marinheiros, que destacados se achavam a bordo da Não, para sahir com a Fragata e mais Navios surtos no Morro, afim de se virem reunir todas as forças da nossa Esquadra. De tarde deu a Não caça a um Brigue, que da Bahia sahíu para Lisboa, e ás 6 h. *Maria da Gloria* e o Brigue *Escuna* deram a mesma caça com toda a força de vella, até ás 7, e ás 9 estavam com o prisioneiro á falla da Não (17). Com este se contam já 15 presas.

NOTICIA

Tendo-se já mandado por terra, para o Exercito, o Capitão Piranga, recebeu o Lord novamente outros Officiaes de Itaparica, e Tristão Plo dos Santos, Commandante de quatorze Barcas canhoneiras que defendem aquella Ilha, lhe participou que tudo quanto estava ás ordens do Madeira já se achava a bordo da Esquadra Lusitana, para sahir a 29 ou 30 do corrente; e que somente embarcaria em ultimo lugar a pequena guarnição que defendia as Linhas; tendo tambem já embarcado toda a Artilharia de bronze, deixando inutilizada a de ferro, por estar já encravada; asseverando finalmente que este officio nada tinha de duvidoso, e que a este respeito podia S. Ex. tomar as medidas convenientes e que mais justas lhe parecessem.

— JULHO 1 —

92.º dia de viagem. 3.ª feira. — Todo este dia andámos cruzando na Barra da Bahia, e tendo visto a Não *D. João VI* e dois navios

17) *Ibidem*, 23 de Julho de 1823:

“Entradas. Dja 20 do corrente: Morro de S. Paulo, 10 dias, B. *Visconde de S. Lourenço*, M. Antonio Alves da Silva Porto, equipagem 21, carga sal, cabos e velas de sebo a varios Inglezes nesta Praça. Este Bergantim saiu da Bahia com despachos para Buenos Aires no dia 30 de Junho, foi encontrado pela Esquadra Imperial, e remettido a este Porto com um Capitão de presa”.

mais, com Gaveas largas, que assim se conservaram todo o dia, nos obrigaram a dar bordos mais pequenos, para nos conservarmos á vista do inimigo. Das 5 para as 6 h. da tarde, mandou o Almirante dar fundo defronte da Esquadra, onde nos demorámos até ás 7 h. da manhã seguinte.

— JULHO 2 —

93.º dia de viagem. 4.ª feira. — Fizemos á vella á indicada hora, para dar caça a uma Fragata que apparecia com Bandeira Ingleza, a qual logo conhecemos ser a *Crioula*, que vinha do Rio de Janeiro com viveres para os Navios Inglezes surtos na Bahia. Veio á falla e seu Commandante veio a bordo, ondê se demorou pouco tempo. Trouxe ao Lord cartas e noticias de ter chegado ao Rio Lady Cochrane, sua Esposa (18).

Das 8 para as 9 h. da manhã se observou estar a Esquadra inimiga quasi toda com Gaveas largas. Vimos ás 10 muito mais pano largo, e ao meio dia se fez á vella pela Barra fóra, levando consigo muitos transportes; de sorte que eu mesmo cheguei a contar 83 Navios com as da Esquadra.

(18) *Ibidem*, 16 de Junho de 1823:

"Entradas. Dia 13 do corrente: Londres, 54 dias, G. Ingl. *Sesostris* M. A. Robinson, equipagem 33, carga fazendas, segue para Chile: passageiros Lady Cochrane, mulher do Lord Almirante, com 14 pessoas de sua familia, e mais 2 Inglezes".

Lord Cochrane, *Narrativa de serviços no libertar-se o Brasil da Dominação Portugueza*, ps. 98, Londres, 1859, explica: "Durante a minha ausencia do Rio de Janeiro, Lady Cochrane — ignorando que eu tinha deixado o Chile — ia em caminho a ter comigo em Valparaiso, mas o navio ondê embarcára, tendo por fortuna arribado ao Rio de Janeiro, deram-lhe immediatamente noticia de como eu tinha mudado de serviço, e ficou na capital até ao meu regresso. Fez-lhe a Real Familia as mais hospitaleiras attentões, conferindo-lhe a Imperatriz a nomeação de sua Dama".

Lord Cochrane foi agraciado com o título de Marquês do Maranhão, no despacho de 12 de Outubro de 1823; nesse mesmo despacho Lady Cochrane foi nomeada Dama de Honra da Imperatriz. — *Diário do Governo*, de 14 e 22 de Outubro.

Na secção *Alugueis*, do *Diário do Rio de Janeiro*, de 9 de Agosto de 1823, appareceu este anúncio:

"A Lady Cochrane precisa alugar duas pretas escravas ou forras, huma que saiba lavar, engomar, e apromptar roupa; e outra para fazer o serviço da casa: dirija-se á casa da dita Lady Cochrane na Praia de Bota Fogo, ou n. 79 rua dos Pescadores, ás 10 horas da manhã".

Em 9 de Novembro de 1823, Lord Cochrane chegou ao Rio de Janeiro, vindo do Maranhão, a bordo da *Não Pedro Primeiro*, com 50 dias de viagem. — *Diário do Governo*, de 12 de Novembro.

Lady Cochrane ficou no Rio de Janeiro até 17 de Fevereiro de 1824. Nas *Noticias Maritimas*, do *Diário do Governo*, de 19 de Fevereiro, lê-se:

"Sahidas. Dia 17 do corrente. Falmouth, P. Ingl. *Marchioness of Salisbury*, Com. Graham: passageiros a Expia. Marqueza do Maranhão, com uma filha menor e 2 criadas".

Como, pois, a este tempo nos faltassem as tres Fragatas de melhor força: a *Piranga*, por ter ido para o Rio, a *Carolina* e a *Niteroy*, por se acharem no Morro (como já se disse), achando-se S. Ex. nesta occasião só com a *Maria da Gloria* e uma Escuna, continuou a seguir a Esquadra no mesmo bordo do Norte com que navegamos á sua sahida, distante 4 para 5 leguas; e logo fazendo signal á Escuna, que fizesse toda a força de vella para o Morro, ao Brulote, para que viesse á falla; chegou este e mandando vir a bordo o Commandante lhe deu novas Instruções e alguns dias de Mantimento, dizendo-lhe que seguisse na pôpa da Náo até que lhe fizesse signal para ir incendiar a Náo inimiga. E logo chamando á falla *Maria da Gloria* lhe deu tambem ordem de ir atacar a retaguarda do inimigo, fazendo-lhe o mais vivo fogo, apresando-lhe o mais que pudesse, seguindo em tudo o mais todos os movimentos da Náo, com a qual o Almirante ia atacar o centro, ou o lugar que pudesse. Advertiu-lhe que nenhum medo ou susto tivesse das fogueiras que visse arder sobre o mar; por que todas se dirigiam a pôr em confusão o inimigo, para com mais facilidade se poder atacar. Para este fim, mandou o Lord preparar algumas meias pipas, com um páo a pique que fingia mastro, cheias de lenha e algum alcatrão, para, de quando em quando se lançarem ao mar, junto dos Navios inimigos.

— JULHO 3 —

94.º dia de viagem. 5.ª feira. — Navegamos todo o dia avante da Esquadra e do seu Comboio, que tudo ia a nosso Sotavento, muito á vista da Costa; e nós, em boa posição, navegamos todo o dia, sem alteração, nem novidade.

— JULHO 4 —

95.º dia de viagem. 6.ª feira. — Neste memoravel dia (muito semelhante ao de 4 de Maio), depois de uma noite de grandes aguaceiros, ao romper do dia nos achámos a Sotavento da Esquadra inimiga, e a Barlavento de uma grande parte dos Navios de seu Comboio, tendo de noite alguns delles passado por um e outro lado da nossa Náo, que por serem pequenos se não importou com elles. Depois das 8 h. e do allivio de muitos aguaceiros, vimos no decurso do dia uma grande parte dos transportes, e quasi todos os Navios de Guerra com a Náo *D. João VI*, tudo navegando muito á vista dos Lenções Grandes; e nós pelo máo tempo no meio delles, com dez Navios da Esquadra a nosso Barlavento; e á 1 h. vimos todos reunidos em numero de 14 Navios de guerra.

Navegamos todo este tempo á vista da Esquadra, com vento Sueste á bolina, a seu Sotavento, fazendo alguns bordos para seguir melhor navegação, até ás 2 h. da tarde, um pouco além dos Len-

ções Grandes sobre o lugar da Torre. Desde então, até 5 h. da tarde, fizeram-nos todos os Navios da Esquadra reunidos uma grande caça, por lhe ter a Náo feito uma presa muito á sua vista, de uma Corveta chamada *Bizarria do Porto* (19), o Brigue *Vinagre* e a Charrúa *Orestes*, os quaes, tendo ordem para virem na pôpa da Náo, seguindo sem rumo mui proximos, abusaram desta ordem e fugiram logo que puderam para sua Esquadra. Desde então até ás 5 h. da tarde, fizeram grande força de vela sobre nós, por verem que não podiamos com a Esquadra, e lhes iamos tomando os seus Navios do Comboio: forçaram a caça que nos deram, mettendo em cheio para nós. Ás 6 h. defronte da Torre, estivemos por momentos a ver ir a Náo para o fundo, e nós com ella, se o inimigo continuasse a sua caça; disto persuadiu grande parte da nossa tripulação, ainda que aguerrida, posta á postos desde a sahida da Bahia, e desejosa ao mesmo tempo de bater-se com o inimigo que nos procurava. Mas, vendo este que o nosso Chefe lhe procurava alguma traição, de cadafalso, indo sem atacar, metendo a Náo *Pedro Primeiro* sobre a terra, desconfiou e, arribando, deixou de nos caçar, e foi navegando para o mar, para não se ver precipitado nas praias que tinhamos á vista, junto da noite, sendo neste caso mais facil desviar-se a nossa Náo, por ser unica, que os 14 Navios que sobre nós corriam. *Maria da Gloria* e *Niteroy* e o Brulote Brigue *Escuna* tinham-se perdido de nossa vista.

Fomos navegando ao longo da Costa, com os seus Navios em nossa prôa, e a Esquadra barlaventeando-se poz em estado de nos não poder fazer mal, nem soccorrer seus Navios do Comboio, aos quaes fomos dando caça sobre a mais activa.

#### REFLEXAO

Não posso eximir-me de fazer alguma reflexão sobre os successos dos dias 2 de Julho e 4 de Maio, combinando-os um com o outro. Vejo a Esquadra inimiga composta de 14 Navios de Guerra, que encontrando-se com a nossa pequena Esquadra, se deixa cortar na linha que formava, e em vez de atacar a nossa Esquadra, apenas se defendem as Embarcações por nós atacadas, e reunindo-se todas nos fogem, sendo por nós corridas! Nesse primeiro encontro se conhe-

(19) *Ibidem*, 8 de Outubro de 1823:

"Entradas. Dia 6 do corrente: Bahia, 11 dias, G. *Bizarria*, Com. o 1.º Ten. Gilbon, carga vinho, sal, e outros generos. Este navio foi aprisionado pela Esquadra Imperial: passageiros 174 Praças de Libertos, um Capitão, um Tenente, 2 Sargentos, e 28 Praças do 4.º Regimento de Milicias, 2 Alferes, um Sargento, um Furriel e 20 Praças do 1.º Batalhão de Caçadores da Corte, 6 escravos dos Officiajs, o Capitão da Parahiba do Norte Theodoro de Macedo Sodré em Commissão, Fr. David de Santa Rosa de Lima, e um Inglez; presos remettidos á Secretaria de Estado dos Negocios da Guerra o Cirurgião Mor de Caçadores José Maria Cambuá e o Tenente Empregado na Secretaria Militar José Fernandes da Costa Coelho".

cem os dois Commandantes um ao outro; vê-se João Felix fugir do Lord, e este atacando com desprezo da superioridade das forças contrarias !

A 2 de Julho vejo o Lord com uma só Náo acompanhar a Esquadra inimiga e aprisionar em sua presença Embarcações de seu Comboio. Vejo a Esquadra inimiga reunir-se e dar caça á nossa Náo, e esta sem receio dirigir-se para terra, sem ser perseguida, como devia, pelo inimigo (se é que como inimigo a caçava), e finalmente fazer-se no bordo do mar, deixando-nos em plena liberdade para continuarmos a fazer-lhe o mal que pudessemos ! Enfim, tudo parece aqui mysterioso; mas nem por isso se pôde negar a vantagem que têm tido as Armas Brasileiras; e quanto a esses dois dias, são famosos, assim como o 2 de Julho, em que o inimigo deixou seu acampamento pelo apuro em que o rigor do sitio de mar e terra o tinha posto, obrigando-o a retirar-se ou perecer, pela falta de todos os objectos de primeira necessidade.

— JULHO 5 —

96.º dia de viagem. Sabbado. — Ao romper do dia vimos a Esquadra inimiga em pouca distancia, já quasi a nosso Sotavento, e nós por consequencia com maiores vantagens para lhe apresiar todos os Navios que se nos offercesse, visto não nos ter sido possivel atacala no Porto, nem poder faze-lo agora, por se terem dispersado as nossas forças, tendo-se só conservado em grande distancia *Maria da Gloria*. Só 3 h. da tarde, depois de termos dado uma grande caça a uma Gallera Russa pertencente ao Comboio, e ficar prisioneira, foram a seu bordo dois escaleres com alguns Officiaes armados, levando toda a sua guarnição armada de espadas e machadinhos para lhe cortarem os cabos e o mastro grande, por isso que sendo prisioneira não quiz seguir na pópa da Náo, fazendo força de vella para se escapar; e por dizer aos Officiaes que a foram revistar que era neutral, não se lembrando que, tendo dado adjectorio aos inimigos, se constituia tambem inimigo, para incorrer nas mesmas penas.

Em menos de um quarto de hora foi feita aquella commissão, deixando a dita Gallera sem o mastro grande e exposta a brevemente perder os dois; o que logo a continuo succedeu ao da Gata, apenas os escaleres chegarão a bordo da Náo, que não a quis metter no fundo com 280 soldados, muitos passageiros e mulheres, que pediam misericordia.

Os officiaes, sem fazerem outra hostilidade nem offensa, deixaram a Embarcação entregue á discrição do mar e vento, na altura de dois grãos ao Norte da Bahia. Immediatamente continuo a Náo começou a dar caça a 18 Navios que seguiam em linha sua derrota pela nossa próa, e a nosso Sotavento; a este tempo, já quasi nada

se avistava da Esquadra, que se ia retirando a seu caminho por nosso Barlavento.

— JULHO 6 —

97.º dia de viagem. Domingo. — Ao amanhecer, tendo-se dado caça a uma grande Gallera chamada *Gram-Pará* (20), se lhe deitaram os mastros abaixo, deixando-lhe só o de prôa; e isto por levar muita tropa em numero de 300 homens e alguns passageiros, a que infelizmente se lhes não poude dar outro destino que deixa-los sem governo á discreção das ondas.

As 9 para as 10 h. da manhã o Brigue *Bahia* deitou á nossa vista (em distancia de 6 milhas) os mastros abaixo do grande Navio *Canôa* (21), companheiro do *Gram-Pará*, por ser do mesmo dono, conduzindo da mesma forma Tropa e passageiros em numero de mais de 300 pessoas, deixando-lhe igualmente o mastro de prôa, para o conduzir á alguma praia que tivesse a dita de encontrar.

Continuamos a dar caça aos Navios do Comboio, que com toda a força de vella se iam adiantando de nós e fugindo á triste e lastimosa sorte que iam vendo dar a alguns dos seus companheiros de viagem; utilisando as pequenas demoras que tínhamos de arriar e içar escaleres para ir á falla e cortar os mastros das embarcações, por cujo motivo neste dia nenhum outro podemos encontrar. Perto das 7 h. da noite veio *Maria da Gloria* á falla e deu noticia de ter

(20) *Ibidem*, 6 de Novembro de 1823:

"Entradas. Dia 4 do corrente: Lisboa, G. *Nova Amazonas*, Com. Guilherme Ernesto, sahio do dito Porto de Lisboa em 9 de Setembro, ia para o Pará, foi apresada no dia 10 pela Fragata *Niteroy* 22 legoas ao mar do Cabo Roca, com carga de sal, e outros generos; diz o Commandante que o da dita Fragata *Niteroy* tem mandado para este Porto 7 presas, incluso o Navio *Prazer e Alegria*, que ia do Pará para Lisboa, que metteno no fundo 2, e que bateu o Navio *Gram-Pará* que era da Esquadra Portugueza, e que tirando-lhe a Artilharia a deitou no mar e o armamento, foi para Lisboa; passageiros Felipe Alberto Patroni, Bernardo de Sousa Azevedo, Almoxarife do Hospital do Pará, com sua mulher e uma filha, e Julião Fernandes de Vasconcellos.

(21) *Ibidem*, 14 de Agosto de 1823:

"Entradas. Dia 12 do corrente: Baltimore, 80 dias, B. Amer. *Homer*, M. Philips, equipagem 10, carga farinha a Barket; passageiro 1 Americano. Diz o Mestre que no dia 23 de Julho, na Lat. 3.º-38' Sul falou ao Brigue Imperial *Bahia*, Com. Hadayn, o qual lhe disse que tinha apresado seis Navios com Tropa, e que lhes tinha cortado um dos mastros para os obrigar a arribar aos Portos do Brasil; que em Pernambuco tomou dois Bergantins com Bandeira Portugueza, e que tendo-se separado duas Fragatas as atacara, e que lhes fez arrear a Bandeira, porém que reunindo-se a *Não D. João VI* o Lord lhes fez fogo a todas tres, mas que desistiu do combate por ser força muito superior".

deitado abaixo os mastros do Navio *Conde de Peniche* (22), que também conduzia Tropa, em numero de 200 homens, pouco mais ou menos.

— JULHO 7 —

98.º dia de viagem. 2.ª feira. — Corremos toda a noite, com vento fresco, sobre a caça dos Navios, até ás 7 h. da manhã. Vimos pela nossa prôa, a Sotavento, pela distancia de 4 a 5 leguas, 17 Navios, e 4 por Barlavento. E este tempo fez a Náo toda a força de vella e para ajudar esta força mandou o Lord preparar uma vella ao lado de Bombordo, pouco mais acima da Cavadeira e por baixo da Bujarrona, a qual, fazendo bom efeito, nos favoreceu muito na caça de 4 Navios, que iam mais na retaguarda dos outros; de sorte que ás 3 h. fallamos com uma grande Gallera armada em guerra, dizendo-lhe: "Arreia tua Bandeira! Esta Náo é *Pedro Primeiro*; ella te mette a pique, se a não arreias já no mesmo instante!" A que respondeu: "Muito bem, muito bem!" Logo que se arriou a Bandeira Portugueza, mandou o Lord dar vivas ao Imperador, e da Gallera responderam também com muitos vivas, abanando muito com os lenços; ao mesmo se lhe determinou que seguisse na pôpa da Náo com toda a força de vella. Entretanto, atirou-se um tiro a outra Gallera, um pouco mais pequena, que logo procurou a outra Gallera, um pouco mais pequena, que logo procurava a pôpa da Náo por estar já muito proxima de nós e sem nos dar mais incommodo se rendeu também, seguindo-nos com mais promptidão que a outra, que demorando-se em largar todo o seu pano se ia atrazando muito, para ver se por algum descuido da Náo se podia escapar; porém, não lhe tardou muito tempo que um tiro de Lanterna e Pyramide, semeando junto ao costado do Navio uma grande quantidade de ballas, o fizesse vellejar com todo o pano para o rumo que se lhe tinha determinado.

Depois disto continuou a Náo com muita força de vella a caçar outros dois Navios do mesmo lote, que seguiam pela nossa prôa; e ás 5 h. da tarde estavam outras duas Galleras do mesmo pé daquellas duas já prisioneiras, sujeitas ao mesmo destino que a umas e outras fôr dado pela sorte da Guerra. Não sabemos verdadeiramente a Tropa que estes quatro Navios conduziam e que a Náo fez hoje prisioneiras; porém, calcularam os Officiaes, que foram a bordo

(22) *Ibidem*, 11 de Outubro de 1823:

"Entradas. Dia 9 do corrente: Bahia, 12 dias, Char. *Conde de Peniche*, Com. o 2.º Ten. Antonio Pedro de Carvalho, passageiros o Major de Caçadores Guilherme José Carioca com 1 Espingardeiro, e 54 Cabos e Soldados do 1.º Batalhão de Caçadores, 1 Tenente, Capitão de Cavallaria de Pernambuco José Antonio dos Reis, dito de Caçadores Gaspar de Menezes e Vasconcellos, dito Joaquim de Souza Meijelles, 1 Guarda Marinha, 1 Cadete de Pernambuco, 7 Marinheiros da Escuna *Rio da Prata*, Angela Maria, e Fr. Joaquim das Mercês".

para lhes tirar o pano e deixar somente em Gaveas para irem para Pernambuco na Companhia do Brigue *Bahia* e disseram que levariam para cima de 600 homens de Tropa, além de muitos passageiros de ambos os sexos. O numero certo a seu tempo se saberá. Trouxeram também para bordo quarenta e tantas espadas de Officiaes, e duas Bandeiras, uma do Batalhão n. 5, e outra não me lembro a quem pertence. O nome das Embarcações ainda não poudo saber.

As 5 h. e meia veio á falla o Brigue *Bahia* para tomar conta dos 4 Navios, affim de conduzi-los a Pernambuco, levando consigo Instruções para allí esperar a Náo, ou vir ter com ella a tal e tal altura, visto que ella continuava a dar caça ao inimigo e ao seu Comboio. Nesta noite sahiu o Brigue com os Navios, a seu destino. Veio o Commandante Vopiér a bordo, soubemos que a *Carolina* levou para a Bahia um Brigue de Guerra e uma Gallera, ambos prisioneiros; e o mesmo Brigue *Bahia* também disse ter mandado um Brigue e uma Escuna. Contam-se 15 Navios pertencentes á Esquadra ou Comboio. Depois da sahida dos Navios para o seu destino, fez a Náo toda a força de vella para as Embarcações que se viam pela nossa prôa. Ficamos na Latitude de 9.<sup>o</sup>-13' S. e na Longitude 34.<sup>o</sup>-40' O.

— JULHO 8 —

99.<sup>o</sup> dia de viagem. 3.<sup>a</sup> feira. — Ao amanhecer observaram-se alguns Navios, dos que hontem se viam pela nossa prôa, os quaes só se divisavam com oculo das Gaveas. Ficamos na Latitude de 7.<sup>o</sup>-33' S. e na Longitude de 33.<sup>o</sup>-00 O.

— JULHO 9 —

100.<sup>o</sup> dia de viagem. 4.<sup>a</sup> feira. — Tendo a Náo feito toda a força de vella, desde hontem, pôde hoje, ás 10 h. tomar o Brigue de Guerra *Triunfo da Inveja* (23). Ás 8 h. tomou *Maria da Gloria* uma Gallera também armada em Guerra, com 200 homens de Tropa. Foram-lhe tiradas as velas, deixando-a somente em Gaveas. Tiraram as armas aos Officiaes, e uma Bandeira do Batalhão a que pertencia a Tropa. Com esta já são tres que se acham em mão do Lord. Foi para bordo do Brigue todo o pano que a Náo tinha recebido, pertencentes ás Embarcações prisioneiras. Ás 8 h. da noite sahiu o Brigue commandado pelo 1.<sup>o</sup> Tenente José Joaquim Raposo, levando consigo a dita Gallera, sendo acompanhado até certa altura por *Maria da Gloria*. Para que a Gallera não fugisse de noite se lhe tiraram

(23) *Ibidem*, 19 de Dezembro de 1823:

"Entradas". Dia 15 do corrente: Bahia 10 dias, B. *Triunfo da Inveja*, Com. o 2.<sup>o</sup> Tenente Carlos Watson, sahiu de Lisboa para a Bahia em 23 de Outubro, foi apresado á entrada da Barra da Bahia pela Fragata *Carolina*".

todos os mantimentos, deixando-se-lhe só quanto bastasse para 5 dias até ao Porto destinado. Ficamos na Latitude de 6.<sup>o</sup>-28' S. e na Longitude de 32.<sup>o</sup>-20' O.

— JULHO 10 —

101.<sup>o</sup> dia de viagem. 5.<sup>a</sup> feira. — Fomos seguindo a Esquadra em todo o dia, sem outra novidade. Ficamos na Latitude de 5.<sup>o</sup>-40' e na Longitude de 32.<sup>o</sup>-47'.

— JULHO 11 —

102.<sup>o</sup> dia de viagem. 6.<sup>a</sup> feira. — Ao amanhecer vimos a Ilha de Fernando de Noronha, e continuamos á vella até ás 7 h., passando ao Sul da mesma Ilha, na distancia de 10 a 11 milhas. As 2 h. da tarde vimos 3 a 4 Navios por Barlavento, e ás 4 h., depois de um aguaceiro, vimos 20 Navios em linha, na distancia de 6 a 7 milhas, pelos quaes logo conhecemos ser a Esquadra com alguns mais, que do seu Comboio se lhe haviam reunido, e entre elles a *Gram-Pará* (24) desmastreado (segundo a affirmação dos que o conheceram), posto que já bem reparado para seguir viagem. Depois de termos conhecido a Esquadra, com menos de 4 Navios de suas forças, por se lhe haverem já tomado, viramos sobre o inimigo e tomando-lhe Barlavento fomos correndo para elle com prôa de Leste 4.<sup>o</sup> Nordeste, e elle com prôa de Nordeste, em distancia de 3 a 8 milhas, e neste rumo fomos dando caça todo o dia e noite. Ficamos na Latitude de 4.<sup>o</sup>-42' S., e Longitude de 33.<sup>o</sup>-05' O.

— JULHO 12 —

103.<sup>o</sup> dia de viagem. Sabbado. — Corremos hoje todo o dia com a mesma prôa atraz do inimigo, que foi conservando a mesma distancia em que hontem o tinhamos deixado. Passamos a O. da Ilha de Fernando de Noronha, entre seu baixo, em distancia a 8 a 10 mihas. Ficamos na Latitude de 3.<sup>o</sup>-07' S., e Longitude de 33.<sup>o</sup>-54' O.

— JULHO 13 —

104.<sup>o</sup> dia de viagem. Domingo. — Amanhecemos a Barlavento da Esquadra, navegando com ella para o Norte: assim nos temos conservado até á noite, na distancia de 4 milhas, pouco mais ou menos, regulando a nossa navegação com a do inimigo, mais ou menos, por não convir ainda deixa-lo, ou bate-lo, como deseja o

Lord. Desde meio dia que temos navegado com as Baterias safas e de tudo muito promptas, á excepção de mórões accessos. Á meia noite virou a Náo de bordo para o Sul, por querer o Lord atacar o inimigo, e ás 2 h. tocou-se a postos para o ataque; mas com as correntes, ou algum desmando do homem do Leme, nos fizeram des-encontrar da Esquadra, passando por ella na distancia de uma legua masi ou menos, de sorte que não pôde o Lord pôr em pratica quanto havia premeditado contra o inimigo. Toda a noite o Lord vigiou sem cessar o inimigo, subindo elle mesmo ás Gaveas; ao romper do dia pôde observar que elle navegava ainda para o Norte, e que não tinha virado de bordo (como o Lord suppoz), para entrar no Maranhão. Ficamos da Latitude de 1.<sup>o</sup>-00' S., e na Longitude de 32.<sup>o</sup>-41' O.

— JULHO 14 —

105.<sup>o</sup> dia de viagem. 2.<sup>a</sup> feira. — Ao romper do dia (como já disse) vimos a Esquadra no seu rumo, e nós virando sobre ella, apenas se avistou, continuamos a segui-la no mesmo rumo, muito a Barlavento. Desde meio dia até ás 3 h. da tarde temos seguido o inimigo em distancia de 3 milhas, pouco mais ou menos; veremos de noite o que ha de novo. Ficamos para o Norte da Linha na Latitude 0.<sup>o</sup>-55' N., e na Longitude 32.<sup>o</sup>-51' O.

— JULHO 15 —

106.<sup>o</sup> dia de viagem. 3.<sup>a</sup> feira. — Na noite passada se deitou na prôa dos Navios Inimigos, ás 11 h., uma meia pipa com duas tigelinhas que, sendo-lhe communicado o fogo por uma mecha graduada, fez o seu effeito á meia noite, inflammando-se uma depois da outra muito perto da Esquadra, como se esperava. Pouco antes da meia noite deitou-se outra meia pipa, com uma bomba de Morteiro, que foi rebentar á uma hora da noite na prôa dos Navios para com estas invenções inquieta-los e pô-los em perturbação. Depois disto, achando-se a Náo mui proxima da Esquadra toda para se bater com ella (como desejava o Lord) viu que o não podla fazer, tendo-a tanto a geito, por escassear o vento muito de bonança com que a ella se chegou. Neste caso quiz o Lord salvar antes a Náo, deixando de arrisca-la a forças tão superiores, do que atacar o inimigo com o pouco vento que tinha para pô-la a salvo, se fosse mal succedido. Viramos para o Sul, e ás 4 h. da manhã está a Náo á vista da Esquadra, na distancia de 5 a 6 milhas, navegando já com ella no mesmo rumo do Norte, com vento em pôpa. Assim continuamos até ás 5 h. da tarde, em que se deu nova direção á Náo, para passar avante da Esquadra, para o bom effeito das tramas que logo se principiaram para engana-los pela noite adiante, e a nós de introdução ao combate que o Lord pretendia dar-lhes na hora mais convenient-

te. Ficamos ao Norte na Latitude de 2.<sup>o</sup>-36' e na Longitude de 32.<sup>o</sup>-44' O.

— JULHO 16 —

107.<sup>o</sup> dia de viagem. 4.<sup>a</sup> feira. — Prepararam-se 5 barris grandes para cada um levar uma bomba de Morteiro com oito libras de pólvora, para se lançarem na prôa das Embarcações inimigas; estes barris iam em uma especie de jangada, com um mastro com pano e uma lanterna, para della se communicar o fogo a algumas tigellinhas. Prompto todo este engano, subiu á tolda o Lord, e depois de ter observado a Esquadra e a distancia que havia entre nós e ella (que se julgou ser uma legua), e vendo que estavamos na sua prôa em muito bôa posição, mandou que se lançassem ao mar os fingidos Brulotes: contava-se já uma hora da noite, e ás duas tudo estava concluido. Desviou-se a Não da prôa do inimigo e procurando o rumo de Oéste, a dar tempo á explosão dos barris por entre os Navios; navegamos para o lugar mais competente e proprio de atacar pelo centro, onde ia a Não *D. João VI*, a Fragata *Constituição* na vanguarda, e *Perola* na retaguarda, com alguns Navios entre uns e outros, ou fazer-se o ataque na vanguarda ou retaguarda, como podesse acontecer, tendo para isto o vento favoravel, como se desejava. As 2 h. e meia tocou-se a postos, e depois das tres via-se bem o inimigo, já a postos, por causa das luzes das Baterias; vimos que alguns Navios deitavam tigellinhas, e a Não inimiga uma, com um tiro de peça, e logo uma lanterna no páo da Mezena. Nós correspondemos com outra no mesmo lugar, e então com muito mais força de vella, e na melhor posição corremos para o centro do inimigo, e já muito proximo a elle encontramos pela retaguarda dois Navios desgarrados; metteu-se a Não pelo meio delles, e logo que chegou a meio alcance, mareou o pano e mandou o Lord fazer fogo ao primeiro Navio de Bombordo, sobre o qual cahiram logo as duas Baterias de baixo da Tolda, com tres Brigadas cada uma por sua ordem, que vem a ser 30 tiros, não fallando nos que a Tolda lhe daria. E querendo ir sobre o de Estibordo, achou-o já mui retirado, por estar mais longe que o outro na occasião do ataque. O Lord, não querendo por este motivo perder tempo com o segundo Navio, que lhe fugiu, virou logo áquelle para acaba-lo de arruinar, e ao mesmo tempo aproveitar melhor encontro com os Navios da Esquadra, que nos ficaram já a muito bom alcance, como bem se observava pela luz que sahia de suas Baterias; mas ao virar a Não, e mareada já sobre o inimigo, um esticão que por descuido deram á escota da vella grande a rasgou logo, de alto a baixo, pelo meio, por cujo motivo nos vimos obrigados a mudar de rumo, para nos fornecermos de outra vella; mas, não obstante termos este prompto recurso, desde logo, por este intempestivo acontecimento, se julgou perdida a melhor occasião de um tão proximo e favoravel encontro para o ataque, ao abrigo de uma bellissima noite; soccorridos por um vento o

mais propicio para batermos o inimigo, fugindo delle com promptidão, sem nos expormos ao maior perigo de suas maiores forças.

Este desventurado acontecimento poz a todos no maior descontentamento, por vermos perdida num momento uma ocasião que, para a acharmos, nos havia custado tantos trabalhos tantas e tantas fadigas. Ao romper do dia nos achamos sem a vella grande, e ás 5 h. e meia já estava outra envergada, e navegando a todo pano sobre a Esquadra, que se distanciava de nós cousa de uma legua. Porém, reparando-se que ella não seguia por estar com o pano sobre vella, fizemos tambem o mesmo, pondo-nos em observação a todos os seus movimentos, desde ás 6 h. da manhã até ás 2 h. da tarde; e em todo este tempo vimos que aquella capa servia para alliviar os Navios de Guerra, passando gente de familias para alguns transportes; e para chamar a bordo os Commandantes para algum Conselho, por isso que vimos o mar coalhado de escaleres. Fosse qual fosse a causa, sempre suppozemos que ficando com os Navios mais desembaraçados tentariam dar-nos alguma escaramuça, por não os termos largado, tendo-lhe apprehendido desde a Bahia até esta altura 18 a 19 Embarcações do Combolo; ou allás terem decidido mudar de rumo para se nos escapar, evitando assim a perseguição que lhe faziamos, em uma viagem aonde se não podiam demorar, por levarem só mantimentos para 60 dias á meia ração, segundo nos constou por passageiros aprisionados. Ficamos na Latitude de 4.º-00' N., e na Longitude de 32.º-14' O.

— JULHO 17 —

108.º dia de viagem. 5.ª feira. — Suppozemos que a Esquadra se teria posto á capa para reunir todos os seus Navios, e com particularidade o que tinhamos batido, que se diz ficara muito destroçado. As 3 h. da tarde já a Esquadra estava mareada (não para o seu rumo do Norte) para o Nordéste. Nós mareamos igualmente para o mesmo rumo, conservando sempre o Barlavento della. Desde então se cuidou todo este dia de preparar barris de Bombas com mais doze tigellinhas, graduado o tempo em que deviam arder junto a Esquadra, e do mesmo modo os barris para rebentarem uns depois de outros.

Á noite estava tudo prompto na pôpa da Náo para ser lançado ao mar na hora competente. Antes das cinco vimos que os Navios vinham em cheio para nós, em distancia de 4 a 5 milhas; fomos lhes deixando dar sua caça, e ao mesmo tempo tomando-lhes melhor Barlavento, e a mais favoravel posição para batermos os primeiros e os outros que se nos offerecessem até nos vermos na precisão de darmos a pôpa, e pôrmo-nos a salvo. Deitaram depois das 8 h. os barris ao mar, depois do que veio um furioso aguaceiro sobre nós e a Esquadra, que nem elles nem nós jamáis podemos cuidar de atacar,

porque todos os cuidados se empregaram em salvar a Náo de tão terrível tempestade, arreando o pano e mettendo algum nos segundos rizes para irnos correndo com o temporal de chuva e vento.

As 11 h. da noite, em que o máo tempo tinha passado, mandou o Lord que a Náo tomasse o rumo de Léste e immediatamente desceu para sua Camara, cheio de indignação, vendo que depois de ter perdido de vista o inimigo, lhe seria mui difficil, naquella mesma noite tornar-se a encontrar com elle, não sabendo de seu rumo, nem de sua posição, por nos negar tudo isto a grande escuridão.

Á vista de todos esses acontecimentos, julgou o Lord ser de seu dever largar de uma vez o inimigo, a quem tinha obrigado a sahir da Bahia, tendo-o perseguido até o presente com muita vantagem. Ficamos na Latitude de 5.<sup>o</sup>-24' N. e na Longitude de 31.<sup>o</sup>-30' O.

— JULHO 18 —

109.<sup>o</sup> dia de viagem. 6.<sup>a</sup> feira. — Continuamos a navegar no mesmo rumo até a noite, em que a Náo tomou o rumo de Oéste. Ao meio dia nos achamos na Latitude de 4.<sup>o</sup>-50' N., e na Longitude de 31.<sup>o</sup>-36' O.

— JULHO 19 —

110.<sup>o</sup> dia de viagem. Sabbado. — Viramos para o Sul e a noite tornamos a procurar o rumo de Oéste, o que deu occasião a suspellar-se que a Náo ia ao Maranhão. Ficamos na Latitude de 2.<sup>o</sup>-37' N., e na Longitude de 33.<sup>o</sup>-14' O.

— JULHO 20 —

111.<sup>o</sup> dia de viagem. Domingo. — Continuamos a navegar ao rumo de Oéste, e com vento fresco que a pôpa deitamos 9 a 10 milhas. Hoje ficamos na Latitude de 1.<sup>o</sup>-03' N., e na Longitude de 34.<sup>o</sup>-45' O.

— JULHO 21 —

112.<sup>o</sup> dia de viagem. 2.<sup>a</sup> feira. — Navegando no mesmo rumo, e com o mesmo vento, achamo-nos hoje ao Sul da Linha na Latitude de 0.<sup>o</sup>-53' N., e na Longitude de 36.<sup>o</sup>-28' O.

— JULHO 22 —

113.<sup>o</sup> dia de viagem. 3.<sup>a</sup> feira. — Seguindo no mesmo rumo, achamo-nos na Latitude de 2.<sup>o</sup>-42' S., e na Longitude de 39.<sup>o</sup>-10' O.

As 10 h. 40 m. da noite observou-se um Eclipse total da Lua até ás 12 h. e 30 m. Começou o seu descobrimento ás 2 h. 45 m. pela parte Leste, tornando a sua luz perfeita ás 3 h. e 22 m.

— JULHO 23 —

114.º dia de viagem. 4.ª feira. — Navegamos no mesmo rumo, com vento mais fresco. Hontem começamos a ver a terra do Ceará, elevada em grandes montanhas; ao Sol posto eu a vi distinctamente. Hoje continuamos a ver á grande distancia, e ás 9 h. da noite demos fundo em 16 braças para não encontrarmos algum baixio, e por estar quasi preenchida a altura da nossa derrota.

Hoje, estando eu jantando com S. Ex., disse-me entre outras cousas: — “Mi amigo, estamos já muy cerco del Maranhão, y muy temprano llegaremos a tenir algunas Galinas, y algo mas de que tenemos muy mister”. Respondi, dizendo-lhe: “Sim, senhor, tudo isso, e muito mais nós teriamos, se esta Náo pudesse navegar por entre os baixios que cercam a Costa e Porto do Maranhão”. — “Si tiene muchos, però de todos ellos me aguardaré, y pienso que despues podremos dar fondo á la Náo 4 y 5 milas cerca de la Ciudad”. — “Será para nós todos por muitos motivos uma grande felicidade, e eu desde já não perco as esperanças de ver uma terra aonde nunca fui, tendo agora favoravel occasião, no caso de serem seus habitantes nossos amigos”. — “Los Escalleres se estan a prontificar con sus viellas y remos; y por ellos lo saberemos si son nuestros amigos y del Imperador; en muy pocos dias conoceremos sus animos, y su character, y despues miraremos con atencion todas las cosas que tubiermos de hacer”. Por esta tão passageira conversação, vim eu a concluir que o Lord pretendia entender-se mui de perto, e mui seriamente com o Governo daquella Provincia, e fazer-lhe algum genero de hostilidade, quando não esteja a favor da Causa do Brasil. Ficamos na Latitude de 2.º-13' S., e na Longitude de 41.º-57' O. Demos fundo ás 8 h., para não darmos em algum baixio.

— JULHO 24 —

115.º dia de viagem. 5.ª feira. — Levantamos o ferro e fomos continuando nossa viagem, com o prumo na mão, vendo a Costa do Ceará e do Maranhão. As 3 h. avistamos uma Embarcação pela nossa pôpa, que nos pareceu ser um Brigue; e por vir no nosso rumo, esperamos por elle depois de anoitecer, pondo-nos á capa até ás 10 h. da noite. Já mui perto de nós, fallou-se-lhe para chegar mais perto e pôr-se tambem á capa, enquanto se ia revistar, e vir o Capitão a bordo. Soubemos ser um Brigue Inglez, vindo com fazendas de Liverpool para vender no Maranhão, porém com a infelicidade de ter sido roubado de quasi tudo por um Corsario do Rio da Prata, na altura

do Cabo Verde, o qual um Corsario era uma Escuna com Bandeira Americana. S. Ex. lhe determinou que seguisse na nossa prôa até o Porto do seu destino. Às 11 h. demos fundo em 16 braças, pela razão acima dita.

— JULHO 25 —

116.º dia de viagem. 6.ª feira. Às 6 h. da manhã levantamos ferro, e das 8 h. por diante começamos a descobrir a terra da Costa que corre do Maranhão ao Pará, e observando esta com a Carta, conhecemos a boa posição em que estávamos com fundo de 12 braças. À 1 hora da tarde demos fundo com 5 braças, tendo achado até allí 10, 12, etc. Não tardou muito tempo que não avistassemos uma Escuna, que seguia para o nosso fundeadouro pela banda da terra. Mandou-se immediatamente um escaler com um Official e toda a sua guarnição armada com espadas, Pistolas e Machadinhas; e como a Escuna visse a Náo com Bandeira Ingleza, e igualmente, o Brigue roubado, que nos a acompanhava, julgou ser o que lhe parecia e não procurou desviar-se da Náo, nem do escaler, que nós lhe mandamos; chegou com effeito este a bordo da Escuna, e vendo-a armada em guerra, com muita gente e com duas peças de 12 por banda, não quiz o Official subir, e lhe falou desta maneira: "Oh! da Escuna? Tens algum bom Pratico que me dê para aquella Náo, que allí vês?" — "Que Náo é aquella?" — lhe perguntaram e o Official mesmo em Inglez lhe disse: "A Náo é Ingleza; vem de Rivinge a proteger no Brasil a Constituição d'El-Rel D. João VI, e amanhã ou depois chegarão a este Porto duas Fragatas Francezas para o mesmo fim". — "Muito bem, muito bem", — lhe responderam immediatamente". — "Pois sóbe para cima, em quanto vai o Pratico levar a Náo ao seu fundeadouro sem perigo". — "Eu — lhe respondeu o Official — não posso demorar-me por ter muito que fazer a meu bordo; entretanto, vou a bordo daquella Sumaca que vai entrando, para ver se me pôde servir no que já te pedi". — "Eu vou para terra, e della, hoje mesmo, te mandarei Pratico para a tua Náo".

Tendo enganado desta forma a tal Escuna, se foi retirando della e remando com toda a força para a Sumaca, que fazendo-a fundear, conduziu o Mestre para bordo, debaixo do mesmo engano. Às duas horas da tarde nos achamos com um máo Pratico a bordo, sem embaraço do que nos fizemos á vella, e fomos entrando mais para dentro da Bahia, fazendo todo o possível para fundear o mais perto da terra que fosse possível. Veio-nos com effeito o Pratico de terra, o qual foi também recebido como o primeiro, havendo todavia a Cautela de conserva-lo no engano em que estavam. Investigou-se pôr bons modos qual era o espirito publico da Cidade e Provincia, e soubemos haver partidos a favor de Portugal e Brasil, havendo em ambos os partidos muito amor A Constituição. Demos fundo com 10 braças.

— JULHO 26 —

117.º dia de viagem. Sabbado. — Às 8 para 9 h. da manhã, vimos o Brigue *Infante D. Miguel* sahir bordejando pela Barra, com Bandeira Parlamentar e no ultimo bordo em que pôde a Náo por Sotavento mandou por um Official um Officio ao Sr. Almirante, em que lhe dizia o Governo da Cidade, que alli lhe mandava aquelle Brigue ás ordens de S. Ex., por ter sabido em a noite antecedente, pela Escuna, que aquella Náo vinha socorrer este ponto do Brasil no Maranhão. O Lord recebeu o Officio e Official, com ar e modo todo Inglez, fazendo occultar os Officiaes e Marinheiros Portuguezes (depois de conhecer que só se dirigia para causas politicas), e tendo ouvido o Official o despediu, com ordem para o Commandante vir a nosso bordo, o qual foi intimado verbalmente para o Brigue, por elle se ter approximado da Náo.

O Commandante Francisco de Borja Salema Garção poz logo o Brigue á capa e fez chegar para o portaló o escaler, que já trazia a reboque pela pôpa; mas, pela demora desta ultima manobra, descobriu-se que o Brigue já havia conhecido a Náo, e por isso, deixando-se descahir, projectava talvez a fuga. Entretanto, desconfiando disso o Lord, fez largar o pano e marear a Náo, á cuja vista embarcou logo o Commandante do Brigue, e veio a nosso bordo. Ao entrar na Náo conheceu-se que elle vinha muito desconfiado, por ter cahido no logro sem o poder remediar, e deixando-se machinalmente conduzir para a Camara, ahi foi fallar com o Lord.

Demorar-se-ia com S. Ex. pouco mais de uma hora, depois do que, mandando S. Ex. que dêsse fundo ao Brigue ao pé da Náo, o despediu com Officio ao Governo, em resposta ao que delle havia recebido. Nesse Officio disse S. Ex. ter declarado quem era, que a Náo em que se achava pertencia ao Imperio do Brasil e não a Gran-Bretanha, como havia dito, e que seus fins eram fazer alli acclamar ao Imperador e Independência, e que, quando o Governo deixasse de adherir a estas condições, veria romper toda especie de hostilidade por mar e por terra, até que finalmente se conseguisse o desejado fim de unir aquella amena Provincia ao grande Todo do vasto Imperio do Brasil.

Em resposta ao predito Officio veio outro, já de noite, em que o Governo promettia vir no dia seguinte a bordo tratar com o Lord o modo de restabelecer-se a tranquillidade da Provincia, visto esta adherir espontaneamente a Independência do Brasil, mantida pelo Senhor D. Pedro, Primeiro Imperador.

— JULHO 27 —

118.º dia de viagem. Domingo. — Ao içar da Bandeira Imperial, deu-se uma Salva, e ao chegar do Governo a bordo, ás 10 h., deu-se

outra, repetindo-se o mesmo ás 3 h. da tarde, quando o Governo se retirou para terra, deixando já tratado ir o Lord no dia seguinte á terra assistir a faustosa Acclamação do Imperador e Independencia do Brasil.

— JULHO 28 —

119.º dia de viagem. 2.ª feira. — Mandou S. Ex. avisar a todos os Officiaes, que não estivessem de serviço, para irem com o Commandante assistir á Acclamação, visto S. Ex. não poder ir, por se achar doente, o que causou desgosto a todos.

Logo que a Officialidade chegou á terra se dirigiu ao Palacio, onde, achando-se o Senado da Camara e mais Corporações Ecclesiasticas, Civis e Militares, leu o Secretario do Governo e os Officios que tinham recebido do Almirante, assim como os que lhe dirigiram, e depois de dar conta do que o Governo tinha tratado com o Lord sobre o importante negocio de Independencia se romperam innumerous vivas na Sala do Governo, á Religião Catholica, ao Imperador, á Independencia e Constituição Brasileira, os quaes vivas foram depois repetidos na varanda do Palacio do Presidente da Camara, a que respondeu o Povo na rua com o maior enthusiasmo. Depois deste apparatoso e lisongeiro Acto (de que tive a dita de ser testemunha), se aprazou o dia 1.º de Agosto para se prestar o Juramento do Estillo; terminando-se o festejo de hoje com um magnifico jantar que no mesmo Palacio se deu aos Officiaes da Não e mais Corporações, onde houve varias saúdes a SS. MM. II. e á Independencia do Brasil.

— JULHO 29 e 30 —

120.º e 121.º dias de viagem. 3.ª e 4.ª feiras. — Nestes dois dias não tenho a notar mais nada que as muitas visitas que S. Ex. tem recebido a bordo, de pessoas de todas as classes que de terra têm vindo cumprimenta-lo.

— JULHO 31 —

122.º dia de viagem. 5.ª feira. — Têm hoje continuado os cumprimentos ao Lord. Temos sabido neste Porto terem chegado á Cidade 250 Praças do 1.º Batalhão de Caçadores, vindas em um dos Transportes que sahiram da Bahia protegidos pela Esquadra de João Felix, tendo para isso recebido um Prego daquelle Chefe, que sendo aberto em certa altura, fazia dirigi-los a este Porto. Soubemos que essa tropa, desde sua chegada, se tem comportado na melhor ordem de subordinação, ajudando as Milicias em todo o serviço da Cidade, e admirado a todos com o seu exemplo e procedimento.

Soubemos que de Lisboa havia aqui chegado a 7 do corrente a *Gallera Pombinha*, tendo sahido daquelle Porto a 12 de Junho, com

a noticia do Senhor D. João VI ter feito evaporar a Constituição e Côrtes, achando-se ao mesmo tempo arbitro dos destinos da Nação Portuguesa. Diz-se que sahia uma Embarcação para a Bahia, e para dalli ir ao Rio dar esta noticia a S. M. I. e tratar com o mesmo Augusto Senhor a reconciliação dos dois hemisferios (25). Permitam os Céos que isto se realize cedo, para se pôr termo a assoladora Guerra que mutuamente destróe duas Nações de Irmãos, que a não ser a sordida ambição de alguns, ainda hoje formariam todas um Imperial respeitavel.

Hoje mesmo teve S. Ex. a infausta noticia de haver uma conspiração na Cidade, para oppôr-se ao acto de prestar-se o desejado Juramento de obediencia ao Imperador e adherencia á Independencia, sendo isto confirmado por varias pessoas que de terra se vieram asilar a nosso bordo, e pelo Secretario do Governo, que officialmente o veio communicar ao Lord. Á vista disto mandou S. Ex. o 2.º Commandante da Náo, o Capitão Tenente Carvalho e o Capitão de Artilharia Mattos, para procurarem todo meio de reconciliação entre os Partidos, intimando-lhes a que obedecessem ás ordens que o Almirante, em nome de S. M. I. havia dado; porém, em nada foram attendidos, antes pelo contrário foram retidos em Palacio, assim como o Commissario, que se achava em terra, tambem retido com a gente do escaler.

Deste pessimo procedimento, de que o Brigue *Infante D. Miguel* tambem deu parte, resolveu o Lord mandar, logo, nos escaleres da Náo 600 homens armados de Espada, Pistolas, Chuços, Espingardas com balonetas, com 60 cartuchos cada uma. Perto das 3 h. da tarde, tendo já desembarcado toda esta força na Praia do Porto da Areia, determinou S. Ex. que o Commandante fosse alli com o resto dos Officiaes pôr em boa ordem a gente, dividindo-a em tres Brigadas para o desembarque na Cidade, afim de fazer depôr as armas aos

25) Das *Noticias Maritimas do Diario do Governo*, de 11 de Setembro de 1823, consta que no dia 7 se achava fundeado na barra o Brigue de guerra portuguez *Treze de Maio*, que expedira um bote á fortaleza de Villegaignon com um official, e que trazia officios de S. M. F.; da fortaleza foi mandado para a cidade, escoltado por um official inferior.

Nas mesmas *Noticias* lê-se: "Entradas. Dia 9: Lisboa pela Bahia, 16 dias, B. de guerra Portuguez *Treze de Maio*, Com. o 1.º Ten. Manoel Pedro de Carvalho; traz a bordo o Marechal de Campo Luiz Paulino de Oliveira Pinto de França, em Comissão de S. M. F."

Pretendendo o Marechal desembarcar, o Governo não annui ao seu desejo, não se dignando o Imperador em atender á proposta ou convenção alguma de sua parte, não só pela falta absoluta de poderes de que devia vir munido, mas ainda por não haver precedido a indispensavel formalidade do reconhecimento da Independencia politica do Imperio em nome d'El-Rei de Portugal. Levado o fato ao conhecimento da Assembléa Geral Constituinte, afim de deliberar, sobre sua conservação a bordo, ou sobre o pronto regresso, attendendo esta ao estado de doença alegado pelo Marechal, comprovado por attestado de facultativo, resolveu que desembarcasse, recolhendo-se á casa de seu cunhado, o

que as tinham tomado contra a sagrada Causa Brasileira, a quem a maior parte do povo muito amava. Depois disto dirigiu-se o Lord a mim e me disse, em ar de riso, deste modo: "Nosotros nos quedaremos aqui en la Não, guardando-la". — Ao que eu, com promptidão respondi: — "Eu agradeço a V. Ex. toda a honra que me fez, querendo-me ter em sua Companhia. Eu já uma vez disse a V. Ex. que, em ocasião de combate, era soldado, e eis o motivo por que rogo a V. Ex. me queira dispensar de acompanhá-lo numa ocasião em que os meus Camaradas se acham com Armas nas mãos, para disputar a victoria da Independencia, aonde eu a par delles, pelo meu Ministerio, lhes poderei ser mais util; e como homem em taes circumstancias, unindo-me com elles, os poderei ajudar com as Armas nas mãos; e neste caso a minha companhia lhes poderá ser mais util do que a V. Ex., no caso de ficar aqui gozando as graças que acaba de me offerter". — "Mui bien (me disse S. Ex. ao acabar de me ouvir) haya-me usted la gracia de apertar-me la mano; usted me ha dado mucha satisfacción por la mui religiosa, noble, y valorosa resolución que hay tomado. Ahora ruego á usted tome á su cargo, luego que llegar á tierra, mandar affixar essas tres Proclamaciones, una mismo en Palacio y las demás en las situaciones del costumbre, y entregar por su mano al Gobierno los Oficios que le envío".

Recebi immediatamente o officio e mais papeis, dei parte ao Commandante de que o acompanhava, e tomando um florête, que occultei debaixo do habito, parti com o Commandante para o dito Forte de Areia, aonde logo que chegamos se passou revista á gente e se orga-

---

Desembargador Antonio Garcez Pinto de Madureira, onde devia ficar sob a guarda de um Capitão, rendido cada dia, a fim de ter ali em conveniente cautela o Marechal, inhibindo-lhe qualquer comunicação com pessoas que não fossem de sua familia.

Em 17 de Setembro chegou a Corveta *Voadora*, assim noticiada no *Diario do Governo*, de 19:

"Entradas. Dia 17 do corrente: Lisboa, 49 dias, C. de guerra Portugueza *Voadora*, Com. o Cap. de Frag. José Gregorio Pegado: passageiros o Conde de Rio-Maior, Domingos de Saldanha da Gama Daun e Francisco José Vieira, estes em commissão de S. M. F., Antonio Xavier de Abreu, Caetano Francisco de Sousa, José Antonio Monteiro, Diogo White, Antonio José, e Antonio Joaquim de Carvalho".

Havendo a Corveta entrado no Porto com bandeira inimiga, sem preliminar algum, sem mesmo ter içado a bandeira parlamentaria, o governador da fortaleza Santa Cruz mandou que o Comandante arriasse immediatamente a sua bandeira e tirasse fóra o leme.

Entre o Conde de Rio-Maior e o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios Estrangeiros, houve troca de notas, em que o último declarou que S. M. o Imperador estava resolvido a não receber, mesmo por interposta pessoa, as cartas de que o Conde era portador, que seriam dadas as ordens convenientes, para que seu regresso e dos passageiros da corveta se executasse prontamente e com todos os socorros de que necessitassem.

No dia 2 de Outubro zarpava o Brigue *Treze de Maio*, recambiando todos os passageiros da *Voadora*, — *Diario do Governo*, de 4 de Outubro.

nizaram tres Brigadas, e dalli passamos escaleres á rampa da Cidade, aonde eu e o Commandante fomos os primeiros que saltamos; o desembarque da nossa gente foi tão rapido, como a sua formação nas respectivas Brigadas, a cuja frente, pondo-se o Commandante e dando-me a sua direita, as fez marchar em passo grave ao som dos nossos Tambores e Pifanos, até o largo do Palacio, onde as fez postar na frente da Guarda principal, enquanto se davam as novas providencias: Contavamos a esse tempo cinco horas da tarde. Immediatamente eu mesmo affixei uma Proclamação na porta do Palacio e dei as outras ao Official da Guarda para as mandar pôr nos lugares do costume; e dalli parti com os Officios ao Secretario do governo; mas como o não encontrassemos, voltamos ao Sr. Bispo Presidente, o qual partiu logo para a Casa do Governo, aonde, depois de alguma demora, vendo que nenhum dos membros apparecia, elle mesmo abriu os Officios, e vendo que vinham tambem para o General das Armas, eu mesmo os fui levar, juntamente com o Sr. Bispo, para fazer com que aquella autoridade mandasse logo executar as ordens do Sr. Almirante, afim de coadjuvar em tudo a desmembração dos perturbadores da ordem. As 6 h. da tarde voltei ao Palacio para dar parte ao meu Commandante de ter concluido a minha comissão; e logo nos dirigimos ao Official da Guarda para o encarregar de ir immediatamente receber as ordens do General das Armas, pedindo-lhe o dispensasse da Guarda para pôr em execução uma ordem de que o Commandante em particular o havia incumbido da parte do Almirante, e é a seguinte: "Que até meia noite devia elle ter avisado todo o Corpo de Milicias, composto de Europeus, para que estes de baixo de seus uniformes, e sem pretexto algum, se apresentassem ás duas horas da noite no largo do Palacio, á frente da força armada que alli se achava (em que já fallei, e a este tempo já reforçada com o Parque de Artilharia com oito peças) para alli ser desarmado aquelle Regimento, em castigo da opposição que se dizia pretendia fazer ás ordens do Almirante e do Governo, que de commum accordo tinham determinado o juramento acima dito.

As 3 h. achava-se o Regimento desarmado, sem que fizesse a menor resistencia; e por consequencia todos os amantes da Independencia mui satisfeitos com as sabias providencias que se deram, continuando-se a gosar socego, como se não tivessem havido as novidades descriptas.

Não posso eximir-me de louvar a subordinação em que se conservou a tropa do Batalhão de Caçadores n.º 1, a qual se recolheu aos seus quartels, sem dar a mais leve suspeita de adherir ao vertiginoso projecto do Regimento miliciano, conservando-se, ao mesmo tempo, neutral, pois nem se uniu a elle nem a nós, o que igualmente fizeram os Marinheiros do Brigue *Infante D. Miguel*, que foram unir-se aos Caçadores. Esquecia-me de dizer que quando nós che-

gamos á terra, já nossos Officiaes retidos em Palacio se achavam em liberdade. Dizia-se que os facciosos pretendiam vir cortar as amarras da Náo para ella dar á costa nos baixios.

— AGOSTO 1 —

123.º dia de viagem. 6.ª feira. — Pelos successos de hontem deixou-se hoje de effectuar o Juramento e eleição do novo Governo provisório, ficando aliás este acto para dia futuro, em que nada haja a receiar.

— AGOSTO 2 —

124.º dia de viagem. Sabbado. — Hoje me recolhi a bordo com a mais gente, que estes dias estive em terra debaixo de armas. A Cidade acha-se tranquilla.

— AGOSTO 3 —

125.º dia de viagem. Domingo. — As 10 h. da manhã (hora em que o Almirante tinha ido tomar banho em terra) se viu a Náo quasi perdida, pois tendo dado de si uma amarra a fez descollar para cima de um baixio, onde bateu com o Leme fortes pancadas, com o que teria submergido se o 2.º Commandante não empregasse toda a sua actividade em salvar a Náo, fazendo-a seguir avante pela outra amarra, que com o auxilio da maré que enchia, nos podemos safar do imminente perigo em que estivemos.

Quando o Lord chegou a bordo já achou a Náo livre do perigo, fundeada em 9 a 10 braças; mas, querendo logo dar-lhe outro melhor fundeadouro, mandou buscar um Piloto pratico á terra, com o qual se decidiu fosse a Náo para o Porto de Itaguy, ao Norte da Ilha do Medo, distante da Cidade cinco leguas.

— AGOSTO 4 e 5 —

126.º e 127.º dias de viagem. 2.ª e 3.ª feiras. — Na 2.ª feira nada se offerece que se note, e na 3.ª feira nos fizemos de vella para ir para o Porto de Itaguy, onde fundeamos perto de terra, a qual não tendo povoação alguma, só offerece pastagem a gados, sem nada mais ter que se note.

OBSERVAÇÃO

Por motivo de molestia, deixo de levar o *Diario* seguido com a ordem praticada, sem elucidar as noticias nos seus respectivos dias, mas notarei aqui as que me ocorrerem.

No dia 8 do corrente foi o Almirante para a Cidade, afim de tratar todos os negocios relativos á Independencia, aonde está por

ora demorada. Vinte dias depois da nossa estada no Porto de Itaguy, pedi licença para ir fazer meus cumprimentos ao Almirante e demorar-me alguns dias em terra, em casa de um Amigo, para tomar alguns refrescos. O Lord, de accordo com o Governo, deu ordem para o desembarço dos pontos que cortavam a correspondencia com a Cidade, por cujo motivo desceram alguns viveres, e conta-se terem de algum modo cessado as hostilidades praticadas pela população do Reconcavo contra os Europeus, ainda os mais pacificos.

Soube que a Tropa do Ceará, em numero de 7 a 8 mil homens, veio até mui perto da Cidade, aonde acampou, e pediu ao novo Governo do Maranhão cem contos de réis para pagamento de seus soldos, sem embargo de ser pela maior parte de Milicianos e Ordenanças; mas como a Fazenda Publica se não achasse em estado de poder satisfazer a tal contribuição, determinou o Governo se pagasse com as fazendas que se achavam na Alfandega, sem se saber a quem pertenciam.

Logo que se elegeu o novo Governo (que dizem não estar legalmente feito) se fez embarcar a Tropa européa de Caçadores n. 1 para Portugal, assim como muitos outros Europeus, nos transportes *Conde de Cavalletros* e *Gallera Constitucional*; outras muitas pessoas foram fugidas. Todos os Europeus, que ocupavam empregos publicos foram esbulhados delles, sem mais formalidade que dizer-se: é Europeu, morra de fome e sua familia, ainda mesmo sendo adherente ao systema da Independencia! Esta Lei é argelina, se é que lá pôde haver tanta crueldade, não digo para os Europeus, mas para com suas innocentes e brasleiras familias!

Depois da nossa chegada ao Maranhão têm sido aprisionadas as Embarcações seguintes:

- 1 — Corveta *Pombinha* (26).
- 2 — *Gallera Borges Carneiro* (27).
- 3 — *Dita Ventura Feliz* (28).

---

(26) *Noticias Maritimas do Diário do Governo*, de 19 de Dezembro de 1823:

"Entradas. Dia 17 do corrente: Maranhão pela Bahia, 70 dias, G. *Pombinha*, Com. o Cap. Ten. Guilherme Eyre, carga vinho, vinagre, e algodão; foi apresada no Maranhão pelo Almirante Marquez do Maranhão".

(27) *Ibidem*, 28 de Outubro de 1823:

"Entradas. Dia 26 do corrente: Maranhão, 53 dias, G. *Borges Carneiro*, Com. o 2.º Ten. Carter, carga sal, fazendas e ferragens; foi apresada pela *Não Pedro I*; diz o Commandante que constava no Maranhão, que no Pará se tinha proclamado a Independencia, reconhecendo S. M. I., e que a *Fragata* nova pertencia a *Esquadra do Brasil*".

(28) *Ibidem*, 31 de Outubro de 1823:

"Entradas. Dia 28 do corrente: Maranhão, 50 dias, G. *Ventura Feliz*, Com. John Williams; é presa feita pelo Marquez Almirante. Diz o Commandante que confirma a novidade da restauração do Pará, e que o Lord Almirante se ficava apromptando com a *Não* para ir para aquelle Porto do Pará".

- 4 — Dita *Feliz Ventura* (29).
- 5 — Escuna *Delfina* (30).
- 6 — Dita *Maria*. — Estas seis Embarcações foram para o Rio de Janeiro (31).
- 7 — Brigue *Oriente*. — Com 280 escravos que se venderam, e o Brigue foi para o Rio (32).
- 8 — Gallera *Sociedade Feliz*.
- 9 — Brigue *Bella Alliança*.
- 10 — Dito *S. José das Laranjeiras*.
- 11 — Escuna *Gloria*.
- 12 — Dita *Toninha*.
- 13 — Sumaca *Libertina*.
- 14 — Brigue *Nelson*.
- 15 — Dito *Caçador*.
- 16 — Escuna *Emilia*. — As ultimas 9 ficaram no Maranhão.

(29) *Ibidem*, 28 de Outubro de 1823:

"Entradas. Dia 25 do corrente: Maranhão, 64 dias, G. *Feliz Ventura*, Com. o 2.º Ten. Guilherme Parker, carga arroz, assucar e couros; foi presa feita no Maranhão pela Esquadra Imperial; diz o Commandante que o Lord A'mirante esperava noticias do Pará e a Fragata que mandara buscar pelo Brigue *D. Sebastião* para se retirar".

(30) *Ibidem*, 18 de Novembro de 1823:

"Entradas. Dia 15 do corrente: Maranhão, 80 dias, E. *Delfina*, Com. Joseph Tindale; é presa feita pelo Lord Almirante. Diz o Commandante que 3 Marinheiros Americanos e 1 Irlandez se conjuraram, pretendendo matar a guarnição e roubar a Embarcação; sendo descobertos foram presos na proa, aonde ainda tentaram fazer um rombo para metter a Embarcação noo fundo, por cujo motivo se vio na necessidade de os metter em um bote e larga-los no mar, com mantimentos para 15 dias, por ser ainda perto do Maranhão".

31) *Ibidem*, 4 de Outubro de 1823:

"Entradas. Dia 1 do corrente: Maranhão, 43 dias, B. *Maria*, Com. o 2.º Ten. Alexandre Guilherme Henderson, traz officios de Lord Cochrane; diz o Commandante que este Bergantim foi apresado com todas as mais Embarcações que estavam naquelle Porto, pelo Lord Almirante, o qual entrou, e restaurou a Cidade no dia 6 (?) de Julho, sem haver fogo; que duas Companhias de Caçadores Lusitanos, que alli se achavam, foram mandadas para Lisboa; que as Embarcações que acompanhavam o Lord, eram um Brigue, e uma Escuna; que fundeou a tiro de pistola das Baterias, e que mandou cruzar o Brigue nas aguas do Pará; que a Esquadra Portugueza seguiu para Lisboa".

(32) *Ibidem*, 19 de Dezembro de 1823:

"Entradas. Dia 16 do corrente: Maranhão por Pernambuco, 88 dias, B. *Oriente*, Com. o Guarda Marinha Pedro Paulo Broutonelle, carga polvora; foi apresado no Maranhão pela *Não Pedro I*".

17 — Brigue de Guerra *Infante D. Miguel* — Mandado pelo Lord para o Pará com Offícios ao Governo, relativos á Independencia do Brasil e Acclamação de S. M. I.

Estas 17 Embarcações, com 18 Barcas Canhoneiras que tomamos neste Porto, com as 20 Embarcações tomadas ao Comboio a João Felix, e as 21 no Morro de S. Paulo, fazem a totalidade de 76 prisioneiros, não contando com as que os Navios de nossa Esquadra tenham feito depois que se separaram de nós.

Tivemos noticia do Brigue *D. Miguel* ter concluido todos os negocios de que foi encarregado para o Pará acerca de allí se adherir á Independencia e acclamar-se ao Imperador.

O Lord, todo o tempo em que esteve em terra, não descansou em fazer os mais relevantes serviços a favor da Causa do Brasil, cujo zelo é illimitado.

— SETEMBRO 20 —

Estivemos até hoje fundeado sem novidade notavel. Fizemo-nos de vella no Porto de Itaguy, ás 7 h. e meia para irmos para o Rio de Janeiro, indo comnosco a Corveta *Pombinha* e a Escuna *Bella Eliza*.

— SETEMBRO 21 —

Achamo-nos na Latitude de 1.º-26' S. e na Longitude de 43.º-25 O., fazendo ponto de partida segundo uma Carta Inglesa.

- 22 — Não houve observação.
- 23 — Lat. 2.º-03' S. Long. 42.º-55' O.
- 24 — Lat. 1.º-25' S. Long. 42.º-52' O.
- 25 — Lat. 2.º-24' N. Long. 48.º-01' O.
- 26 — Lat. 5.º-44' N. Long. 43.º-33' O.
- 27 — Lat. 5.º-50' N. Long. 42.º-47' O.
- 28 — Lat. 6.º-34' N. Long. 41.º-54' O.
- 29 — Lat. 7.º-04' N. Long. 41.º-14' O.
- 30 — Lat. 7.º-34' N. Long. 40.º-34' O.

OUTUBRO:

- 1 — Lat. 7.º-25' N. Long. 34.º-55' O.
- 2 — Lat. 8.º-10' N. Long. 39.º-15' O.
- 3 — Lat. 8.º-00' N. Long. 38.º-56' O.
- 4 — Lat. 7.º-02' N. Long. 37.º-58' O.
- 5 — Lat. 6.º-11' N. Long. 37.º-55' O.
- 6 — Lat. 6.º-59' N. Long. 37.º-22' O.

- 7 — Lat. 6.<sup>o</sup>-54' N. Long. 37.<sup>o</sup>-22' O.  
 8 — Lat. 6.<sup>o</sup>-42' N. Long. 35.<sup>o</sup>-12' O.  
 9 — Lat. 7.<sup>o</sup>-49' N. Long. 33.<sup>o</sup>-21' O.  
 10 — Lat. 8.<sup>o</sup>-08' N. Long. 33.<sup>o</sup>-02' O.  
 11 — Lat. 7.<sup>o</sup>-43' N. Long. 32.<sup>o</sup>-27' O.  
 12 — Lat. 6.<sup>o</sup>-20' N. Long. 31.<sup>o</sup>-43' O.  
 13 — Lat. 8.<sup>o</sup>-10' N. Long. 31.<sup>o</sup>-43' O.  
 14 — Lat. 8.<sup>o</sup>-14' N. Long. 30.<sup>o</sup>-37' O.  
 15 — Lat. 8.<sup>o</sup>-13' N. Long. 30.<sup>o</sup>-08' O.  
 16 — Lat. 7.<sup>o</sup>-11' N. Long. 30.<sup>o</sup>-43' O.  
 17 — Lat. 6.<sup>o</sup>-47' N. Long. 30.<sup>o</sup>-31' O.  
 18 — Não houve observação.  
 19 — Lat. 6.<sup>o</sup>-18' N. Long. 30.<sup>o</sup>-20' O.  
 20 — Não houve observação.  
 21 — Lat. 5.<sup>o</sup>-16' N. Long. 28.<sup>o</sup>-34' O.  
 22 — Lat. 4.<sup>o</sup>-21' N. Long. 29.<sup>o</sup>-06' O.  
 23 — Lat. 3.<sup>o</sup>-18' N. Long. 30.<sup>o</sup>-07' O.  
 24 — Não houve observação.  
 25 — Lat. 2.<sup>o</sup>-38' N. Long. 28.<sup>o</sup>-43' O.  
 26 — Lat. 3.<sup>o</sup>-21' N. Long. 28.<sup>o</sup>-43' O.  
 27 — Lat. 0.<sup>o</sup>-33' N. Long. 31.<sup>o</sup>-37' O.  
 28 — Lat. 2.<sup>o</sup>-10' S. Long. 32.<sup>o</sup>-37' O.  
 29 — Lat. 4.<sup>o</sup>-22' S. Long. 33.<sup>o</sup>-36' O.  
 30 — Lat. 7.<sup>o</sup>-01' S. Long. 34.<sup>o</sup>-32' O.  
 31 — Lat. 9.<sup>o</sup>-29' S. Long. 35.<sup>o</sup>-40' O.

## NOVEMBRO:

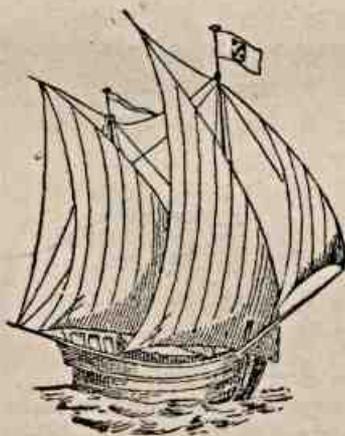
- 1 — Lat. 12.<sup>o</sup>-34' S. Long. 32.<sup>o</sup>-35' O.  
 2 — Lat. 15.<sup>o</sup>-24' S. Long. 32.<sup>o</sup>-35' O.  
 3 — Lat. 17.<sup>o</sup>-18' S. Long. 39.<sup>o</sup>-36' O.  
 4 — Lat. 17.<sup>o</sup>-51' S. Long. 40.<sup>o</sup>-10' O.

5 — Meia hora depois do meio dia, estando legua e meia arredado da Ilha dos Abrolhos do Suêste, principiou a Não a bater com a pôpa em uns baixios, que ficam a Léste da mesma Ilha, de onde felizmente se safou.

- 6 — Lat. 18.<sup>o</sup>-06' S. Long. 39.<sup>o</sup>-51' O.  
 7 — Lat. 20.<sup>o</sup>-24' S. Long. 40.<sup>o</sup>-14' O.  
 8 — Lat. 24.<sup>o</sup>-42' S. Long. 42.<sup>o</sup>-18' O.

Avistamos terra pelas 6 h. e ás 8 1/2 nos achamos ao Sul do Cabo-Frio.

9 — Temos navegado todo o dia para a Barra do Rio de Janeiro, aonde entramos ás 6 h. da tarde; logo que demos fundo, tivemos a honra de ser visitados por S.S. M.M. I.I., a cujo bordo subiu o Imperador, a agradecer ao Primeiro Almirante os grandes serviços que lhe tinha feito; e como a Imperatriz não subisse á Náo, por ainda não estar a escada armada, pediu o Almirante licença ao Imperador para ir ao escaler beijar-lhe a mão, em cuja ocasião, descendo o Imperador á Camara, ahí me fez a honra de perguntar quantas presas se tinham feito, ao que, dizendo-lhe que segundo o meu *Diario*, subiam a 76, entrando as Barcas Canhoneiras do Maranhão, foi o mesmo Augusto Senhor servido de m'ó pedir; e como este se não achasse em estado de poder dar, pela imperfeição em que se achava, me ordenou S. M. I. o puzesse a limpo, que o queria, ao que, obedecendo como humilde Subdito, o faço, esperando da Alta Bondade de S. M. I. a desculpa das faltas que possa encontrar.



## TORPEDEAMENTO DO NA VITAL-DE-OLIVEIRA

Após dois anos de operações no Atlântico-Sul sofre a nossa Força Naval a sua primeira perda — o navio-auxiliar *Vital-de-Oliveira* — torpedeado por um submarino inimigo na noite de 19 de Julho de 1944.

Sobre a triste ocorrência, o Gabinete do Sr. Ministro da Marinha fez publicar a seguinte nota:

“O navio-auxiliar *Vital-de-Oliveira* foi torpedeado e afundado por submarino inimigo, tendo sido já recolhida a maior parte de sua guarnição, que chegou ao porto desta Capital”.

Vinha o NA *Vital-de-Oliveira* do norte do país, sob o comando do Capitão-de-Fragata João Batista de Medeiros Guimarães Roxo, com destino ao Rio-de-Janeiro, conduzindo, além da sua guarnição, alguns homens doentes ou licenciados que serviam naquela região, tendo tocado nos portos de Natal, Cabedelo, Recife, Salvador e Vitória, onde chegou a 18 de Julho. Em Vitória, recebeu a unidade brasileira alguma madeira, passando aí a noite. No dia 19 de Julho de 1944, às 10 horas, suspendeu de Vitória a fim de prosseguir a viagem, com um tempo magnífico e mar espelhado. Às 15 horas realizou-se exercício de tiro real com os canhões de 47 mm. Ao cair da noite entrou o navio em rigoroso *black-out*, com os vigias atentos. Às 20 horas marcava-se o farol de São-Tomé pelo través de boreste.

Até perto da meia-noite navegava o NA *Vital-de-Oliveira* sem a menor novidade, mantendo a velocidade de 10 milhas horárias. O tempo conservava-se bom e o mar calmo; embora a noite estivesse muito escura. A guarnição, com exceção do pessoal de serviço, achava-se recolhida aos seus alojamentos.

### O TORPEDEAMENTO

Às 23 horas e 55 minutos, ao sul do cabo de São-Tomé, a 25 milhas aproximadamente da costa, uma grande explosão, com ruído característico, sacudiu o navio. Um impacto de torpedo atingiu-o na popa que, imediatamente, começou a mergulhar. O mastro de ré tombou sobre o convés, esmagando embarcações, retorcendo turcos e partindo talhas de escaleres.

O comandante Guimarães Roxo, *in continenti*, dirige-se ao passadiço e dá o sinal de postos de combate, tomando as primeiras providências que as circunstâncias aconselhavam, sendo nisso auxiliado pelo oficial de serviço, Tenente Osmar Alonso. Foi logo guarnecido o canhão de proa e lançados pelo Tenente Alonso foguetões de alarme para avisar à escolta do sucedido. Mas, o afundamento ocorria com rapidez incrível. Um grande rombo no costado deixava a água passar em grande quantidade, invadindo as cobertas e porões com barulho ensurdecedor. Canalizações partidas expeliam vapor sob pressão, queimando os homens e aumentando a confusão.

Na impossibilidade de salvar o seu navio, o comandante Guimarães Roxo dá ordem para que o abandonem, conservando-se com o oficial de serviço no passadiço. Durante aquêles dois ou três minutos cruciantes, ouvia-se a voz do comando que aconselhava a todos que se mantivessem calmos e que procurassem suas embarcações sem algazarra, obedecendo aos mais antigos e mais experimentados. Oficiais e marinheiros tentam arriar escaleres e balsas, mas a rapidez do afundamento não permitiu que muitas embarcações fôsem arriadas. Muitos homens atiravam-se à água, procurando salvamento nos destroços do navio e nas tábuas e caixotes que flutuavam. Todos procuravam afastar-se do navio o mais possível, evitando precipitar-se com êle no abismo, tragados pela sucção. Muito embora o mar estivesse calmo, a escuridão da noite dificultava essa operação; muitos homens foram vítimas da sucção.

Dentro de pouco, só restava flutuando o castelo de proa, vendo-se ainda no passadiço, de pé, com água pela cintura, o comandante Guimarães Roxo e o seu dedicado oficial de serviço, Tenente Osmar Alonso, que foram os últimos a abandonar o navio, ou melhor, a serem por êle abandonados.

Desaparecido o navio, o que se verificou, talvez, no espaço de três minutos, a superfície do mar apresentava um quadro contristador: destroços do barco, objetos de tôda a espécie, que flutuavam; escaleres emborcados, caixotes e parte da cobertura do navio despregada com a explosão, tudo servia de salvamento aos náufragos que procuravam agarrar-se a alguma coisa. Era um vasto cenário de angústia e de dôr, vivido na escuridão da noite, em que os gritos lancinantes dos feridos e mutilados se misturavam com os repetidos vivas ao Brasil! Na costa, um facho de luz do farol de São-Tomé indicava a proximidade de terra.

### SALVAMENTO DO PESSOAL

Poucas embarcações puderam ser utilizadas para o salvamento do pessoal. Com a explosão do torpedo e conseqüente queda do mastro de ré, muitas foram inutilizadas, de maneira que a maioria dos sobreviventes passou a noite, bastante fria, em frágeis embarcações improvisadas ou em pequenos pedaços de madeira, em completo desabrigo, com vestes noturnas ou semi-nus.

Ao clarear o dia, podia-se observar que o local estava coalhado de madeiras e caixotes. Baleeiras, balsas e jangadas com sobreviventes, rumavam em direção à costa; muitos homens flutuavam agarrados a pedaços de madeira. Todos aparentavam perfeita calma.

O comandante Guimarães Roxo, depois de permanecer várias horas no mar, agarrado em frágil destroço, foi recolhido por marinheiros a uma baleeira que conduzia 33 homens.

O imediato interino e chefe de máquinas efetivo do navio, Capitão-Tenente João Luiz de Castro e Silva, encontrava-se também em uma baleeira, deitado e ferido, sendo ali mesmo assistido pelo médico do navio, Capitão-Tenente Dr. Murilo Campelo, que lhe fêz movimentos de respiração artificial, na falta de qualquer medicamento.

Esse médico abrigára-se em uma pequena balsa de cortiça com o Guarda-Marinha Francisco de Paiva e mais 13 sobreviventes.

Em um pedaço da tolda que se desprendera do navio, encontravam-se os Segundos-Tenentes Osmar Alonso, Jorge Tavares e Alfredo Canongia Barbosa, além de 19 homens.

Uma outra balsa, sob o comando do suboficial Araújo, que se achava muito ferido, recebeu 17 sobreviventes.

Cerca das 9 horas, do dia 20, apareceu no horizonte um ponto negro, que mais tarde verificou-se ser o barco motor de pesca *Guanabara*, e quasi simultaneamente, dois aviões americanos sobrevoam o local.

Um marinheiro em pé, no pedaço da tolda que servia de barco salva-vidas, improvisando com dois pedaços de cortina um aparelho de semáfora, transmite aos aviões uma mensagem pedindo socorro. Um dos aviões regressa e o outro fica patrulhando o local.

Pouco depois chega ao local o *Guanabara* e começa a recolher os náufragos que se achavam espalhados, e já havia recolhido a maioria d'êles, quando chegou o caça-submarino *J-1* que recebe o comandante Roxo e outros náufragos. O pessoal ferido ou doente é transportado para o caça que rumo imediatamente para o Rio-de-Janeiro, continuando no barco de pesca os Tenentes Alfredo Canongia, Jorge Tavares e Guarda-Marinha Francisco de Paiva, com cerca de 80 marinheiros.

O *Guanabara* ainda passou a noite de 20 navegando e, na manhã do dia 21 são transferidos todos os sobreviventes para bordo do CT *Mariz-e-Barros*, que chegara durante a noite, com o fim de transportar para o Rio-de-Janeiro o pessoal sinistrado.

Na manhã do dia 22, entra na Guanabara o *Mariz-e-Barros*, com 82 sobreviventes do *Vital-de-Oliveira*.

## MORTOS NO CUMPRIMENTO DO DEVER

O *Vital-de-Oliveira*, além de sua guarnição, transportava muitos inferiores, marinheiros e soldados navais que se destinavam ao Rio-de-Janeiro, em virtude de transferência, licenciamento ou tratamento de saúde. Pereceram por ocasião do torpedeamento 99 homens, entre oficiais, sub-oficiais, sargentos, marinheiros, fuzileiros-navais e taifeiros, cifra esta que se eleva a 100, com a morte de um menor de oito anos, irmão do grumete Jaime Leopoldo de Carvalho, que viajava para o Rio com licença do comandante e dormia na praça d'armas.

Entre os oficiais pereceram:

Segundo-Tenente IN Hélio de Oliveira Albuquerque  
Guarda-Marinha QO Agenor de Brito  
Guarda-Marinha QO Milton Jansen de Faria.

E os sub-oficiais:

SO-AR — Alfredo Cactano da Silva  
SO-EL — Manoel Fernandes Lopes  
SO-CA — Manoel Afonso Teixeira.

O *Boletim do Ministério da Marinha*, n. 32, de 10 de Agosto de 1944, publica a lista oficial dos militares que pereceram no cumprimento do dever, por ocasião do afundamento do NA *Vital-de-Oliveira*. Essa lista registra a morte de:

Oficiais .....	3
Sub-Oficiais .....	3
Sargentos .....	15
Cabos .....	15
Marinheiros .....	46
Fuzileiros-Navais .....	6
Taifeiros .....	11
Menor de 8 anos .....	1
Total de mortes .....	<u>100</u>

Por decreto n. 1.313, de 11 de Agosto de 1944, o Sr. Presidente da República resolveu promover, *post-mortem*, ao posto imediatamente superior, por terem sido vítimas de acidentes em serviço de guerra, todos os oficiais e marinheiros mortos por ocasião do afundamento do NA *Vital-de-Oliveira*, cabendo a seus herdeiros a pensão especial de que trata o artigo 1º do decreto-lei n. 3.269, de 14 de Maio de 1941. Esse decreto foi retificado mais tarde, na parte relativa ao pessoal subalterno, pelo de número 1.491-L, de 15 de Setembro de 1944.

#### FERIDOS E ENFERMOS

Entre os sobreviventes se encontravam muitos feridos e enfermos que só puderam ser salvos devido à dedicação de seus companheiros. Inúmeros são os casos de socorros prestados com risco da própria vida. Muitos naufragos encontraram a morte no momento em que socorriam os que se achavam em situação mais difícil. Outros enfermaram devido ao esforço despendido e à longa permanência n'água.

O Capitão-Tenente João Luiz de Castro e Silva, imediato interino, quasi pereceu afogado por ter sido arrastado com a pópa do navio que mergulhou rapidamente, sendo trazido por marinheiros para cima de um dos destroços da unidade e depois para dentro de uma baleeira, onde foi medicado pelo Dr. Murilo Campelo. Seu estado era muito delicado.

O 3º sargento Camilo Lélío, impossibilitado de andar, por sofrer de reumatismo, foi carregado nos braços pelo marinheiro Pedro de Almeida e jogado à água, onde outros naufragos o levaram para uma balsa.

O cabo Maia, enfermeiro, só procurou salvar-se depois de ter encaminhado todos os doentes para a porta da enfermaria, dando aos mesmos passagem. Apenas um doente, atacado de tuberculose, recusara a ajuda para o seu salvamento, por julgar-se inútil.

O sub-oficial torneiro Araújo, bastante ferido, foi içado para uma balsa de salvamento, onde, como mais antigo, lhe coube o comando, manobrando a balsa com habilidade.

Os marinheiros Tibúrcio e Evaristo, bem como o sargento João do Nascimento e os marinheiros Francisco Brito, Raimundo Esteves, Milton de Almeida, Antônio Martins e outros, apresentavam ferimentos e queimaduras.

Um grande número de enfermos se queixou de câimbras nas pernas e nos braços.

O Capitão-Tenente Dr. Murilo Campelo foi de uma dedicação a tóda prova para com os feridos e enfermos.

Chegados ao Rio os sobreviventes, foram recolhidos ao Hospital Central da Marinha os que precisavam de hospitalização. Ali foram eles tratados com a maior solicitude. O Sr. Presidente da República, por intermédio de seu ajudante-de-ordens, Comandante Abelardo Mata, lhes fez uma visita, interessando-se bastante pela saúde dos enfermos. O Almirante Ministro da Marinha esteve, pessoalmente, por duas vèzes, no Hospital da Marinha, visitando em seu leito de dôr todos os feridos e enfermos, tendo para cada um palavras de animação e conforto. Outras autoridades da Armada visitaram os enfermos, pessoalmente ou pelos seus ajudantes-de-ordens.

### A GUARNIÇÃO

A guarnição do *Vital-de-Oliveira* era a seguinte:

#### Oficiais:

Capitão de Fragata	— João Batista de Medeiros Guimarães Roxo, comandante
Capitão-Tenente	— João Luiz de Castro e Silva, chefe de máquinas e imediato interino
Capitão-Tenente	— Dr. Murilo Rodrigues Campelo, médico
Segundo-Tenente	— Jorge Tavares
Segundo-Tenente	— Osmar Domingues Alonso
Segundo-Tenente	— Alfredo Álvaro Canôngia Barbosa
Segundo-Tenente IN	— Hêlvio de Oliveira Albuquerque
Guarda-Marinha	— Agenor de Brito
Guarda-Marinha	— Milton Jansen de Faria
Guarda-Marinha IN	— Francisco Augusto Stock de Paiva.

#### Pessoal subalterno (inclusive o de trânsito):

Sub-Oficiais .....	7
Sargentos (1 <sup>oa</sup> , 2 <sup>oa</sup> e 3 <sup>oa</sup> ) .....	39
Cabos .....	28
Marinheiros .....	124
Taifeiros .....	23
Fuzileiros-Navais .....	14
<hr/>	
Soma .....	235
Oficiais .....	10
<hr/>	
Total .....	245
Mortos .....	100
Salvos .....	145

## CARACTERÍSTICAS

O *Vital-de-Oliveira* era o antigo navio mercante *Itaíba*, da Companhia Nacional de Navegação Costeira (navio para carga e passageiros), de 1737 toneladas brutas de deslocamento, construído na Inglaterra em 1910, e que havia sido incorporado à Armada em 2 de Dezembro de 1932, sendo, pelo Aviso n. 1 276, de 8 de Abril de 1933, classificado como navio-hidrográfico, passando depois à categoria de navio-auxiliar. Era semelhante ao *Calheiros-da-Graça*, ex-*Itajubá*, perdido na barra de Natal, em 11 de Setembro de 1936, e ao *José-Bonifácio*, ex-*Itapema*, este ainda em serviço, e ambos incorporados à Armada também em 1932. Desenvolveu a velocidade de dez milhas horárias e era armado com dois canhões de 47 mm L/40.

O *Vital-de-Oliveira* prestou à Marinha serviços de muita relevância, desempenhando inúmeras comissões, tais como abastecimento e transporte de material e pessoal para as ilhas oceânicas e estações navais do país, aprovisionamento de faróis, serviços da Diretoria de Navegação e outras. Foi um navio utilíssimo à Marinha.

Trazia o nome do Capitão de Fragata Manoel Vital de Oliveira, oficial de Marinha dos mais ilustres, morto em combate a bordo do encouraçado *Silvado* durante o bombardeio de Curupaí, a 2 de Fevereiro de 1867.

Era o segundo navio desse nome, sendo o primeiro a corveta, primitivamente denominada *Guanabara*, de 1 424 toneladas, construída no Arsenal de Marinha do Rio-de-Janeiro, e que realizou a primeira viagem de circunavegação empreendida por navio brasileiro, em 1879-1881.

## A CONDUTA DA GUARNIÇÃO

O torpedeamento do *Vital-de-Oliveira* deu motivo a que a sua guarnição honrasse as tradições da Marinha, vivendo, dentro da maior disciplina e bravura, os momentos mais cruciantes daquele drama. Quem ler os depoimentos sobreviventes e as cartas, por muitos escritas ao seu comandante, não pode deixar de ter a maior admiração por essa guarnição. Todos, a começar pelo comandante, se mostraram à altura da situação, revelando verdadeira noção de dignidade militar. Não houve o menor indicio de pânico. O comandante portou-se com muita coragem e superioridade. Numa significativa unanimidade, os sobreviventes exaltam a sua conduta valorosa. Muito calmo, em pé no passadiço, e auxiliado pelo oficial de serviço, tenente Osmar Alonso, que só o abandonou quando o navio foi ao fundo, dava o Comandante Roxo tôdas as ordens para o salvamento do pessoal a tudo providenciando no sentido de salvar o maior número possível de homens. Foi o último a abandonar o navio, ou melhor, como já dissemos, a ser por êle abandonado.

Os demais oficiais, com grande espírito de renúncia, preocuparam-se mais com a salvação dos outros do que com a própria sorte. O mesmo se pode dizer dos sub-oficiais, sargentos e marinheiros, muitos dos quais encontraram a morte no momento em que socorriam seus companheiros.

O navio foi abandonado dentro da disciplina e da maior ordem. Sucederam-se atos de coragem e abnegação, num verdadeiro impulso de patriotismo.

A guarnição do canhão permaneceu no seu pósto até o navio afundar-se. No momento dramático do afundamento, ouviram-se vivas ao Brasil. Entre as vozes que assim se erguiam, distinguia-se a de alguns náufragos, mortalmente feridos, sem nenhuma esperança de salvamento, como o grumete Sandoval Santos que, já sem as duas pernas, dava vivas ao Brasil.

---

## ELOGIOS

"S/N

29 de Agosto de 1944

PBL/JBMGR

Do Capitão de Fragata João Baptista de Medeiros Guimarães Roxo.

Ao Exmo. Sr. Comandante Naval do Centro.

Assunto: Referência elogiosa.

1. Como Comandante do NA *Vital-de-Oliveira*, por ocasião do seu torpedeamento e conseqüente afundamento, cumpre-me participar a V. Excia., a quem me achava diretamente subordinado, a maneira digna e exemplar com que se conduziram os meus comandados (oficiais, guarnição e pessoal em trânsito), os quais, a par da inextinguível coragem com que se portaram, deram as melhores provas de disciplina, espírito de sacrificio e elevado sentimento patriótico, não só diante do ataque inopinado e traiçoeiro do inimigo, como também durante as longas horas em que permaneceram n'água em frágeis destroços, aguardando um salvamento que ainda era muito incerto.

2. Julgo assim, por um dever de justiça, serem dignos do mais alto elogio aqueles que tão bem souberam, diante do perigo, honrar as gloriosas tradições da nossa Marinha.

(a) *João Baptista de Medeiros Guimarães Roxo*  
Capitão de Fragata, ex-Comte. do NA *Vital-de-Oliveira*".

---

 MINISTÉRIO DA MARINHA

EMT/PTDP

COMANDO NAVAL DO CENTRO,  
RIO-DE-JENIRO,

em 2 de Setembro de 1944.

ORDEM DO DIA N. 25

## 1. Referência elogiosa:

Tendo em vista a comunicação do Capitão de Fragata JOÃO BATISTA DE MEDEIROS GUIMARÃES ROXO, ex-comandante do NA *Vital-de-Oliveira*, faço minhas as suas palavras, ao publicar esta Referência Elogiosa,

coletiva, à maneira digna e exemplar por que se conduziram os seus comandados por ocasião do torpedeamento e naufrágio daquele navio-auxiliar.

Oficiais e praças, todos portaram-se com inexcedível coragem e deram as melhores provas de disciplina, espírito de sacrifício e elevado sentimento patriótico, não só diante do ataque inopinado e traiçoeiro do inimigo, como durante as longas horas em que permaneceram n'água, em frágeis destroços, aguardando salvamento muito incerto.

Tais homens, ao redor do seu Comandante e diante do perigo, tiveram uma conduta que honra as elevadas tradições morais da nossa Marinha, e eu desejo, nesta Ordem do Dia, tornar pública a minha apreciação sobre o esplêndido exemplo que eles ofereceram a seus camaradas.

(a) *José Maria Neiva*

Contra-Almirante, Comandante Naval do Centro.

#### BAIXA DE NAVIO

O Aviso n. 1 233, de 26 de Julho de 1944, do Sr. Ministro da Marinha, resolve mandar dar baixa do serviço da Armada, ao navio-auxiliar *Vital-de-Oliveira*.

O *Boletim do Ministério da Marinha*, n. 32, de 10 de Agosto de 1944, publica o seguinte:

**FALECIMENTOS** — Pereceram, no cumprimento do dever, por ocasião dos afundamentos do NA *Vital-de-Oliveira* e CV *Camaquã*, os seguintes Oficiais, Suboficiais, Sargentos e Praças:

#### NO NA VITAL DE OLIVEIRA

Segundo-Tenente IN — Hêlvio de Oliveira Albuquerque  
 Guarda-Marinha — Agenor Brito  
 Guarda-Marinha — Milton Jansen de Faria.

#### *Sub-Oficiais:*

SO-MR — Alfredo Caetano da Silva  
 SO-EL — Manoel Fernandes Lopes  
 SO-CA — Manoel Afonso Teixeira.

#### *Sargentos:*

9 184 — 1º SG-TL — Josias da Guia  
 9 153 — 1º SG-AT — Joaquim Alves Diniz  
 3 042 — 1º SG-MR — Pedro Geraldo do Nascimento  
 6 172 — 2º SG-EL — José Francisco da Cunha  
 0 103 — 3º SG-TL — Israel Ferreira Ferro  
 5 126 — 3º SG-MR — Hermenegildo Gois Parente  
 1 110 — 3º SG-CA — Alfredo Bezerra dos Santos

- 3 371 — 3º SG-CS — Noel José da Silva  
 13 380 — 3º SG-CP — Euclides José da Silva  
 12 784 — 3º SG-MA — Euclides Pantaleão da Costa  
 6 118 — 3º SG-MA — Manoel de Lima  
 3 122 — 3º SG-CA — Domingos Sergio dos Anjos  
 12 614 — 3º SG-TF — João Candido de Lima  
 15 808 — 3º SG-MA — Fernando Ribeiro Marques  
 9 483 — 3º SG-AT — Oscar José Alves.

*Cabos:*

- 3 626 — CB-MR — Pedro Gonçalves Parede  
 8 010 — CB-EL — João Eleutério Nicácio  
 7 307 — CB-MR — Antonio Aureliano da Rocha  
 13 811 — CB-MA — Pedro Gomes Pereira  
 6 280 — CB-MA — Francisco Ribeiro  
 3 528 — CB-SI — Athanasio Jorge Halvasse  
 3 090 — CB-MA — Afonso Bispo Vidal  
 6 089 — CB-MA — Antonio Pereira da Silva  
 6 144 — CB-MA — Antonio Pavanelli  
 3 751 — CB-ES — Rodrigo Carlos de Moraes  
 15 529 — CB-MR — Manoel Vieira da Costa  
 14 276 — CB-EL — Raul Bispo dos Santos  
 8 772 — CB-MA — Eduardo Silva  
 3 527 — CB-MA — José Luiz Pereira Filho  
 12 197 — CB-EL — José Francisco dos Santos.

*Primeiras-Classes:*

- 13 368 — 1ª MR — Antonio da Silva  
 14 515 — 1ª MA — Estevam Matias dos Santos  
 2 467 — 1ª MA — José Elias de Almeida  
 3 001 — 1ª MA — Luiz Gonçalves Bastos  
 7 992 — 1ª MA — Hamilton Velloso da Silva  
 390 350 — 1ª MA — José Ferreira Filho  
 390 284 — 1ª MA — Aloisio Costa  
 5 529 — 1ª MA — Waldemar Auto Simas  
 5 022 — 1ª MA — Paulo Diniz Fraga  
 4 623 — 1ª MA — Raymundo Carneiro  
 2 636 — 1ª AT — Otavio Gonçalves Martins  
 1 698 — 1ª MA — José Amancio de Almeida.

*Segundas-Classes:*

- 7 188 — 2ª CP — José Lins de Albuquerque  
 7 100 — 2ª MA — Jacinto de Lima Santos  
 6 336 — 2ª MA — José Maia Bezerra  
 4 074 — 2ª MA — Waltrudes Correia da Silva  
 400 116 — 2ª CP — Nelson Freire da Rosa  
 410 008 — 2ª EL — Delmar Soares

420 293	— 2ª MA	— Estevam Barbosa Alves
390 434	— 2ª MA	— Lourival Barbosa do Nascimento
410 358	— 2ª MA	— José Galdino de Lucena
3 956	— 2ª MA	— Pedro de Almeida
430 369	— 2ª MA	— Henrique Sales Alves
430 375	— 2ª MA	— Felipe Gomes Cardoso
430 057	— 2ª MA	— Luiz Gonzaga Costa
430 133	— 2ª MA	— Gilson Soares da Silva
430 495	— 2ª MA	— Sandoval de Almeida Lima
410 601	— 2ª MA	— Mario Gomes Pereira
430 309	— 2ª MA	— Itaury da Silva Passos
430 361	— 2ª MA	— Welf de Melo Sá
420 504	— 2ª AT	— Algemiro Teixeira de Freitas
6 220	— 2ª EL	— Moisés Alexandrino da Silva
4 399	— 2ª EL	— Oscar Ferreira Ribeiro de Freitas
410 325	— 2ª MA	— Walter Pereira Correia
390 212	— 2ª MA	— José do Patrocínio Bezerra
390 073	— 2ª MA	— Constantino Alves Lontra.

*Grumetes:*

400 910	— GR	— Othoniel Bispo Cardoso
400 966	— GR	— Antonio Pedro Ceará
435 846	— GR	— Alcides Lopes Cavalcanti
430 864	— GR	— Luiz Batista de Jesus
435 187	— GR	— Carlos Campos de Barros
430 912	— GR	— Jayme Leopoldo de Carvalho
435 990	— GR	— Oswaldo Bittencourt del Rei
436 007	— GR	— Sandoval dos Santos
435 851	— GR	— Lauro Benedito Azevedo Oliveira
411 013	— GR	— Wilson Crisnel de Almeida
430 989	— GR	— Wilson Soares de Carvalho.

*Taifeiros:*

380 216	— 1ª TA-RA	— Moacir Waldemiro do Prado
0 640	— 1ª TA-PA	— Joaquim Miranda de Santana
0 755	— 1ª TA-AR	— Manoel Antonio da Silva
0 591	— 2ª TA-BA	— Jeronimo Neves do Amaral
391 368	— 2ª TA-CO	— João Otávio de Oliveira
421 766	— 3ª TA-AR	— Manoel Correia
0 743	— 3ª TA-CO	— Manoel Braz Filho
401 557	— 3ª TA-AR	— Delio de Carvalho
421 722	— 3ª TA-AR	— Milton José Doroteu Machado
421 694	— 3ª TA-AR	— Ari Francisco de Paulo
391 458	— 3ª TA-AR	— Satyro Bernardo do Nascimento
Asilado	— Taifeiro	— Pedro Raymundo Gomes.

*Fuzileiros-Navais:*

4 040	—	SD-FN	—	Boaventura Zeferino Neves
1 589	—	SD-FN	—	Otto Schramm Filho
5 456	—	SD-FN	—	Benjamin Feitosa da Fonseca
5 699	—	SD-FN	—	Manoel Corrêa Neto
5 866	—	SD-FN	—	José Barbosa Ribeiro
5 910	—	SD-FN	—	Afonso de Oliveira Santos.

DA CV *CAMAQUA*

Capitão-de-Corveta	—	Gastão Monteiro Moutinho
Primeiro-Tenente	—	Rubens Poggi Figueiredo.

*Sargentos:*

5 075	—	1º SG-EL	—	Pedro Bartolomeu
9 954	—	2º SG-ES	—	Marcos Gonçalves Pinto
0 091	—	2º SG-ES	—	Hedonal Pedro da Silva
10 608	—	3º SG-MA	—	João José de Queiroz
0 095	—	3º SG-CA	—	Carlos de Azevedo Carvalho
9 794	—	3º SG-MR	—	Antonio Rozendo da Silva
12 278	—	3º SG-AT	—	Martiniano Moreira da Silva.

*Cabos:*

11 527	—	CB-EL	—	Urias Antonio de Souza
11 740	—	CB-MA	—	Euclides Eufrasio Lopes.

*Primeiras-Classes:*

2 227	—	1ª MR	—	Sadi Pereira Lessa
2 290	—	1ª AT	—	Milton Corrêa Lima
4 949	—	1ª SI	—	Luiz Ribeiro do Prado
6 284	—	1ª TL	—	Enéas Freire de Rezende
7 104	—	1ª MA	—	Celestino Bispo dos Santos.

*Segundas-Classes:*

6 710	—	2ª AT	—	Pedro Gonçalves Guerra
390 080	—	2ª TL	—	Domingos Elias de Almeida
420 538	—	2ª MR	—	José Faustino de Santana
420 464	—	2ª SI	—	Onam Gomes de Sena
410 349	—	2ª MA	—	Antonio Gomes
6 162	—	2ª MA	—	Pedro Ferreira
6 697	—	2ª EL	—	Nazareno de Freitas Fernandes
420 637	—	2ª AT	—	Jackson Simões.

*Grumetes:*

431 218	— GR	— Genesio Soares
435 361	— GR	— Silvio Ferreira
430 759	— GR	— Orlando Loureiro
430 757	— GR	— Odilon Silva Amaral
430 993	— GR	— Lupiciano Rego Dantas.

*Taifeiros:*

0 062	— 2ª B	— Antonio Marques de Souza
401 500	— 3ª TA-AR	— José de Souza
431 883	— 3ª TA-BA	— Raymundo Câmara

## PROMOÇÃO "POST-MORTEM"

Por Decreto n. 1 313, de 11 de Agosto de 1944, o Sr. Presidente da República resolveu promover, *post-mortem*, por terem sido vítimas de acidente em serviço de guerra, todos os oficiais e marinheiros mortos por afundamentos do NA *Vital-de-Oliveira* e CV *Camaquã*, cabendo a seus herdeiros a pensão especial de que trata o art. 1º do Decreto-lei n. 3 269, de 14 de Maio de 1941.

Foram os seguintes os oficiais, sub-oficiais, sargentos e praças, promovidos *post-mortem*:

*Oficiais do Corpo da Armada*

- A Cap. de Fragata — o Capitão de Corveta Gastão Monteiro Moutinho
- A Cap. Tte. — o Primeiro-Tenente Rubens Pogi de Figueiredo
- A Seg. Tte. — o GM Milton Jansen de Faria
- A Seg. Tte. — o GM Agenor de Brito.

*Corpo de Intendentes Navais*

- A Prim. Tte. — o Segundo-Tenente Hêlvio de Oliveira Albuquerque

*Corpo do Pessoal Subalterno da Armada*

- A Seg. Tte. — o SO-MR Alfredo Caetano da Silva
- A Seg. Tte. — o SO-EL Manoel Fernandes Lopes
- A Seg. Tte. — o SO-CA Manoel Afonso Teixeira.

*A Sub-Oficial:*

- 5 073 — 1º SG-EL — Pedro Bartolomeu
- 9 184 — 1º SG-TL — Josias da Guia
- 6 153 — 1º SG-AT — Joaquim Alves Diniz
- 3 042 — 1º SG-MR — Pedro Geraldo do Nascimento.

*A Primeiro-Sargento:*

- 6 172 — 2º SG-EL — José Francisco da Cunha  
 9 954 — 2º SG-ES — Marcos Gonçalves Pinto  
 0 091 — 2º SG-ES — Hedonal Pedro da Silva.

*A Segundo-Sargento:*

- 10 608 — 3º SG-MA — João José de Queiroz  
 0 095 — 3º SG-CA — Carlos de Azevedo Carvalho  
 9 794 — 3º SG-MR — Antonio Rozendo da Silva  
 12 278 — 3º SG-AT — Martiniano Moreira da Silva  
 0 103 — 3º SG-TL — Israel Ferreira Ferro  
 5 126 — 3º SG-MR — Hermenegildo Góis Parente  
 1 110 — 3º SG-CA — Alfredo Bezerra dos Santos  
 3 371 — 3º SG-CS — Noel José da Silva  
 13 380 — 3º SG-CP — Euclides José da Silva  
 12 784 — 3º SG-MA — Euclides Pantaleão da Costa  
 6 118 — 3º SG-MA — Manoel de Lima  
 3 122 — 3º SG-CA — Domingos Sergio dos Anjos  
 12 614 — 3º SG-TF — João Candido de Lima  
 15 808 — 3º SG-MA — Fernando Ribeiro Marques  
 9 483 — 3º SG-AT — Oscar José Alves.

*A Terceiro-Sargento:*

- 11 527 — CB-EL — Urias Antonio de Souza  
 11 740 — CB-MA — Euclides EufRASINO Lopes  
 3 626 — CB-MR — Pedro Gonçalves Parede  
 8 010 — CB-EL — João Eleuterio Nicacio  
 7 307 — CB-MR — Antonio Aureliano da Rocha  
 13 811 — CB-MA — Pedro Gomes Pereira  
 6 280 — CB-MA — Francisco Ribeiro  
 \* 3 528 — CB-SI — Athanasio Jorge Halvasse  
 3 090 — CB-MA — Afonso Bispo Vidal  
 6 098 — CB-MA — Antonio Pereira da Silva  
 6 144 — CB-MA — Antonio Pavanelli  
 3 751 — CB-ES — Rodrigo Carlos de Moraes  
 15 529 — CB-MR — Manoel Vieira da Costa  
 14 276 — CB-EL — Raul Bispo dos Santos  
 8 772 — CB-MA — Eduardo Silva  
 3 527 — CB-MA — José Luiz Pereira Filho  
 12 197 — CB-EL — José Francisco dos Santos.

*A Cabo:*

- 3 956 — 1ª.Cl. MA — Pedro de Almeida  
 5 529 — 1ª.Cl. MA — Waldemar Auto Simas  
 13 368 — 1ª.Cl. MR — Antonio da Silva

- 14 515 — 1ª. Cl. MA — Estevam Matias dos Santos  
 2 467 — 1ª. Cl. MA — José Elias de Almeida  
 3 001 — 1ª. Cl. MA — Luiz Gonçalves Bastos  
 390 350 — 1ª. Cl. MA — Hamilton Velloso da Silva  
 7 992 — 1ª. Cl. MA — José Ferreira Filho  
 390 284 — 1ª. Cl. MA — Aloisio Costa  
 5 022 — 1ª. Cl. MA — Paulo Diniz Braga  
 4 623 — 1ª. Cl. MA — Raimundo Carneiro  
 2 636 — 1ª. Cl. AT — Otavio Gonçalves Martins  
 1 698 — 1ª. Cl. MA — José Amancio de Almeida  
 2 227 — 1ª. Cl. MR — Sadí Pereira Lessa  
 2 290 — 1ª. Cl. AT — Milton Corrêa Lima  
 4 949 — 1ª. Cl. SI — Luiz Ribeiro do Prado  
 6 284 — 1ª. Cl. TL — Enéas Freire de Rezende  
 7 104 — 1ª. Cl. MA — Celestino Bispo dos Santos.

*A Primeira-Classe:*

- 7 188 — 2ª. Cl. CP — José Lins de Albuquerque  
 7 100 — 2ª. Cl. MA — Jacinto de Lima Santos  
 6 336 — 2ª. Cl. MA — José Maria Bezerra  
 4 074 — 2ª. Cl. MA — Waltrudes Correia da Silva  
 400 116 — 2ª. Cl. CP — Nelson Freire da Rosa  
 410 008 — 2ª. Cl. EL — Delmar Soares  
 420 293 — 2ª. Cl. MA — Estevam Barbosa Alves  
 390 434 — 2ª. Cl. MA — Lourival Barbosa do Nascimento  
 410 358 — 2ª. Cl. MA — José Galdino de Lucena  
 430 369 — 2ª. Cl. MA — Henrique Sales Alves  
 430 375 — 2ª. Cl. MA — Felipe Gomes Cardoso  
 430 057 — 2ª. Cl. MA — Luiz Gonzaga Costa  
 430 133 — 2ª. Cl. MA — Gilson Soares da Silva  
 430 495 — 2ª. Cl. MA — Sandoval de Almeida Lima  
 410 601 — 2ª. Cl. MA — Mario Gomes Pereira  
 430 309 — 2ª. Cl. MA — Itaury da Silva Passos  
 430 361 — 2ª. Cl. MA — Welfi de Melo Sá  
 430 504 — 2ª. Cl. AT — Algemiro Teixeira de Freitas  
 6 220 — 2ª. Cl. EL — Moisés Alexandrino da Silva  
 4 399 — 2ª. Cl. EL — Oscar Ferreira Ribeiro de Freitas  
 410 325 — 2ª. Cl. MA — Walter Pereira Correia  
 390 212 — 2ª. Cl. MA — José Patrocínio Bezerra  
 390 073 — 2ª. Cl. MA — Constantino Alves Lontra  
 6 710 — 2ª. Cl. AT — Pedro Gonçalves Guerra  
 390 080 — 2ª. Cl. TL — Domingos Elias de Almeida  
 420 538 — 2ª. Cl. MR — José Faustino de Santana  
 420 464 — 2ª. Cl. SI — Oman Gomes de Sena  
 410 348 — 2ª. Cl. MA — Antonio Gomes  
 6 162 — 2ª. Cl. MA — Pedro Ferreira  
 6 697 — 2ª. Cl. EL — Nazareno de Freitas Fernandes  
 420 637 — 2ª. Cl. AT — Jackson Simões.

*A Segunda-Classe:*

431 218	— Grumete	— Genesio Soares
435 361	— Grumete	— Silvio Ferreira
430 759	— Grumete	— Orlando Loureiro
430 757	— Grumete	— Odilon Silva Amaral
430 993	— Grumete	— Lupiciano Rego Dantas
400 910	— Grumete	— Othoniel Bispo Cardoso
400 966	— Grumete	— Antonio Pedro Ceará
435 846	— Grumete	— Alcides Lopes Cavalcanti
430 864	— Grumete	— Luiz Batista de Jesus
435 187	— Grumete	— Carlos Campos de Barros
430 912	— Grumete	— Jayme Leopoldo de Carvalho
435 990	— Grumete	— Oswaldo Bittencourt D'el Rei
436 007	— Grumete	— Sandoval dos Santos
435 851	— Grumete	— Lauro Benedicto Azevedo Oliveira
410 013	— Grumete	— Wilson Crisnel de Almeida
430 989	— Grumete	— Wilson Soares de Carvalho.

## TAIFEIROS

*A Terceiro-Sargento:*

0 640	— TA-PA	— Joaquim Miranda de Santana
0 755	— TA-AR	— Manoel Antonio da Silva.

*A Taifeiro de 1ª Classe:*

0 062	— TA-BA	— Antonio Marques de Souza
0 592	— TA-BA	— Jerônimo Neves do Amaral
391 368	— TA-CO	— João Otavio de Oliveira.

*A Taifeiro de 2ª Classe:*

0 743	— TA-CO	— Manoel Correia
421 766	— TA-AR	— Manoel Braz Filho
401 557	— TA-AR	— Delio de Carvalho
421 722	— TA-AR	— Milton José Doroteu Machado
421 694	— TA-AR	— Ari Francisco de Paulo
391 458	— TA-AR	— Satyro Bernardo do Nascimento
401 500	— TA-AR	— José de Souza
431 883	— TA-BA	— Raymundo Camara.

parte relativa ao Pessoal Subalterno da Armada, pelo de n. 1 491-Q, de 15 de Setembro de 1944.

(1) O Decreto n. 1.313-L, de 11 de Agosto de 1944, foi retificado, na

Por Decreto n. 1313-N, de 11 de Agosto de 1944, o Sr. Presidente da República resolveu promover no Corpo de Fuzileiros Navais, *post-mortem*, as praças abaixo indicadas, vítimas de acidente em serviço de guerra, cabendo aos seus herdeiros a pensão especial de que trata o art. 1º do Decreto-lei n. 3269, de 14 de Maio de 1941, relativa às graduações da promoção constante deste decreto:

*A Sargento-Ajudante:*

1 589 — FN-MU 1ª — Otto Schramm Filho. •

*A Terceiro-Sargento:*

4 040 — FN — Cabo — Boaventura Zeferino Neves.

*A Cabo:*

5 456 — FN-SD — Benjamin Freitas da Fonseca

5 699 — FN-SD — Manoel Correia Neto

5 866 — FN-SD — José Barbosa Ribeiro

5 910 — FN-SD — Afonso de Oliveira Santos.

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA — Dezembro de 1944.

VÍTOR PUJOL

Chefe da 2ª Secção do S.D.M.

---

## REMINISCÊNCIAS

Recordar é viver. E, porisso, os velhos são imortais, porque vivem no mundo das recordações, que são a própria essência da vida.

E o **Benjamim-Constant**, no curto espaço de doze meses, enche um largo período da vida do marinheiro e tão grande que, ao fim da carreira, ao ter baixa por tempo acabado, êle se sente novamente, nas suas recordações, o jovem a comandar posudo e cheio de crença: "arria... carrega". Recordemos a viagem do **Benjamim-Constant**, em 1906, sob o comando do Capitão de Fragata Carlos Pereira Lima, cuja memória reverenciamos.

Deixamos Plymouth, na manhã brumosa de 14 de Julho em demanda de Anvers. Ventos frescos que vinham das costas d'Inglaterra açoitavam a Mancha e a correntada nos jogava para cima dos bancos. Súbito uma pancada surda, e o belo e valente **Benjamim** estaca, reflete e arranca garboso por sôbre os bancos. E o saudável comandante Pereira Lima, com a calma característica dos verdadeiros lobos do mar, manobra ao som plangente dos prumos e reconduz a "Garça Branca" ao verdadeiro caminho dos nautas; e recolhe-se à sua câmara. E lá se foram 27 metros de sobressano.

No tombadilho, dois jovens guardas-marinha passeavam e assim continuaram até final da manobra; e o Bogado, o Bogadão, boníssimo amigo, nesse passeio dizia para mim, devemos nos manter assim para exemplo da guarnição. A calma do comandante se refletia por sôbre todos.

Em recompensa, formada no cais, à nossa espera, uma banda militar, garbosa em seu uniforme, rompia os acôrdes do nosso glorioso hino, e tudo em nós vibrava.

A 23 deixávamos Anvers em demanda de Oslo e a nossa banda executava em despedida àquela bela terra, o sempre vivo dobrado "Saüdades da minha terra" e o nosso ser se tornava pensamento e voava célere para a pátria distante.

\*

\* \*

Demandávamos o pôrto de Oslo (Christiania no meu tempo). Pelo fjord grandioso, no fundo do qual se levanta a encantadora Oslo, vimos, dum lado e doutro, por êle acima, destacando-se no cenário carregado dos verdes pinheirais, moldura admirável, o lábaro sagrado do Brasil, "pavilhão da justiça e do amor, que a brisa do oceano beija e balança".

E o **Benjamim** sulcando aquelas águas amigas, em suas graciosas curvas, era bem o navio fantasma conduzindo corpos emudecidos pela emoção. Enquanto êle navegava, nossos olhos se extasiavam diante de tanta beleza e os nossos pensamentos eram levados, nas dobras daquelas bandeiras que panejavam nos topos daqueles mastros, através dos mares e oceanos, a êsse rincão iluminado pelas luzes do Cruzeiro-do-Sul.

E, assim, vivemos felizes momentos de ternas emoções. Oh Brasil, quanto mais longe de tí, mais perto éstais de nossos corações!

Tôdas as terras são boas, mas as terras do Brasil têm a bondade de tôdas as terras. Tôdas as pátrias são grandes, mas o coração da pátria brasileira pulsa de um modo diferente dentro da sua grandeza.

Todos os homens são bons, são filhos de Deus, mas as emanações do Cruzeiro-do-Sul imprimem aos filhos do Brasil uma bondade tôda especial que lhes dá fôrças bastantes para, nas assembléias das nações, imporem o princípio da igualdade das soberanias, não havendo para êles, grandes ou pequenas nações, fortes ou fracas potências. O nosso grande Brasil é, no dizer do espírito de Humberto de Campos, a pátria do Evangelho e o coração do mundo.

\*

\* \*

A 12 de Agôsto deixava o **Benjamim** as verdes águas de Stokolmo, a Veneza do Báltico, em demanda de Kiel; seu rumo, se inclinara para o sul, com saúdades do Brasil. A 14, numa manhã de sol, alcançava o pôrto, tendo cruzado, pouco antes, com uma divisão alemã que se fazia ao mar para exercícios.

Mas o **Benjamim** sempre teve majestade e o Báltico arranca de suas reservas de gêlo um punhado de granizo e o deixa cair

sobre êle, cobrindo-o com espessa camada branca e brilhante, a guiza de brancas pétalas de rosas. Apitos, e as vassouras entram em cena e o granizo é restituído ao Báltico.

A 23 deixava Kiel e investindo o canal do **Kaiser Wilhelm**, percorre-o, mastaréus acaçapados, abraçados por dois rebocadores, e vai fundear em Wilhelmshaven a 24, onde recebe os cumprimentos de Sta. Rosa de Lima, que o sacode violentamente em vão, tentando arrancá-lo do cais.

A 29 dizia adeus à Alemanha e subindo um dos múltiplos canais da costa holandesa, vai amarrar em Amsterdam a 30. E aqui e ali, são moinhos que agitam seus braços, movidos pelas brisas do norte, para saudarem os descendentes da valorosa triade Felipe Camarão, Vidal de Negreiros e Henrique Dias, que êle, orgulhosamente, conduzia em seu bôjo. E a Holanda manifesta o desejo de ver tão garbosa maruja tomar parte nos festejos natalícios de sua soberana.

Festa intensamente popular; e são confetis e serpentinas; e são risos e música; e são cantos e dansas pelas casas, pelos "bars" e pelas ruas. E os morenos filhos do Brasil, são cercados nas ruas, por guirlandas de jovens e belas holandesas, que os levam de roldão em estonteante alegria. E, assim, prestamos também, as nossas homenagens a tão popular rainha, tão justiceira e tão querida de seu povo.

Nessa bela terra dos moinhos, dos canais e dos interessantes tamanquinhos, passamos a nossa data máxima, o 7 de Setembro. Embandeiramento em arco, a pátria distante a palpitar nas dobras da nossa bandeira e a cantar dentro de nossos corações as vibrantes notas de nosso hino.

\*

\* \* \*

Sombrio amanheceu o dia 6 de Novembro, com o barômetro presagiando tormenta para os lados do Atlântico. Há qualquer coisa que retém o navio em Cherburgo. Corria o rumor que o Almirante prefeito marítimo, aconselhara o comandante a retardar a partida.

È as horas vão se passando e o barômetro de mãos dadas com o termômetro continua na sua faina amedrontadora dos

candidatos a lobos do mar. A tarde já ia alta e o manto da noite começava a envolver, nas suas dobras, o casario da cidade.

O velho lobo do mar, comandante da garbosa e altaneira **Garça-Branca**, traía sua calma com as continuas sortidas da sua câmara, para contemplar as pesadas nuvens negras que se alinhavam, lá no alto, por sobre as possantes vèrgas de sua náu. Em uma delas, a inspiração marinheira o empolga e êle ordena: corneteiro!... "postos suspender".

E cada qual contemplando aquelas nuvens presagas, corre célere a ocupar seu pôsto. E o **Benjamim** afoitamente investe a Mancha em demanda da Biscaya, nesse momento, para nós neófitos, uma verdadeira esfinge. Como nos receberia Netuno no seu reduto de Ouessant; zurziria nosso costado com o azorrague de sua cólera ou nos entregaria o facho argênteo de seus amores, para iluminar a nossa singradura?

Testa franzida, olhar penetrante, divulga êle ao longe, na fimbria do horizonte, a silhueta insinuante de ousado argonauta que, arrogante, qual Cirano, desfraldava o seu panache.

E sua fisionomia se transmuda; é que reconhecera, nos reflexos verde-dourados daquele panache, os "raios fúlgidos" da gloriosa bandeira do Brasil. Então, sorridente em gesto rasgado de amabilidade, entrega prazeroso o facho argênteo de seus amôres àquele bandeirante do mar. E foram dois dias de radiante beleza e duas noites poéticamente enluaradas, onde o marulhar da nossa esteira se prateava, até onde alcançava o nosso olhar em êxtase nostálgico da pátria distante que, no entanto, ali estava tão perto, nas dobras da nossa bandeira.

Eis-nos em Ferrol, o baluarte que Cid, o Campeador, implantou no norte de suas terras; era seu comandante o grande Cervéra, o heróico Almirante vencido em Santiago-de-Cuba, quando destemerosamente se havia feito ao mar, com um punhado de velhas náus, procurando abrir passagem por entre poderosa esquadra adversa, no sagrado cumprimento do dever marinheiro.

Seu feito heróico incendiou o peito dos jovens guardas-marinha, e doze dêles se prontificaram a guarnecer os bancos dum escaler, para, com o vigor de seus pulsos, transportarem, numa apoteose, o marinheiro que soubera cumprir o seu dever. E o velho almirante, na câmara do **Benjamim**, com emoção apunha

o seu autógrafo em dezenas de cartões, que representava, em alto mar, a corveta de sua armada **Nautilus**. Um dos doze era eu, que sempre fóra um remo na turma, e aquele autógrafo fino eu o guardo com os meus papéis.

\*  
\*   \*  
\*

Que satisfação ao ver aquelas velas brancas inflarem-se ao sôpro amigo dos alisios e o lindo "Cisne Branco" inclinar-se, voluptuosamente, para melhor sentir a carícia tépida das águas mansas ou revoltas dos mares que o admiravam e respeitavam. E lá se vai êle todo ufano, a sacudir-se, espadanando as águas e sempre enxuto.

Vinha de volta dum de seus habituais passeios em demanda de seu poiso maravilhoso da Guanabara. Velejava de Lisboa, donde saira a 26 de Novembro, em busca da Grã-Canária, para deleitar-se com os capitosos vinhos d'Esanha.

A certa altura o mar enfarrusca-se e pelo céu nuvens pardacentas correm assustadas. Os "sobres" vão, antes da hora, se atracar às enxárcias, e o mar engrossa, e o vento transforma os "macacos" em assovio.

O manto da tristeza baixa sôbre a amplidão e as "gáveas" são levadas aos "rizes"; o vento rodopia e o mar encapela-se. Era o cabo Bojador que soprava o seu "tornado", tentando varrer dos mares do norte o intrépido **Benjamim**.

Os elementos desencadeados açoitavam-no e êle metia a borda nágua. A borda não, que esta mar algum conseguiu metê-la, por não lho permitir sua altanaria. O que êle metia nágua eram as bôcas dos seus 120, à guiza de remos caindo certos, como numa regata nas águas encarneiradas de Botafogo.

Súbito êle dá um salto e como que estaca. No alojamento de B.B., uma dessas malas colossais, pejada de goods, e que parecia pregada à coberta, tal o seu pêso, com o salto, corre assustada e vai se esconder junto aos beliches de ré e eu não menos

assustado corro, escada acima, em busca do convés a ver do que se tratava; e já encontro o comandante manobrando. Era o Benjamim que ia dando o "sobre" mas a manobra rápida do comando o mete a caminho. Os apitos trilam "volta a manobra" e o velho lobo do mar se retira dizendo: Tenente, tome cuidado!...

Era a última cilada que a "Ursa Maior" preparara para o intrépido representante do "Cruzeiro-do-Sul" que, a 3 de Dezembro de 1906, garboso, fundeava em Las Palmas.

Aristides de Frias Coutinho



# Extratos sôbre Saldanha da Gama

---

## A GUERRA

### AINDA O CADÁVER DO ALMIRANTE SALDANHA

#### *Documentos Importantes*

Lê-se no *Canabarro*, de Rivera:

“Ao regressar a Montevidéu, a comissão que veio a esta localidade em procura dos sagrados despojos do glorioso Almirante Saldanha da Gama fez publicar na imprensa daquela capital os documentos que se relacionam com a sua missão, cujo resultado os nossos leitores já conhecem.

Reproduzindo êsses documentos não os comentamos; em sua simplicidade eles são bastante eloqüentes e significativos para o público poder julgar da *correção* do procedimento dos subalternos do Sr. Castilhos.

Ei-los:

#### *Primeira Carta*

Peço-lhe a especial fineza de levar ao conhecimento da comissão a que Vmc. dignamente pertence, que infelizmente não foi possível conseguir cavalos para o fim que anunciamos: nestas condições e neste momento mando um próprio ao General Hipólito comunicando-lhe tudo e dizendo-lhe que a comissão segue amanhã para o lugar do combate pelo Estado Oriental, que conforme as ordens recebidas êle deve mandar uma força a-fim-de entregar o cadáver, lavrando no momento respectivo a ata de entrega.

Sinto profundamente não poder por outra forma corresponder aos instintos de humanitária comunidade a que pertenceis e que muito aprecio.

Disponha do patricio obr. *Moisés Viana*.

---

RIVERA, 30 de Julho de 95 — Comissionados pelo Dr. Saldanha da Gama e em cumprimento da ordem do Hmo. Presidente da República, aqui viemos a Santana-do-Livramento para conduzir o cadáver do Almirante Saldanha da Gama.

Em seguida passamos ao Livramento a entendermos com V. Ex. como intendente, e não obstante haver V. Ex. dito que era impossível ir ao lugar do combate e que tão pouco delegaria seus poderes, às 2 horas da tarde de ontem, teve a delicadeza de escrever-nos dizendo que mandava ao General Hipólito a-fim-de que este fôsse ou mandasse entregar a Vmc. o cadáver. Mais tarde, por seu cunhado Martins, mandou Vmc. mostrar-nos uma carta que acabava de receber do General Hipólito, na qual este lhe declarava estar a 15 léguas do lugar do successo e completamente sem cavalos, razão pela qual não podia desprender nenhuma coluna que fosse fazer a entrega, porém que podia mandar uma pequena força efetua-la.

Como isto não é afirmativo, a comissão necessita para seguir com a presteza que o caso requer, de uma afirmação muito positiva das autoridades do Livramento que, segundo telegrama do Presidente da República do Brasil, são as que devem efetuar a entrega do cadáver.

Porisso se dirige a comissão a Vmc. e ao comandante da guarnição para que indiquem de maneira positiva dia, lugar, hora e meios para receber o cadáver e poder dar cumprimento à sua humanitária missão. — *A comissão.*

Livramento, 30 de Junho, (à noite). Acabo de receber da comissão a carta que se dignou enviar-me hoje. Conforme declarei a Vmc. não tenho elementos de forças com que poder ir ao lugar em que se deu o combate e fazer efetiva a entrega do cadáver, como desejava. Nestas condições me foi dirigido ao General Hipólito que me há contestado nos termos que levei ao conhecimento de Vmes.

Como se vê pela carta do General Hipólito, não obstante estar longe do campo da ação, está pronto a mandar uma força efetuar a entrega e a dar garantias a tôdas as pessoas que fôrem levantar o cadáver.

Creio que por esta forma poderá a comissão nomeada cumprir sua missão.

Repito mais uma vez a Vmes. que me é profundamente doloroso não poder por outra forma corresponder aos vossos desejos. — *Moisés Viana.*

Rivera, 30 de Junho de 1895.

— Sr. Intendente do Livramento, Dr. Moisés Viana.

Havendo Vmc. declarado que mandaria um próprio ao General Hipólito a-fim-de que depois de amanhã, ao meio-dia, mandasse efetuar a entrega do cadáver do Almirante, sem que contudo pudesse Vmc. garantir que fora acceita a ordem, ocorre que acabamos de ser informados que o General Hipólito se moveu com tôdas as suas forças em direção completamente oposta ao ponto em que se diz estar o cadáver.

Somos comerciantes residentes em Montevideú pouco habituados a fazer viagens e nos pezeria fazer o sacrificio de largas jornadas sem nenhum resultado; em tais condições e tendo o Sr. Presidente da República no telegrama que dirigiu ao Dr. Saldanha da Gama, irmão do Almirante, declarado que mandaria ordens às autoridades do Livramento para efetuar a entrega do cadáver, pedimos a Vmc. que nos declare em forma positiva se podem ou não fazer a entrega, visto ser Vmc. a autoridade para tal fim indicada pela suprema autoridade do Brasil. Em caso afirmativo deverá Vmc. indicar por escrito os meios.

A comissão está pronta a fazer todos os esforços e sacrificios para preencher devidamente sua missão, porém, para isso pedimos a Vmc. que dê uma contestação positiva com o que obsequiará. — *A Comissão.*

---

Rivera, 30 de Junho (à noite) — Sr. Intendente do Livramento, Dr. Moisés Viana.

Havendo o Exmo. Presidente da República em seu telegrama dirigido ao Dr. Saldanha da Gama, irmão do Almirante, comunicado que havia ordenado às autoridades do Livramento que procedessem à entrega do cadáver do Sr. Almirante, autorizada pelo mesmo Dr. esta comissão se dirigiu ao Dr. Moisés Viana e a Vmc. as duas autoridades do Livramento. Até este momento não nos foi possível conseguir que fôsse determinado, de modo positivo, efetuar a entrega propondo por escrito e verbalmente o Dr. M. Viana uma vez um meio e outra vez outro, sem que nenhum dêles ofereça nenhuma garantia de poder ser executado sem que circunstâncias imprevistas venham burlar nosso comum intento.

Em tais circunstâncias nos dirigimos nesta ocasião a Vmc. como ao Dr. Moisés a-fim-de que com franqueza e lealdade declare se é ou não possível a Vmc., de acôrdo com o ordenado pelo Presidente da República do Brasil, efetuar a entrega do cadáver do Almirante.

Em caso afirmativo declaramos a Vmc. que a comissão está disposta a empregar todos os seus esforços e fazer todos os sacrificios.

Vmc. deve compreender que a demora que se dá é sensivelmente prejudicial ao desempenho da comissão em que devem estar todos interessados.

Aguardamos de Vmc. contestação pronta e positiva. — *A Comissão.*

---

Livramento, 30 de Junho (à noite) — Sr. Francisco Secco. — Empenhado no cumprimento da missão em que veio a Rivera essa comissão, levo ao vosso conhecimento que será fácil seu desempenho seguindo por território brasileiro até o acampamento do General Hipólito, que como já comuniquei está pronto a auxiliar em tudo e lhes há mandado oferecer tôdas as garantias.

Por esta forma em menos de três dias poderão desempenhar vossa missão; se fôr aceito este meio conseguiremos aqui um *guia* que os levará ao acampamento do General. — *Moisés Viana*.

---

Livramento, 1º de Julho — Esta manhã, às 9 horas, pelo Sr. Quesada me foi entregue a carta que me dirigiu a comissão, datada de ontem, às 9 horas da noite.

Conforme conversei à noite com dois dos respeitáveis membros da comissão, ficou convencionado que iria a comissão por território oriental até às imediações em que se deu o combate, e ali aguardar até o dia 2 do corrente, ao meio-dia, a força do General Hipólito que irá fazer a entrega do cadáver.

Resolvido assim, às 8 da noite, em presença do mesmo Sr. Quesada, imediatamente despachei um próprio ao General Hipólito comunicando-lhe a resolução que havíamos tomado para que Vmcs. no dia, lugar e hora expressados se achassem com as forças que ali estivessem.

Por tal forma a comissão poderá amanhã estar com a sua missão cumprida, atenta a boa vontade e cavalheirismo com que o General Hipólito se acha empenhado em auxiliá-la. — *Moisés Viana*.

---

Como Vmcs. não-visto pela carta que me escreveu o General, tratando do assunto, e que tive o gosto de mandar mostrar a Vmcs., não tendo vindo o cadáver para esta cidade, como lhes eu dito no primeiro momento que tive o prazer de tratar com a digna comissão e havendo ficado no campo da ação crejo que o único meio para a comissão poder cumprir sua missão é o que indiquei e ficou convencionado.

Como sabeis, no momento atual é impossível a entrega do cadáver nesta cidade em vista de haver ficado no campo da ação e o General Hipólito de acôrdo para entregá-lo lá.

Concluo esta com bastante pesar por ver que mais uma vez fracassam os esforços que se há empregado para que a comissão realize os fins a que veio. — *Moisés Viana*.

---

Ilustres concidadãos da comissão.

— Recebi vossa carta de ontem em que trata da entrega do cadáver do Almirante Saldanha da Gama; me cumpre contestar-lhes que não havendo recebido nenhuma ordem a tal respeito tratei sempre de satisfazer vossos desejos acompanhando o Dr. Viana, Intendente do município, quem recebeu ordem para a entrega do cadáver de Saldanha.

Creio que a digna comissão tem de modo positivo recebido declarações de que é possível a entrega do cadáver e qual o meio mais expedito para conseguí-lo.

Me é grato comunicar-lhes ainda que ontem às 8 horas da noite mais ou menos, fiz seguir por intermédio do Tenente-Coronel Gentil Gomes um próprio para o General Hipólito levando a requisição do Dr. Moisés comunicando a vossa disposição de seguir para o ponto onde se deverá encontrar o cadáver.

Creio haver assim contestado vossa carta; além disto ei telegrafado ao Dr. Saldanha da Gama em Montevidéu e conversado com um sobrinho ou filho de nome Márjo morador em Rivera. — *Francisco de Paula Castro.*

---

Rivera, Julho 3 de 1895. — Sr. Dr. Moisés Viana. — Junto encontrará V. Excia. cópia da ata que foi lavrada no campo em que se deu o combate entre forças do Tenente-Coronel João Francisco e o Almirante Saldanha da Gama.

Os membros da comissão retirando-se para Montevidéu, lamentam que todos seus esforços e sacrifícios e a boa vontade manifestada por Vmc. hajam sido completamente estéréis por extraordinárias circunstâncias que não desconhecem e que neste momento não procuram esclarecer. — *A Comissão.*

*De um jornal de 1895.*

---

# ESBÔÇO BIOGRÁFICO DO CAPITÃO DE CORVETA HEITOR GONÇALVES PERDIGÃO

por

ALBERTO AUGUSTO GONÇALVES  
Capitão de Fragata

1940

(Continuação)

Suspendeu, pois, o Monitor *Pernambuco*, a 2 de Maio, de Ladário, e fundeou em Corumbá, afim de receber um contingente do Exército, destinado ao reforço referido, descendo, no mesmo dia e amarrando em Ladário. A 3 suspendeu com destino a Assunção, desembarcando no mesmo dia no forte de Coimbra os presos da Marinha e o destacamento do Exército. Prossegue a viagem e a 7 de Maio fundeia na capital do Paraguai.

Ao aportar o Monitor *Pernambuco* em Assunção, já não se achavam no fundeadouro os Contratorpedeiros e o cruzador brasileiro e a Divisão argentina; haviam zarpado para os seus respectivos países, porquanto reinava a tranquilidade entre os paraguaios.

A 8 de Junho regressa, a pedido, para o Rio-de-Janeiro o 1º Tenente Jerônimo Gonçalves, que havia participado da arriscada travessia do Rio-de-Janeiro a Montevidéu e tendo tomado parte ativa em tôdas as missões diplomáticas e defensivas desempenhadas pelo Monitor.

---

Corria normalmente a administração do Governo do Estado Paraguaio e, julgando o presidente Albino Jara ser já propicio o movimento para a volta do país à constitucionalidade, marca as eleições para Agosto de 1911. Agitava-se a nação para a escolha dos homens para o próximo pleito, quando a 1 de Julho é a república abalada por uma explosão revolucionária, afastado do poder o Coronel Jara e deportado para a Argentina.

Acusavam-no de haver abusado da autoridade, mandando prender inúmeros senadores e deputados.

Reúne-se o Congresso e elege presidente da República o Presidente do Senado Liberato Rojas, que governou o país com relativa ordem até Novembro de 1911.

---

NOTA — Vide *Revista Marítima Brasileira* de Julho, Agosto e Setembro de 1944.

Agrava-se a situação interna no Paraguai. Os partidários do Coronel Jara saem a campo para a reposição do Chefe na curul governamental.

O Brasil envia a Assunção uma divisão naval composta do CT *Tamoio*, dos destróieres *Sergipe*, *Rio-Grande-do-Norte* e como Tender o *Itajubá*.

O Corpo Diplomático reúne-se e solicita providências aos plenipotenciários do Brasil e Argentina, porquanto os revoltosos ameaçaram bombardear a Capital.

Atendidos, preparou-se o M *Pernambuco* para impedir pela força o bombardeio da cidade pelos navios revoltosos, mantendo-se de 31 de Julho a 3 de Agosto de fogos acesos e a postos a sua guarnição, afim de evitar as depredações na capital paraguaia. Por fim, desiludidos os contrários pela demonstração de força e o propósito de impedir pela violência a agressão à capital, resolveram os revolucionários desistir do intento.

Constando haver o navio de guerra paraguaio *Constitucion*, da facção revoltosa que viajara da Europa à América com o nosso pavilhão e o falso nome de *Coimbra*, e que continuava a usar a nossa bandeira e, acautelado nessa insígnia haver cometido atos de pirataria, solicitou o Governo paraguaio providências às autoridades brasileiras.

Para averiguar a asserção corrente e providenciar, caso fosse verdadeira a informação, suspendeu a 22 de Novembro de 1911 o M *Pernambuco* para o baixo Paraguai. Havendo percorrido o rio e não tendo encontrado nenhuma anormalidade, regressou o Monitor, fundeando nesse mesmo dia em Villeta.

A 23 suspende novamente para idêntica finalidade, visto constar que vários piratas continuavam a hastear a nossa bandeira, cruzando o rio até a confluência do Paraná.

A 25 regressou o Monitor ao seu ancoradouro sem haver deparado com os transgressores do direito internacional.

Procedendo revista os revoltosos paraguaios em todos os navios mercantes que navegavam pela sua zona de ação, suspendeu a 25 de Novembro o M *Pernambuco* afim de comboiar o paquete brasileiro *Ladário* até Villeta, regressando a 1 de Dezembro.

Ameaçando ainda os rebeldes bombardear as cidades abertas à margem do rio Paraguai, com os navios *Riquelme*, *Triunfo* e *Constitucion*, deu-se nova reunião do Corpo Diplomático junto ao Governo de Assunção, com o propósito de providenciar contra essa descabida e vultosa calamidade.

Após a reunião solicitou aquele Corpo aos Chefes navais brasileiro e argentino o concurso dos navios das duas nações para evitar, pela força, os bombardeios divulgados.

A 6 de Dezembro suspende o M *Pernambuco* com o Comandante da Flotilha a seu bordo, em divisão com a Canhoneira argentina *Rosário*, afim de intimar os rebeldes à ordem do Corpo Diplomático acreditado em Assunção a não bombardear a cidade, vilas e posições não fortificadas, fundeando a 7, em Formosa, na República Argentina. Nesse mesmo dia suspende a referida divisão, para fundear em Vila del Pilar, após ter dado cabal desempenho à missão.

Ainda a 7 regressou a Formosa, de onde suspendeu, atracando em Vila Olívia, para ancorar em Assunção nessa mesma data.

Tendo o Aviso *Cananúa*, do comando do Capitão-Tenente Luiz Antônio de Magalhães Castro, perdido a hélice ao suspender de Formosa, onde se achava em comissão reservada, levanta ferro o *M Pernambuco*, a 11 de Dezembro, com destino àquela localidade, afim de rebocar o Aviso até Assunção, regressando dois dias depois com a *Cananúa* a reboque.

Havendo o Aviso *Oiapoque* encalhado em Tobicari, parte o *M Pernambuco* a desencalhá-lo, o que executa com êxito, regressando ao seu ancoradouro a 19 do mesmo mês.

Tendo o CT *Gustavo Sampaio*, em viagem para Ladário, avariado as suas caldeiras é ainda o Monitor destacado para rebocar o Caçatorpedeiro até Pôrto-Murtinho. Não sendo mais necessária a sua coadjuvação, regressa o *M Pernambuco* a 27 para o seu ancoradouro em Assunção.

Julgando os membros do Governo do Paraguai oportuna a pacificação das facções em luta, solicita o Ministro do Exterior a coadjuvação do Brasil e de um dos navios da frota brasileira para esse mister.

É destacado para essa missão o Monitor do Comandante H. Perdígão que, acolhendo a bordo o Bispo de Assunção a 28 de Dezembro, levanta ferro e o conduz ao navio sede dos chefes revoltosos, o *A Constitucion*, fundeado próximo a Formosa.

Próximo ao Aviso rebelde para sob máquinas o Monitor, transporta em um escaler o sacerdote paraguaio ao navio onde se achavam os chefes revolucionários e ruma para Vila del Pilar, onde fundeia.

A 29 suspende o Monitor dessa Vila, passa pelo *A Constitucion*, para sob máquinas, recolhe o Bispo e regressa a Assunção, onde fundeia no dia seguinte.

A missão conciliadora de paz entre os revolucionários e o delegado do Governo não teve êxito e a revolução continuou.

Constando achar-se Angustura ameaçada de bombardeio pelas forças rebeldes, suspendeu o *M Pernambuco* afim de impedir o ataque, defender e asilar os brasileiros e estrangeiros residentes na localidade. Nada de anormal encontrando, regressa o navio à capital.

A 4 de Janeiro de 1912 suspendeu o Monitor do pôrto da capital paraguaia, afim de comboiar o CT *Gustavo Sampaio*. Encontrando o Contratorpedeiro sem movimento, leva-o a reboque até o arsenal de Ladário, onde aporta a 15 do mesmo mês.

Suspende de Ladário a 20, após ter reparado as máquinas e fundeia em Assunção a 22.

A 23 de Janeiro suspende do pôrto de Assunção o *M Pernambuco*, com destino ao pôrto de Assú, regressando ao ancoradouro no dia 29 do referido mês.

Em Fevereiro de 1912 os revolucionários entram e se apoderam da cidade de Assunção, para dias depois ser esta retomada pelas forças do Governo, procedentes de Villeta e comandadas pelo Major Valenzuela.

O Comandante Magalhães Castro, comandante do A *Cananêia*, que presenciou várias dessas ações, é testemunha da bravura inexcedível dos combatentes de ambas as facções partidárias que, ora nas trincheiras, ora nas ruas e até sobre telhados dos prédios, se batiam com ardor pela causa que abraçaram.

A capital, é porém, de novo conquistada pelos revolucionários, depondo o Presidente Liberato Rojas, assumindo o poder o Presidente do Congresso, Dr. Pedro Perêa. Poucos dias após resigna Perêa, o mandato, assumindo a chefia do Governo Emiliano Navero.

Nessas fases de instabilidade governamental o Chefe do Governo se recolhia a bordo do M *Pernambuco*, aguardando o desenrolar da crise, desembarcando logo que se firmava a situação.

Estando sempre Heitor Perdigão em contacto com os vários Presidentes do Paraguai e os havendo recebido e hospedado em seu navio, palestrando sobre os assuntos referentes às dificuldades do tráfego em função da profundidade do rio Paraguai, tem oportunidade de referir-se à antiguidade da carta do grande rio. Nessa ocasião ficara assentado promover o Chefe do Executivo paraguaio, por intermédio das chancelarias dos dois países, um entendimento afim de ser efetuado o levantamento hidrográfico dos rios Paraná, Paraguai e seus afluentes, ficando à frente desse serviço o Comandante do M *Pernambuco*.

Porém, com a renúncia do Chefe de Estado da República vizinha e com o falecimento do Ministro Rio Branco, o interesse pela via de comunicação para a zona ocidental do nosso país passou para segundo plano, para as deliberações adiáveis.

De outra feita, conversando sobre assuntos militares o Presidente manifestou o propósito de criar uma escola mixta Militar-Naval na capital do seu Estado, oferecendo ao Comandante Heitor Perdigão uma das cadeiras técnicas a se criar. É escusado informar que o convite, embora feito pela mais alta autoridade do país amigo fôra delicadamente recusado, alegando o oficial brasileiro com tato e discrição desejar continuar na vida ativa de oficial de Marinha do Brasil.

Tendo H. Perdigão adoecido, em consequência do clima da região, solicita inspeção de saúde, sendo a 1 de Fevereiro submetido a exame, aconselhando os médicos mudança de clima, afim de restabelecer-se.

Entrega a 5 de Fevereiro o comando do Monitor ao Capitão-Tenente Joaquim A. Freire de Carvalho e, no mesmo dia embarca para o Rio-de-Janeiro, onde chega a 24 desse mesmo mês.

É submetido a inspeção de saúde, obtendo trinta dias de licença, afim de tratar de sua saúde, onde lhe conviesse.

Desiste do resto da licença e é, pela Superintendência do Pessoal destacado para o Arsenal de Marinha e a 17 de Maio é nomeado Comandante do Reboçador *Laurindo Pitta*.

A 19 apresenta-se, assumindo o comando do Reboçador.

Carecendo o Ministro enviar para o pôrto do Rio-Grande-do-Sul um rebocador para o serviço da Barra do Estado, é o Capitão-Tenente H. Perdigão exonerado do comando do Rebocador *Laurindo Pitta* e nomeado a 20 de Maio para o vapor de guerra *Jaguarão*.

Assume o comando e a 3 de Julho suspende do Rio-de-Janeiro com destino ao Rio-Grande-do-Sul, levando a reboque um batelão carregado, com o objetivo de conduzi-lo a Batista-das-Neves, sede da Escola, onde aporta a 4.

Deixa o reboque atracado à ponte da Tapera e a 5 suspende para o seu Estado natal, onde aporta a 16 de Julho, havendo tocado em Sítio-Forte, Santos e Florianópolis. Estando o cruzador oriental *Montevideu* em perigo na costa do Rio-Grande, suspendeu a 14 de Novembro, afim de socorrê-lo. Percorre o litoral Sul e em seguida a costa Norte até Bujurú, pelo Atlântico, sem, entretanto, deparar com o cruzador.

A 17 de Novembro do mesmo ano deixa o comando do V *Jaguarão* e nessa mesma data regressa ao Rio-de-Janeiro.

Ao apresentar-se na capital, a 22, é designado para servir no Arsenal de Marinha.

A 6 de Janeiro de 1913 suspendeu no Rebocador *Laurindo Pitta*, afim de socorrer o vapor inglês *Workman*, que se achava encalhado em Guaratiba. Volta ao Rio e leva sob as suas ordens o Rebocador *Guarani* e, com os dois navios tenta arrastar o paquete inglês, não conseguindo levar a cabo a empresa por falta de estivadores para aliviar a carga dos porões do cargueiro encalhado e assim, baldo de meios, regressa a 19.

Estando aparelhado para suspender o Navio-Escola *Benjamin Constant*, em viagem de instrução ao estrangeiro, foi H. Perdigão convidado pelo Comandante do veleiro, para fazer parte do seu Estado-Maior e por *Carta* do Ministro da Marinha, sob n. 516, datada de 19 de Fevereiro de 1913 é designado do Arsenal de Marinha e embarcado no NE *Benjamin Constant*.

De renome entre os Almirantes e Comandantes, fôra, por insistência do Comandante do *Benjamim*, transferido na véspera da viagem, por carta do Ministro ao Inspetor do Arsenal, departamento onde serviu a contento, para o Navio-Escola. Nesse navio os oficiais eram geralmente escolhidos entre os mais distintos, afim de servirem de modelo aos Aspirantes e aos Guardas-Marinha, futuros dirigentes dos Departamentos da Marinha e prováveis Comandantes dos navios da Esquadra.

A 20 de Fevereiro do referido ano, suspende o NE *Benjamin Constant* do Rio-de-Janeiro, em viagem de instrução de Aspirantes e Guardas-Marinha e a 28 aporta em Pernambuco. Suspende a 5 de Março de Recife, a 7 fundeia na Bahia e a 10 suspende para ancorar na Guanabara a 15 de Março.

Desembarca a turma de Aspirantes e se apresta o navio para o cruzeiro ão Atlântico-Norte.

A 5 de Maio de 1913 suspende o NE *Benjamim* do pôrto do Rio-de-Janeiro em viagem de instrução para os Segundos Tenentes do Corpo da Armada e os Guardas-Marinha Maquinistas, largando o ferro em Recife a 12 do referido mês.

Parte para Belém do Pará a 16 onde aporta a 22 para suspender a 27 com destino a Barbados, possessão inglesa, onde fundeia a 2 de Junho, a fim de carvoar. Suspense de Barbados e chega a Santiago de Cuba.

A viagem à pérola das Antilhas teve por finalidade a retribuição da visita feita ao Brasil pelo cruzador *Pátria*, da nação cubana.

Na capital da Grande Antilha foram os oficiais e marinheiros do *Benjamin* recebidos pelas autoridades e pelo povo com manifestações amistosas, deixando em todos recordações indeléveis dos cubanos e da sua bela cidade.

Suspendeu de Santiago a 21 de Junho e aportou em Nova York a 28 do mesmo mês. A viagem à América do Norte tinha por missão principal participar da comemoração da Independência Americana a realizar-se em 4 de Julho.

Festejava o povo norte-americano o seu 134º aniversário de independência, liberdade conquistada pelos naturais do país, em represália ao abuso de autoridade e dos impostos dos colonizadores.

O Governo inglês, havendo lançado taxas vexatórias sobre o chá, o papel, o vidro e em outros objetos de uso forçado, incitou o protesto e a revolta dos americanos e Boston, chefiando o movimento em 1773, levantou a bandeira da separação.

Em 1775 são os ingleses batidos em Lexington, assumindo então George Washington, com autorização do Congresso de Filadélfia, o comando dos exércitos americanos.

A 4 de Julho de 1776 as treze colônias inglesas declararam-se independentes, porém a luta perdurou e somente com a rendição do General inglês Bourayne, em 1777 decidiu-se a pendência, cedendo finalmente a teimosia britânica às vitórias *yankees*.

Na capital da indústria e do comércio da América, são os oficiais brasileiros recebidos com satisfação e simpatia pelas autoridades e pelas famílias novaiorquinas. Visitam os arsenais e as forjas principais do país, a Escola Naval em Anápolis e a 13 de Julho suspendem com destino aos portos da Europa.

A 28 fundeia o Navio-Escola em Plymouth na Grã-Bretanha. É um porto militar inglês e um dos melhores da Europa. É defendido por duas fortalezas e assinalado aos marítimos pelo célebre farol de Eddystone. É sede de uma Escola de Marinha e de um Observatório. Defronte da cidade acha-se o Arsenal com os estaleiros de construção naval.

Dali partiu o navio a 2 de Agosto para Portsmouth, onde ancorou a 3 do mesmo mês. É o *Portus magnus* — o melhor porto da Inglaterra. Possui um excelente Arsenal de Marinha; é o ponto de convergência, uma das bases dos navios de guerra da grande nação. É sede do Colégio Real da Marinha e de um Observatório. É o depósito da artilharia; tem inúmeros estaleiros para construção naval, fábrica de cordoaria, etc.

Saiu o *Benjamin* desse porto a 24, chegando a Amsterdam a 25, cidade construída sobre estacas, constituída por noventa ilhas separadas por canais mais ou menos largos e ligados por 280 pontes. É um vasto porto, onde se acham inúmeros estaleiros para a construção naval. Várias indústrias aí prosperam. Foram aí organizadas as famosas companhias das Índias Orientais que

conquistaram Pernambuco, Alagoas e Bahia, durante o segundo quarto do século XVII.

Suspendeu de Amsterdam a 2 de Setembro e a 4 ancorou em Cherburgo, único porto militar francês, na Mancha. A 13 suspendeu de Cherburgo e fundeou a 14 em Brest, sede de um dos maiores portos militares da França, de uma Escola Naval, outra de Hidrografia, de Grumetes e de Medicina aplicada à Marinha, estaleiros navais, depósitos de carvão, etc.

Parte o navio, a 26, da França, aportando a 30 em Lisboa, no estuário do Tejo, visita a São-Vicente e termina nos Jerônimos, monumento de estilo manuelino, obra de buril e rendilhado de mármore branco, erguido à margem do Tejo, por iniciativa de D. Manuel I em 1500, para comemorar o caminho das Índias e as descobertas de Vasco da Gama.

Saiu de Lisboa a 10 de Setembro e a 14 aporta em Las Palmas, porto da Grande Canária, cidade mixta de árabes e espanhóis e de costumes bizarros.

A 18 suspendeu do arquipélago das Canárias e, de regresso, aporta em Pernambuco a 1 de Novembro. Saiu de Recife a 7 de Outubro e chega ao Rio-de-Janeiro a 12, terminando a sua instrutiva viagem.

Durante esse período esteve o navio em cruzeiro a vela, em exercícios e manobras de pano, onde o homem do mar adquire técnica, vasto tirocinio e confiança em si próprio.

Em cumprimento à ordem do Sr. Chefe do Estado-Maior da Armada desembarca H. Perdigão do NE *Benjamim Constant* e embarca no NE *Tamandaré*, a fim de matricular-se na Escola de Artilharia, com sede nesse Cruzador.

Cursou a Escola durante o período letivo e ao findar o curso em 14 de Março foi submetido a exame em que alcançou aprovação com grau 10 ou distinção em artilharia teórica e prática.

Desembarcou do NE *Tamandaré* a 20 e é designado por Portaria do Ministro da Marinha para o comando do Rebocador *Cecílio* que se achava no Norte do país. A 25 de Março assumiu o comando do Rebocador de alto mar *Cecílio* no porto de Recife. Por ordem do Ministro da Marinha passou o Rebocador a denominar-se *Tenente José Cláudio*, um dos oficiais trucidados na sedição dos marinheiros da Esquadra, em Novembro de 1910.

Suspendeu de Recife a 6 de Abril e fundeou na Bahia a 8 do referido mês.

Suspendeu o Rebocador *Tenente José Cláudio* do porto da Bahia a 15 de Abril de 1914, comboiando o NE *Caravelas*, tocando em Abrolhos a 18 do mesmo mês. Tendo aberto água pela pôpa o NE *Caravelas*, foi mister socorrê-lo com o reboque, o que foi efetuado, suspendendo nesse mesmo dia, levando a reboque o navio escola.

Na noite de 19, na altura de Cabo-Frio, são os dois navios surpreendidos por violento temporal, partindo-se o cabo de reboque, o que ocasionou uma interrupção na viagem por ser a noite escura, o mar de vagas alterosas, as luzes apagadas pelo vento, impedindo assim a execução das manobras para a recepção da espia pelo veleiro. Finalmente em um ala-e-larga feliz e sem choque, pôde o *Caravelas* receber o cabo e prosseguir a viagem, aportando na baía de Guanabara a 24 do mesmo mês e ano.

Por Portaria n. 2010 é o Capitão-Tenente Heitor Perdigão exonerado do comando do rebocador *José Cláudio* e pela Inspetoria de Marinha designado para embarcar no NE *Benjamim Constant*.

ELOGIO — Por Portaria do Ministro da Marinha sob n. 2159 de Abril de 1914, foi mandado elogiar em Ordem-do-Dia do Estado-Maior da Armada o Comandante do rebocador *José Cláudio* que, com inteligência, atividade e presteza deu cabal desempenho à incumbência de trazer a reboque o NE *Caravelas* a este pôrto.

Por Portaria do Ministro da Marinha é nomeado Instrutor de Artilharia da turma de Segundos-Tenentes a bordo do NE *Benjamim Constant*.

Partia de novo H. Perdigão para que, em instrutivas excursões illustrasse mais ainda o seu espírito já tão cultivado.

A 7 de Maio suspendeu do Rio-de-Janeiro o NE *Benjamim* com a turma de Guardas-Marinha, com destino ao pôrto de Buenos-Aires, com a missão de representar o Brasil nos festejos em comemoração à independência da República Argentina a 25 de Maio.

Nessa data, em 1810, os patriotas de Buenos-Aires, tendo à frente Saavedra, conseguiram com o auxilio da tropa a deposição do Vice-Rei e formar a junta provisória que dera início à independência.

A luta toma várias feições, ora bélicas, com o General San Martin, ora políticas, até que o Congresso de Tucuman proclama a 9 de Julho de 1816 a independência definitiva das Províncias-Unidas-do-Prata.

Os oficiais do navio brasileiro tomam parte nos festejos, visitam a Capital, o país, as grandes estâncias de gado e a 29 suspende o *Benjamim* da capital portenha, tomando terra em Montevidéu a 30.

A 2 de Junho suspende o navio do pôrto de Montevidéu e a 8 larga ferro na baía de Guanabara.

LOUVOR — Elogiado nominalmente H. Perdigão, de acôrdo com a Ordem-do-Dia n. 70, de 17 de Julho de 1914, pelo cabal desempenho da missão à República Argentina.

LOUVOR — Elogiado nominalmente pelo Ministro das Relações Exteriores, pelo desempenho cabal por ocasião dos festejos comemorativos à independência da República Argentina.

Por ato do Comandante foi nomeado Encarregado e Chefe de Incumbência de Artilharia do NE *Benjamim Constant*

Por Aviso do Ministro da Marinha foi nomeado Encarregado do Ensino da turma de Guardas-Marinha embarcados no Navio-Escola da matéria Artilharia, correspondente à segunda cadeira do quarto ano.

Nesse periodo o curso do quarto ano da Escola Naval era feito a bordo dos navios de instrução, porém efetuados os exames na sede da Escola.

A 11 de Junho de 1914 suspendeu o *Benjamim* em viagem de instrução de Guardas-Marinha, aportando em Batista-das-Neves, Angra-dos-Reis a 12 desse mesmo mês. Suspendeu de Batista-das-Neves a 18 de Julho e aportou em

Recife a 1 de Agosto, havendo permanecido durante três dias em Fernando-de-Noronha, onde Heitor Perdigão desembarca e observa com atenção e interesse os detalhes da ilha e a vida dos seus habitantes.

Ao fundear em Pernambuco o NE *Benjamin* recebe a notícia do desencadeamento da guerra entre os impérios da Alemanha e da Áustria e a Entente, França e Inglaterra, luta em que é mais tarde o Brasil envolvido.

Suspendeu a 5 de Setembro de Recife e fundeou em Fernando-de-Noronha a 8, transportando para o arquipélago reforços e recursos indispensáveis para manter a neutralidade brasileira nas águas territoriais das ilhas, em consequência do irrompimento da guerra na Europa.

Suspendeu o navio a 12 do mesmo mês de Fernando-de-Noronha e a 16 toma terra na Bahia. Suspendeu de São-Salvador a 5 de Outubro e ancorou em Abrolhos a 8, de onde levantou ferro nesse mesmo dia para fundear no porto do Rio-de-Janeiro a 11 de Outubro de 1914.

ELOGIO — Por Ordem-do-Dia do Chefe do Estado-Maior da Armada sob n. 166, de 5/4/1914, foi este oficial elogiado nominalmente pelo eficaz auxilio prestado ao Comandante e pelo êxito da comissão desempenhada pelo Navio-Escola com a turma de Segundos-Tenentes em 3 de Novembro de 1914.

Suspendeu a 5 de Novembro, em prosseguimento da viagem de instrução dos Guardas-Marinha com destino a Batista-das-Neves, onde chegou a 8. Suspendeu a 13, fundeando no Rio-de-Janeiro a 14. Suspendeu do Rio a 6 de Dezembro, aportando a Batista-das-Neves em 12, suspendendo a 28 e ancorando no porto do Rio-de-Janeiro em 31 de Dezembro de 1914.

Em virtude de Ordem-do-Dia passa o Capitão-Tenente Heitor Perdigão para o CT *Mato-Grosso*, onde, ao apresentar-se a 2 de Fevereiro de 1915, assume as funções de Imediato.

Nessa época já a nossa Esquadra estava em movimento, a serviço da neutralidade. Desde o início da guerra mundial a 3 de Agosto de 1914 vários navios de guerra aliados e corsários alemães apresavam ou afundavam em nossas águas territoriais inúmeros navios mercantes de bandeiras inimigas. Atendendo ainda ao grande número de navios alemães e austriacos que permaneciam e outros que arribavam dos nossos portos, procurando burlar a caça dos cruzadores ingleses tomou o Governo providências de ordem bélica, a fim de evitar qualquer agressão nas águas brasileiras.

Assim é que, para evitar essas hostilidades nas águas territoriais do Brasil, destaca o Estado-Maior da Armada navios de guerra desde a costa do Estado de São-Paulo até Fernando-de-Noronha, afim de afastar os beligerantes das nossas águas. Para isso suspendeu a 4 de Fevereiro o CT *Mato-Grosso*, fundeando a 5 no porto de Santos, sem haver encontrado navio algum com os característicos bélicos.

A 3 de Março suspendeu do porto de Santos o CT *Mato-Grosso*, afim de cruzar o litoral e velar pela neutralidade do Brasil no conflito europeu. A 30 interrompe o cruzeiro e fundeia em Batista-das-Neves, na baía da Ilha-Grande.

A 6 de Abril suspende de novo em cruzeiro na costa, a serviço da neutralidade e, ainda no mar, incorpora-se à Esquadra, toma parte nos exercícios e manobras, regressando a 14 ao porto.

ELOGIO: Em Ordem-do-Dia n. 88, de 19 de Abril de 1915, do Estado-Maior da Armada, é elogiado pela correção do proceder, zelo, dedicação e esforço demonstrados por ocasião dos cruzeiros, exercícios e manobras.

Por Portaria n. 1603, de 4 de Maio de 1915, do Ministro da Marinha, é exonerado do cargo de Imediato do CT *Mato-Grosso* e nomeado para igual função no NE *Benjamin Constant*.

A nomeação de um Capitão-Tenente para a função de Imediato do NE *Benjamin Constant* era prova de distinta consideração do Ministro da Marinha pela inteligência, dedicação, atividade e zelo de Heitor Perdigão demonstrados nos serviços da Marinha. Essa incumbência era sempre exercida por Capitão de Fragata ou Capitão de Corveta de reconhecido mérito, porquanto o *Benjamin* era um navio de primeira classe e belonave escola modelo, onde os neófitos da Armada vinham receber a instrução técnica e ensaiar os primeiros passos da vida marítima militar.

Nessa época, enquanto o navio se aparelhava para o longo cruzeiro, achava-se H. Perdigão nos seus raros períodos de estacionamento na Capital da República, quando tem ocasião de travar relações com alguns oficiais de Marinha estrangeiros (adidos-navais) em um centro de distração no Rio-de-Janeiro. Deu-se aí um episódio por todos conhecido, comentado na Marinha e digno de menção.

O jornalista H. Caneio assim o relata:

"Sei de Heitor Perdigão porque fui testemunha de vista desse episódio a Múcio Savola na Brahma. Ele e um alemão, íntimos, faziam uns minutos alegres. De repente o súdito do Imperador estabeleceu paralelos de valores: — dez brasileiros não valem um soldado do meu país. Mas um brasileiro, replica H. Perdigão, vale por toda uma caserna de prussianos. E queres a prova?

"E pediu ao *garçon* duas velas de estearina. Acendeu-as, convidando o companheiro: Arregaça como eu as mangas e vamos ver quem deixa mais tempo o braço sobre a chama.

"O alemão apenas sentiu o calor, desistiu da prova inquisitorial.

"Heitor deixa-se queimar até que surgiu o protesto unânime. É demais! Basta! É possível?!

Momentos depois a Assistência fazia o curativo de urgência. E podem ver a enorme cicatriz do seu braço de legionário romano, pronto a dar a vida, sorrindo, pelas suas idéias".

Era a prova do poder da vontade e do domínio sobre a dor, do desprendimento da vida, apanágio do seu incomparável caráter.

E assim como expunha o braço à chama, exporia a vida em prol da pátria, como praticara na invasão do Rio-Grande pelos revoltosos, como pretendia no E *Riachuelo* e outrossim a favor do próximo, como vimos na Barra do Rio-Grande, quando da epidemia da varíola.

Gaúcho de nascimento e de índole, não tolerava as diferenças sociais; todos eram iguais, quer o humilde, quer o de elevada posição social ou o plutocrata mereciam idêntica consideração, porquanto foi entre as famílias dos marinheiros da Administração da Barra que prestou serviços de enfermeiro e cozeiro.

Por seus princípios o Perdigão possuía na classe numerosos amigos e admiradores.

Quando em contacto com um individuo de ética, quer sã, quer duvidosa, conseguia, pelo seu poder de atração, conquistar a sua admiração, a sua amizade, confirmando o princípio de Voltaire quando assegura que os maus têm cúmplices, o comum dos homens tem ligações e só os bons têm amigos.

Jamais zombava de um amigo, porquanto tinha por princípio o respeito como um dever de amizade, pois não ignorava que uma frase irreverente, na presença ou na ausência, abala profundamente uma amizade de longos anos.

Em resumo, era tolerante ao extremo, admitindo por base a liberdade absoluta de pensamento, de proceder, de crenças, de credo religioso e mais ainda de idéias políticas, desde as retardadas às mais avançadas.

Dotado, entretanto, de excepcional condescendência, era no serviço obedecido sem relutância pelos seus subordinados, pois que possuía energia animada pelo espirito de justiça, aliada à proficiência, à pontualidade, assiduidade, método no serviço e incomparável ética, encerrando assim em si as qualidades exigidas para o mando.

A 8 de Junho assume H. Perdigão a Immediatice do NE *Benjamim Constant*, aparelha o navio e recebe a turma de Guardas-Marinha.

A 19 de Junho suspende o NE *Benjamim* em viagem de instrução dos alunos do quarto ano da Escola Naval, fundeando a 14 de Julho na enseada de Santo-Antônio, na Ilha de Fernando-de-Noronha.

O navio tinha, além da missão instrutiva dos Guardas-Marinha, a de zelar pela neutralidade dos nossos mares no Norte do paiz.

A 27 suspende de Fernando-de-Noronha, contorna o arquipélago pelo largo, nada encontrando em desrespeito à neutralidade brasileira; continua o cruzeiro e a 14 de Agosto larga ferro no porto da Bahia.

A 5 de Setembro suspendeu de São-Salvador com destino a São-Luís do Maranhão, onde aportou a 12. Nesse porto, onde a amplitude das marés varia entre 4m,5 a 7m,2, consoante os quartos e sizíguas, é perigoso fundear-se sem consultar cautelosamente o roteiro, porquanto em poucas horas poderá ficar em seco e adernar sobre a vasta coroa de areia que defronta a cidade.

A corrente do refluxo é tão impetuosa nessa baía, nas grandes marés que a nau do Almirante Cochrane, quando suspendia, após ter firmado a independência do Maranhão, foi atuada por forte vento e violenta corrente ao fazer cabeça para velejar que se partiu o braço da âncora pela cruz, talvez já fendida, pondo em perigo a *Pedro I*. (Essa âncora ainda existia, em 1926, em uma chácara de São-Luís na estrada do Anil).

A 14 suspendeu de São-Luís do Maranhão e a 16 fundeou em Fortaleza, donde levantou ferro a 25, para aportar a 30 em Recife.

A 9 de Outubro suspendeu o navio de Recife, chegando ao Rio-de-Janeiro a 8 de Dezembro, havendo tocado nos portos de Maceió, São-Salvador na Bahia, no arquipélago de Abrolhos, para exercício de artilharia, em seguida nos portos de Vitória, no Espírito-Santo e finalmente em Cabo-Frio, no Estado-do-Rio.

ELOGIO: Elogiado nominalmente pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, pelo correto desempenho da comissão d'este navio ao Norte da República que, por mais de seis meses, durante os quais ficaram demonstrados, não só o interesse e zelo pela instrução dos Guardas-Marinha, como ainda a maneira criteriosa e econômica com que foi desempenhada a referida viagem.

Por Portaria do Ministro da Marinha foi exonerado do cargo de Imediato do NE *Benjamin Constant* e por Portaria de Janeiro de 1916 nomeado Comandante do Vapor de Guerra *Jaguarão*.

Sai do Rio-de-Janeiro no paquete nacional *Júpiter* e, ao chegar ao Rio-Grande-do-Sul no dia 9 de Abril, assume o comando do *Jaguarão*, para onde fôra designado.

Pela terceira vez cabe-lhe a direção d'esse Vapor-de-Guerra, ora para transportá-lo ao seu Estado natal, ora para serviços na costa, porém desta vez havia o objetivo de conduzi-lo ao Rio-de-Janeiro, afim de repassar as máquinas e reparar a caldeira do Arsenal de Marinha.

A 16 de Abril de 1916 suspendeu da Barra do Rio-Grande com o navio do seu comando e a 17, ainda no litoral do Rio-Grande, é o *Jaguarão* acossado por violento temporal, imprevisto, como na maioria dos casos. O vapor de guerra, dotado de excelente máquina, de magníficas qualidades náuticas, porém com os tubos da caldeira enfraquecidos, perigava diante da impetuosidade das vagas, agravado por uma embarcação de regatas que trazia atravessada de BB a BE, à pôpa, onde o mar quebrava com ímpeto notadamente quando, com os balanços, mergulhava as extremidades do barco na água.

Não era do seu feitio abandonar as empresas a meio. O barco de regatas, longo e frágil, pouco menor que o vapor, tinha que chegar ao seu destino. Manobra com habilidade e em breve estava o débil guigue defendido das vagas e o navio compassado enfrenta a violência do mar, ficando salva a embarcação de recreio que fôra confiada à sua guarda.

A 19 de Abril aporta em Florianópolis e como a caldeira estava ainda em regulares condições, é o Vapor de Guerra, a pedido do Capitão do Porto, Capitão de Fragata Francisco A. Machado da Silva, incorporado à Capitania de Santa-Catarina por algum tempo, a fim de prestar os serviços indispensáveis àquele departamento.

Suspendeu nos dias 22 de Abril, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 19, 20 e 21 de Maio em inspeções e reparos dos faróis da Ilha da Paz, no arquipélago das Graças, em frente ao canal de acesso ao porto de São-Francisco-do-Sul; o da ponte do Sumidouro ou das Cabeçadas, próximo ao porto de Itajaí; o do Arvoredo, na ilha d'esse nome; o de Anhatomirim, na fortaleza de Santa-Cruz, à entrada Norte de Santa-Catarina; o dos Naufragos, na entrada Sul da baía de Santa-Catarina e, bem assim, de todos os mangrulos da iluminação das baías do Estado.

Por Aviso de 28 de Maio de 1916 é exonerado do comando do Vapor de Guerra *Jaguarão* e a 1 de Junho apresenta-se no Quartel-General do Estado-Maior da Armada, no Rio-de-Janeiro.

Por Portaria n. 1795, de Junho de 1916, é H. Perdigão nomeado para exercer o cargo de Comandante do Destacamento Militar da Marinha, na ilha de Fernando-de-Noronha, afim de manter a neutralidade brasileira naquele longínquo arquipélago.

O estudioso Oficial não se entregá exclusivamente aos estudos relativos à Marinha militar. Em seus lazeres dedicava-se à Química, à Física, à História Natural e especialmente à Oceanografia e à Medicina.

De tôdas as suas viagens e excursões, notadamente das plagas exóticas, trazia elementos do solo, da fauna e da flora, marítimas, fluviais e lacustres, para o estudo acurado e em seguida os oferecia aos profissionais do assunto.

Tudo quanto fosse referente à natureza e à Marinha o interessava. O-trossim todos os livros que chegassem ao alcance de suas vistas e suas mãos eram manuseados e raramente os abandonava sem ler o que o interessava, quando não o lia inteiramente, pois, não só conhecia satisfatoriamente as línguas espanhola, francesa e inglesa, como lia mentalmente com mais rapidez, assimilando os assuntos, do que o comum dos leitores.

Com um poder de assimilação prodigioso, a par de inteligência e memória vulgares, formara uma erudição excepcional que o auxiliava em todos os atos da vida.

Muito lido e viajado, observador atento a tudo que o cercava, de palavra fácil e ligeira, era um *causeur* admirável.

Sempre tinha pronta uma referência relativa ao assunto em foco, de sorte que se tornava um companheiro desejado em tôdas as rodas científicas e sociais.

Respeitoso para com as senhoras, admirado pelas jovens, geitoso com as crianças, tornava-se um elemento completo entre as relações em família.

Rigorous consigo próprio, porém tolerante para com os demais, dotado de delicadeza natural, o seu tato social era tão alevantado que, quando no trato comum em sociedade, integrava-se com moderação aos hábitos do meio em que se achava. Assim é que, avesso por natureza, pela repulsão do seu paladar ao álcool e ao fumo e contrário ao jôgo de azar, por não sentir as emoções do ganho, participava das libações, do cigarro e do jôgo, quando integrado ao meio adequado àqueles gozos.

Tomando parte nesses pseudos prazeres, adaptava-se ao ambiente e fugia da "pecha" de puritano, afastando dos anfitriões a intenção de supô-lo capaz de aviltar os companheiros de ocasião, collocando-os em plano menos elevado.

Achava-se H. Perdigão em Santa-Catarina, quando, consultado por amigos se recebia de boa vontade a missão de confiança e de degredo para Fernando-de-Noronha. Não relutou um momento, aceita a comissão; mune-se de livros agrícolas, referentes à cultura da ilha, notadamente do côco, de estudos especializados à caça aos ratos dominadores do arquipélago e conhecidos desde a descoberta. Na capital da República mune-se de obras relativas à Medicina de urgência (ciência do seu especial agrado) para, no caso de falta de médico,

muito comum no presídio, estar aparelhado para intervir no que estivesse ao seu alcance.

A 10 de Julho de 1916 parte para Pernambuco, onde chega a 17, apresentando-se na Escola de Aprendizes Marinheiros, afim de aguardar condução para a ilha de Fernando-de-Noronha.

Por telegrama do Chefe do Estado-Maior da Armada segue para o Estado da Bahia, a fim de aguardar o NE *Benjamim Constant* que deveria conduzi-lo à referida ilha.

A 23 de Julho embarca no *Benjamim* e a 7 de Agosto segue em trânsito para o arquipélago de Fernando-de-Noronha, onde aporta a 17 de Agosto de 1916, assumindo nessa mesma data o comando do Destacamento Militar, a fiscalização dos serviços da Estação Radiotelegráfica da Marinha e a do Cabo Submarino da Companhia Francêsa.

Observador e de índole ativa, emprega os seus lazeres em estudos relativos ao arquipélago.

O arquipélago de Fernando-de-Noronha ou ilhas de St. Jean, foi descoberto por Fernan de Noronha entre os anos de 1500 a 1503 e visitado nesse último ano por Américo Vespúcio que da ilha fez uma interessante descrição.

Acha-se o arquipélago (a ilha Rata) situado a  $3^{\circ} 48' 30''$ ,3 de Latitude Sul e  $32^{\circ} 23' 26''$  a W de Greenwich. Dista duzentas milhas do Cabo São-Roque e trezentas milhas do pórtio de Recife.

A extensão máxima da maior ilha, em relação ao ENE e WSW, é de 8 300 metros e a sua maior largura na linha aproximada de NS, é de 3 300 metros, entretanto a sua superfície aproximada é de 15 quilômetros quadrados.

O aspecto exterior da grande ilha é montanhoso, porém o interior, se bem que ondulado, é provido de várias extensões planas e algumas com aspecto de vastas crateras de extintos vulcões (que, aliás, lhes deram origem), localidades estas próprias para campos ou pistas de aviação.

O seu litoral é rendilhado de baías, enseadas e cabos, ora bordados de penhascos elevados, ora de praias de areia calcárea, formando um ambiente pitoresco, contrastando com o destino que as circunstâncias impuseram — um presídio.

O ancoradouro do arquipélago é ao Norte da maior ilha, na baía de Santo Antônio e esse acesso é apenas permitido às embarcações miúdas.

O clima da ilha é semelhante ao do litoral do NE do Brasil e determinado pelos Alísios. As chuvas que marcam as estações são constantes nos meses de Fevereiro e Junho, estabelecendo o inverno da região. A precipitação nessa época é, em média, de 1 070 mm anuais, enquanto que na estiagem, no período entre Julho e Janeiro, a queda da chuva não vai além de 200 mm anuais. Assim, mal distribuída a precipitação, é natural a escassez de água no arquipélago.

A temperatura é branda, sempre atenuada pelos Alísios do quadrante sul, não indo além de  $25^{\circ},5$  centígrados em média. A máxima elevação da temperatura é de  $29^{\circ}\text{C}$  e a mínima de  $25^{\circ}\text{C}$ .

Os ventos dominantes são os Alísios, como já dissemos e de SE que, soprando com intensidade durante a maior parte do ano, reprimem a atuação das demais correntes atmosféricas, particularmente ao Norte e de Oeste que raramente sopram nessa região do oceano.

A unidade relativa é, em média, de 83 e a pressão atmosférica é de 753, donde se deduz que as condições normais para a vida do brasileiro nesse molhe de pedras, entremeado de areia é a mais própria possível, a par da ausência das moléstias endêmicas.

Nesse ambiente permaneceu um ano e meio Heitor Perdigão e, na ânsia de saber, observava detalhadamente a topografia, a geologia, a flora e a fauna do arquipélago, notadamente dos moluscos, de onde trouxe uma interessante coleção, hoje dispersada.

Da precipitação invernososa deviam decorrer caudais de água, porém as infiltrações e a evaporação absorvem todo o excesso do líquido, deixando a ilha desprovida de cursos d'água, ou mesmo arroios. A água é escassa no período da estiagem que se manifesta de Agosto a Janeiro inclusive, como já dissemos. Contudo, pequenos regatos formam-se nos períodos chuvosos do ano, durante os meses de Fevereiro a Julho, na época em que a precipitação atinge de 450 a 400 mm de chuvas mensais nos anos bons, reduzindo-se entretanto à metade ou quarta parte nos anos de seca.

Todavia nos maiores rigores das secas, quatro veios d'água do Baldró, de Macció, do Molungú e do Padre mantêm-se, resistindo à maior estiagem conhecida.

Essas águas, porém, salvo a do Padre, são impróprias à alimentação do homem; são empregadas apenas em desalterar os animais domésticos e nos usos domésticos dos habitantes da ilha.

O líquido potável é recolhido em três a quatro cacimbas, transportado e distribuído às residências em doses escassas durante a estiagem. Há, porém, o recurso dos albiges construídos de forma a aproveitar toda a precipitação nas coberturas dos prédios, contribuindo assim para atenuar a mingua do líquido indispensável à vida.

A terra é fértil e dotada de várzeas onde vicejam as culturas de mandioca, milho, feijão, cana de açúcar, batata, banana, côco, para a alimentação e o fumo e o algodão e a mamona para a industrialização. Todas essas plantas medram prodigiosamente, a-pesar-dos ratos que constituem a maior praga, após as secas.

As gramíneas e outras plantas forrageiras, nativas ou cultivadas no arquipélago, mantêm o gado vacum em número aproximado de quatro centenas de cabeças, vários equinos e pouco mais de três centenas de lanígeros e caprino, além de inúmeras aves domésticas.

O mar é piscoso; como afloração isolada ao largo do Atlântico, afluê ao arquipélago toda a sorte de peixes, desde a garoupa até o bagre.

Dentre os quelônios as tartarugas, dentre os cetáceos a baleia e o cachalote e dentre os peixes, procuram o litoral da ilha os seguintes: agulhas branca e preta, agulhão, agulhão de vela, alvacora, arraia de coroa, baiacú caixão e de espinho, biquara, bonito, budião, cambumba, cangulo, carapitanga, caraúna,

cavala aimpim, cherne, dourado, fidalgo, galo do alto, garajuba, gato, lixa, mariquita, mero, moreia pintada e verde, pargo cachucho, pirá, pirambá, pirarina, saberé, sardinha cascuda, serigado, sôlha, vermelho, voador, xaréu verdeiro, preto e amarelo.

Há também lagostas, caranguejos, aratús, mexilhões e polvos.

O tubarão é o senhor do mar nessa região; a sua pesca poderia tornar-se uma indústria de primeira ordem se ali organizassem uma feitoria para explorar esse esqualo, o qual é, como o boi, todo aproveitado. Nada se perde no cação.

Dada a uberdade do solo, a piscosidade das águas que cercam as ilhas e o trabalho do homem, os habitantes de Fernando-de-Noronha podem viver dos seus próprios recursos,, sem auxílio, póntanto, de produtos estranhos.

Era intuito do Comandante Heitor Perdigão aplicar um dos processos de extermínio dos terríveis roedores, os ratos que infestam as ilhas, porém postos em ação os meios ao seu alcance, foram ineficientes os seus esforços.

A ilha é, como já vimos, um presidio, tendo por muralha a vastidão oceânica e por grades 370 quilômetros de afastamento do continente.

Todavia várias tentativas de fuga têm sido levadas a efeito na ânsia do maior "bem", a "liberdade", o regresso ao "mundo", como é conhecido o continente entre os detentos.

Todos esses ensaios têm fracassado. Ora em frágeis jangadas perdem-se no imenso mar, ora salvos por embarcações em tráfego, entregues, porém, os pseudo-náufragos à justiça. Um grupo de sentenciados, porém, melhor aparelhado, logrou alcançar pé em praia nordestina, porém a policia os reteve, fazendo-os regressar a Fernando.

Na ilha os condenados são classificados em várias categorias, provindo dessa organização a maior ou menor liberdade de ação do detento.

Contudo o serviço regulamentar e para todos é das 6 às 16 horas, com um intervalo para as refeições. O resto da tarde é livre e os bem classificados procuram nas roças ou culturas próprias ou nos labores sedentários, como a confecção de cestos, peneiras, trabalhos em osso, conchas e cocos, as melho- ras das suas condições.

À noite o silêncio é compulsório a todos os presidiários.

A ação bondosa, a solicitude e a solidariedade de H. Perdigão para com os homens não tinha termo, estendia-se até aos infratores das leis humanas. Assim é que na ilha se tornara o ídolo dos oitocentos detentos, inclusive de vários facinoras, autores de frios assassinios cometidos sem ódio, sem paixões, apenas pela paga ou para o roubo.

Tornara-se conselheiro dessa gente e advogado das causas justas, quando algum dos detidos era alvo das iniquidades dos chefes da escolta.

Abria a sua bolsa quando apelavam para a sua generosidade. Proporcionava os meios e facilitava a posse de instrumentos e elementos para o prêso dedicar-se a sua profissão antiga. Visitava os doentes e, estudioso da medicina, médico por instinto, caridoso por índole applicava os seus conhecimentos clínicos na ausência do profissional, havendo, por circunstâncias especiais penetrado até na obstetrícia, efectuando parto com êxito completo.

Ao amanhecer já um cavalo encilhado o aguardava em sua porta para conduzi-lo ao leito de algum enfermo.

Quando deixou o presídio os detentos fizeram-lhe carinhosa manifestação de despedida, entregando-se alguns ao pranto pela perda do seu maior amigo.

A ilha, além dos condenados, tinha uma população civil empregada na administração, um destacamento de polícia, afim de manter a ordem, um outro militar naval, com o objetivo de garantir a neutralidade e de guardar as estações telegráficas ali existentes.

A comunicação com o continente era efetuada teoricamente de dois em dois meses, porém, na realidade, quando as emergências impunham, de forma que a correspondência inclusive os jornais, eram acolhidos com indizível júbilo. E se a ilha não fosse dotada de duas estações telegráficas, os habitantes do arquipélago viveriam no mais absoluto alheamento das ocorrências da pátria e do estrangeiro.

Se não fôra o isolamento crucial do habitante da ilha, Fernando-de-Noronha seria suportável. O aparecimento de um navio aos residentes dessa molhe de pedras, perdido no Atlântico e a notícia de ter fundeado no porto, é o maior prazer do ilhéu.

Fernando-de-Noronha, única ilha acessível e habitável no Atlântico Sul equatorial, próximo à América, tem sido alvo de cobiça de várias nações marítimas, desde os primeiros séculos de sua descoberta.

Assim é que em 1629 e 1630 o arquipélago esteve sob o domínio batavo; expulsos por ordem de Mathias de Albuquerque, regressam em 1635, mantendo-se os pavilhões holandeses erguidos nas fortalezas da presa até 1654, quando, batidos e expulsos os invasores do continente americano e bem assim da ilha.

Alheados os nossos colonizadores, os Espanhóis até 1640 e mais tarde D. João IV de Portugal ao domínio batavo no Brasil, Fernandes Vieira, Felipe Camarão e Henrique Dias firmaram o pacto de libertar a pátria do domínio holandês, o que conseguiram em 1654, contribuindo com êsse gesto para a formação da nossa nacionalidade.

Em 1736 e 1737 o estandarte de Luiz XV esteve arvorado nas fortalezas daquelas plagas.

No tempo colonial Fernando-de-Noronha fazia parte da Capitania de Pernambuco, porém após a independência do país, a administração da ilha passou a ser feita pelo governo central, a principio pela gestão do Ministro da Guerra, até que em 1877 passou à direção do Ministério da Justiça e assim se manteve até os primórdios da República.

No fim do século passado vários membros proeminentes de duas nações imperialistas manifestaram-se francamente pela posse de tão cobiçado tesouro no Atlântico. E nós, proprietários dessa dádiva providencial, ainda não a defendemos contra as possíveis usurpações.

Dentro mesmo do próprio país, alguns Estados pleitearam a sua jurisdição, a cargo, como já vimos, do Governo Geral.

Em 1891, a vaidade e o orgulho dos inveterados na política de província, interferiram na administração do Governo Provisório da República, conseguindo a transferência do arquipélago para a alçada de Pernambuco, acarretando ao erário público do Estado despesas inúteis, sem as correspondentes compensações.

Em 1938 o Governo da República, por um golpe de Estado, alterou a Constituição do país e dentro da nova carta magna reincorporou o arquipélago de Fernando-de-Noronha à União, indenizando o Estado de Pernambuco com a soma de cinco mil contos, continuando, porém, a utilizar-se da ilha principal como presidio.

Foi desde os tempos reinóis um recolhimento de faltosos à lei. Para a ilha convergiam determinados criminosos, não somente da sede, como das colônias africanas, asiáticas e do próprio Brasil, a fim de cumprirem ali a pena.

Porém em futuro não muito afastado, quando forem devidamente exploradas as reservas de petróleo, as jazidas de carvão ocultas em nosso solo; quando se extrair o minério de ferro, de manganês e muitos outros e reduzi-los pela siderurgia a metais indispensáveis ao armamento do país; quando forem esses metais transformados em chapas, couraças, navios, canhões, trilhos, em nossos próprios estaleiros e fábricas, talvez em dias muito próximos, então as autoridades cuidarão da ofensiva e defensiva da ilha, como vanguarda da nossa grande e estremeçada pátria.

Em Fevereiro de 1918 aporta à ilha o Encouraçado *Floriano* na missão de fiscalizar os nossos mares e zelar pela integridade do Brasil na Grande Guerra Européia.

Já com dezoito meses de comissão, estava o Comandante Perdigão no direito de regressar do exílio voluntário, de volver ao "mundo" e assim compreendendo o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada manda-o regressar, autorizando a entregar o comando do destacamento naval da ilha ao seu substituto.

Embarca a 15 no E *Floriano* e a 18 de Fevereiro aporta em Recife, onde desembarca a fim de aguardar transporte para o Rio-de-Janeiro.

A 27 de Fevereiro de 1918 chega ao Rio-de-Janeiro, onde se apresenta à Inspeção de Marinha e é, a pedido, designado para servir na Divisão Naval em Operações de Guerra.

Foram tão assinalados os seus serviços em Fernando-de-Noronha que o Ministro da Marinha, por Aviso n. 1895, do ano de 1918, mandou contar a este official, como de embarque e em operações de guerra, o periodo de 18 meses que serviu na ilha de Fernando-de-Noronha.

(*Continua*)

## A MARINHA DOS ESTADOS-UNIDOS NA GUERRA ATUAL

Há pouco mais de um ano o Almirante Nimitz declarou que a Marinha dos Estados- Unidos abriria uma passagem em linha réta até as costas da China. As ilhas Gilbert, as Marshalls e as Carolinas foram virtualmente libertadas do inimigo, tendo começado o grande assalto ao último e mais formidável obstáculo — as Filipinas.

É difícil para os habitantes da Grã-Bretanha, habituados a distâncias curtas e pequenas áreas, compreender a extensão do feito da Marinha Americana. Em menos de dois anos ocupou mais de dez milhões de milhas quadradas do Pacífico que tinham sido subjugadas pelos japoneses; êsses dez milhões de milhas quadradas não consistem inteiramente de oceano. Nessa vasta área acham-se espalhadas centenas de grandes ilhas, muitas das quais haviam sido transformadas em importantes bases japonesas, e milhares de **atolls**. E através dessa enorme superfície e ameaçada por ilhas e **atolls**, enquanto permaneceram em mãos inimigas, passavam as vitais linhas marítimas de comunicação que dominam toda a estratégia da guerra contra o Japão.

A guerra no Pacífico é diferente de qualquer outra guerra naval da História. É predominantemente uma guerra naval porque as forças empenhadas são transportadas pelo mar e porque os objetivos são bases insulares e a segurança das comunicações marítimas, mas entretanto, não é uma guerra naval no velho sentido da expressão. É antes uma série de operações "trifibias", de longo alcance em que tropas e aviões transportadas por mar são empregadas tanto quanto navios de superfície; entremeadas com essas operações travam-se batalhas aéro-navais tais como a do mar de Coral que durou cinco dias e nas quais os navios de superfície não dispararam um único tiro.

O segredo do fenomenal sucesso da Marinha dos Estados Unidos, quando confrontada com êsse novo e inortodoxo tipo de guerra, encontra-se na sua adaptabilidade. Em face de novas exigências da guerra, preparou novos métodos e novo material e desde os dias negros em que tantos navios foram perdidos para deter o avanço japonês para o sul, a Marinha Americana tem se antecipado sempre aos seus inimigos.

O desenvolvimento mais importante da guerra no Pacífico é consubstanciado pelo grau de perfeição que a Marinha dos Es-

tados- Unidos conseguiu na ciência da co-operação aérea, tanto com navios como nas operações de desembarque em praias inimigas. Quasi todo o poder aéreo empregado pela Marinha Americana no Pacífico consiste em aparelhos de porta-aviões e os americanos tem se mostrado capazes de utilizar essa arma de modo a manterem uma ofensiva continua em período de vários dias e noites. Em Palau o ataque aéreo foi mantido por dois dias. Nos assaltos de Saipan, Guam e Tinian, que foram efetuados simultâneamente, os aparelhos dos porta-aviões conservaram-se em atividade desde 10 de Junho até 3 de Julho. Houve interrupções durante esse período mas foram breves e não devidas à impossibilidade de se manter o ataque. A ofensiva contra bases insulares e o ataque aos navios inimigos sempre que apareciam no mar não constituíram entretanto as atividades exclusivas da Fôrça Aéro-Naval Americana no Pacífico. Desempenhou incumbências formidáveis em serviços de escolta pois os combóios que transportavam para a zona de guerra suprimentos de tôda a espécie, tinham imensas distâncias a percorrer sempre com possibilidade de ataques inimigos por parte de corârios de superfície ou submarinos.

Para fazer frente às exigências da guerra no Pacífico a Marinha Americana criou a técnica da Fôrça-Tarefa (**Task Force**). A Fôrça-Tarefa é, para todos os efeitos e objetivos, uma esquadra mas não uma esquadra na acepção do termo antes da guerra. É um conjunto altamente especializado constituído especialmente para desempenhar determinada missão. Seus componentes, por conseguinte, variam de acôrdo com a natureza da tarefa a ser desempenhada. A Fôrça-Tarefa americana que cooperou na invasão da Sicília ou a que operou tão eficazmente ao largo da Normandia, eram de composição diversa da famosa Fôrça-Tarefa n.º 58 que durante meses dominou a guerra no Pacífico Central.

Assim como o papel da aviação naval na guerra do Pacífico tem se expandido constantemente com o decorrer do tempo, assim o tremendo poder ofensivo e a extraordinária mobilidade da Fôrça-Tarefa tem aumentado. A Fôrça-Tarefa luta nâgua, no ar e em terra. Além disso, ao longo das extensas linhas de comunicação com suas bases de abastecimento navega um caudal de comboios de suprimentos e de tropas sob a sua proteção. Assim a grande Fôrça-Tarefa do Pacífico é uma unidade completa, bastando-se a si própria, capaz de agir a milhares de milhas de sua base durante longo período e de continuar martelando o inimigo sem dar-lhe tempo de se reorganizar ou reforçar.

Naturalmente uma Fôrça-Tarefa destinada a operar em águas em que exista a possibilidade da esquadra principal do inimigo poder surgir, é bastante forte para desafiar essa ameaça e combater uma batalha naval em grande estilo. Uma tal batalha é

sempre ardentemente desejada mas é considerada como improvável, constituindo por conseguinte um objetivo subsidiário da missão principal que a Fôrça-Tarefa é chamada a desempenhar. Aí se encontra a diferença fundamental entre as Fôrças-Tarefa do presente e as Frotas do passado. Estas eram por composição e treinamento destinadas a travarem uma batalha de esquadra e as outras operações eram subsidiárias dêsse objetivo porquanto se acreditava geralmente que elas seriam impossíveis enquanto a frota inimiga não tivesse sido conduzida ao combate e derrotada.

Tem-se verificado apenas uma faceta ortodoxa na guerra do Pacifico. É a firme guerra de desgaste levada a cabo pelos submarinos americanos contra a navegação japonesa. Até Agosto dêsse ano tinham sido certamente afundados 706 navios japoneses, provàvelmente afundados mais 37 e avariados 115. Quando se considera o crescente esforço submarino britânico no Extremo Oriente compreende-se que êsse aspeto da guerra esteja exercendo profunda influência na conduta das hostilidades por parte do Japão. Ao todo, avalia-se que entre um têtço e metade da tonelagem mercante japonesa — sete e meio milhões de toneladas — já tenha sido destruída.

Os feitos da Marinha dos Estados-Unidos criando uma técnica especial para satisfazer as exigências da guerra no Pacifico, tem sido tremendos mas só foram possíveis devido a enorme expansão quer em material quer em pessoal, que conseguio. Em Pearl Harbour a Marinha Americana teve um têtço de sua frota de combate posta fora de ação. Um encouraçado foi destruído, três seriamente danificados descansaram suas quilhas no fundo do mar e três outros foram avariados. Um total de dezenove navios foi atingido pelas bombas inimigas. Mais de 1.000 oficiais, sub-oficiais e praças foram dados como mortos ou desaparecidos. Dos 202 aviões da Marinha sòmente 52 foram deixados em estado de voar.

Não sòmente essas avarias foram reparadas como também a Marinha Americana e particularmente sua arma aêrea, desenvolveu-se em proporções imensas. Cinco novos encouraçados — todos de mais de 40.000 toneladas — foram postos em serviço, o mesmo se verificando com pelo menos 39 cruzadores cujos deslocamentos variam entre as 27.000 tons. da classe **Alaska** até as 6.000 dos **Oaklands**. Quanto aos navios menores basta dizer que foram postos em atividade nada menos de 306 contratorpedeiros de escolta durante os últimos onze meses do ano passado. Êsse é um fato que deve dar a justa medida do esforço que a Marinha dos Estados-Unidos desenvolveu a-fim-de derrotar a campanha submarina no Atlântico, além das suas imperiosas necessidades no Pacifico.

Foi, naturalmente, nos porta-aviões e nos aparelhos navais que teve lugar a maior expansão. Por ocasião de Pearl Harbour a Marinha Americana tinha em serviço sete porta-aviões; possui agora 75 no mínimo, incluindo as pequenas unidades que os norte-americanos denominam C. V. Es. e nós chamamos porta-aviões de escolta ou de assalto. Desde o rompimento das hostilidades na Europa foram entregues á Marinha 57.000 aviões e a aceleração da produção é demonstrada pelo fato de que as recentes entregas foram da ordem de 78 aviões por dia em comparação com 12 há cinco anos atrás.

Verificou-se também, evidentemente, enorme produção de tonelagem mercante, de embarcações de desembarque e de navios auxiliares para a Marinha. Além dos navios mercantes, cerca de 65.000 navios de todos os tipos foram incorporados á Marinha dos Estados-Unidos desde 1º de Setembro de 1939. Esses navios totalizam mais de nove milhões de toneladas. Cerca de 22 % do total representam embarcações de desembarque e 29 % navios auxiliares.

E essa grande expansão continua sem esmorecimento. A Marinha tem em construção mais de cinco vezes a tonelagem que se achava em andamento nos estaleiros ao iniciar-se a guerra, quando a expansão já havia começado e nos próximos doze meses deve receber nada menos de 30.000 aviões.

A expansão do material é sómente um dos lados do quadro. Por ocasião de Pearl Harbour o pessoal da Marinha contava 325.000 oficiais, sub-oficiais e praças e isso depois de um ano de grande desenvolvimento. No fim do corrente ano a Marinha disporá de um total de 3.200.000 homens de tôdas as categorias e providências tem sido tomadas para um desenvolvimento ainda maior.

Uma expansão de tais proporções no pessoal de um serviço altamente técnico, criou um dos maiores problemas de treinamento da história. Problema de certo modo agravado pela falta de experiência recenté de guerra por parte da Marinha dos Estados-Unidos. Quando o **South Dakota** abriu fogo com seus canhões de 16 polegadas em 26 de Outubro de 1942, na batalha da ilha de Véra-Cruz, era a primeira vez que o armamento principal de um encouraçado americano atirava em luta real desde a guerra Hispano-Americana há mais de quarenta anos.

Que o problema da instrução e treinamento do pessoal foi resolvido com êxito, tem sido repetidamente evidenciado, especialmente no penoso serviço da luta no Pacífico e nas batalhas aí travadas. As dificuldades encontradas não poderiam ter sido dominadas e a guerra no mar teria hoje um aspéto muito dife-

rente se não fôsem o espírito de ofensiva dos oficiais e a grande competência profissional dos seus comandados. Nenhuma corporação armada já teve moral mais elevado do que a Marinha dos Estados- Unidos atualmente bem como nenhuma demonstrou jámais maior vontade de atacar o inimigo.

Em um Serviço que se expandiu tão rapidamente e teve necessidade de criar novo material e nova e técnica, não seria para surpreender que se encontrasse uma tendência para abandonar tôdas as velhas idéias sem procurar antes submetê-las à prova das novas condições, mas isso não foi o que se deu. Os teóricos de gabinete continuam clamando que chegou o dia do desaparecimento do encouraçado e não tardaram, em um esforço para provar a sua teoria, a pôr em evidência o modo pelo qual os Estados- Unidos tem utilizado com vantagem o seu poder aéreo transportado em porta-aviões na guerra do Pacífico. Não encontraram apôio, porém, na Marinha Americana, nem no seu programa de construções. Indubitavelmente a Fôrça-Tarefa 58 não poderia ter realizado senão uma parte de suas façanhas se não tivesse uma divisão de encouraçados suficiente para enfrentar com vantagem tôda a frota japonêsa se esta fôsse encontrada. Ainda mais, a Marinha Americana teve prova da vantagem da presença de encouraçados em operações trifibias. Essa prova verificou-se quando do bombardeio do campo Henderson na ilha de Guadalcanal pela esquadra japonêsa. O bombardeio esteve prestes a levar à captura daquele importante aeródromo pelos japonêses e dissipou de vez, completamente, a velha idéia de que os canhões dos encouraçados são inúteis contra alvos em terra. Desde os desembarques americanos, que foram precedidos por pesado bombardeio naval bem como por bombardeio do ar, ficou demonstrado que essa técnica assegura o êxito da operação e diminue as baixas nos desembarques.

Tratando dos feitos da Marinha dos Estados- Unidos nesta guerra o ponto primacial é, necessariamente, a sua expansão e a conduta da guerra no Pacífico mas não devemos esquecer que a Marinha Americana tem dado excelente conta de si no Atlântico e no teatro europeu das hostilidades. O porta-aviões **Wasp** desempenhou notável papel no reforço da atacada Malta, com aviões de combate e o porta-avões **Ranger** operou com sucesso com a **Home Fleet** britânica ao largo da Noruêgia; Fôrças-Tarefa Americanas realizaram grandes feitos no norte e no oeste da África e ao largo da Itália, na invão da Sicília, no sul e no norte da França.

Quando os encouraçados britânicos precisavam estar no Mediterrâneo e o **Tirpitz** e o **Scharnhorst** continuavam a constituir um perigo no extremo norte, uma Fôrça-Tarefa americana veio reforçar temporariamente a Esquadra Metropolitana Britânica. Semelhantemente, várias unidades britânicas reforçaram a Frota Americana no período em que os submarinos nazistas atacavam impiedosamente a navegação dos Estados-Unidos na costa do Atlântico e no mar dos Caraibas. O porta-aviões britânico **Victorious** operou com uma Fôrça-Tarefa no Pacífico, o mesmo se verificando com unidades das esquadras da Austrália e da Nova Zelândia. Entre as Marinhas das potências aliadas existe constante cooperação que a rigor pode ser considerada como o desenvolvimento final da idéia Fôrça-Tarefa para a obtenção da vitória em ambos os hemisférios. (Comander Kenneth Edwards, R. N.)

Trad. do *The Navy* por A. R.

---

## EXCERPTOS DE NAVEGAÇÃO

### I

No seu número 2833 de 22 de Dezembro de 1943 o *Hydrographic Bulletin* apresenta as seguintes tábuas organizadas pelo Segundo Oficial P. J. Davies, da Marinha Mercante Americana. Elas dão os azimutes verdadeiros do nascer e pôr do sol para tôdas as latitudes compreendidas entre 60° N. e 60° S. e se destinam, tendo em conta especialmente a sua simplicidade e presteza de manuseio, à determinação do desvio de agulhas de embarcações miúdas.

#### MESMO NOME

#### DECLINAÇÃO

Lat. 0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24

#### *Azimute verdadeiro*

0	90	88	86	84	82	80	78	76	74	72	70	68	66
5	90	88	86	84	82	80	78	76	74	72	70	68	66
10	90	88	86	84	82	80	78	76	74	72	70	68	66
15	90	88	86	84	82	80	78	75	73	71	69	67	65
20	90	88	86	84	81	79	77	75	73	71	69	67	64
25	90	88	86	83	81	79	77	74	72	70	68	66	63
30	90	88	85	83	81	78	76	74	71	69	67	64	62
35	90	88	85	83	80	78	75	73	70	68	65	63	60
40	90	87	85	82	79	77	74	72	69	66	63	61	58
45	90	87	84	82	79	76	73	70	67	64	61	58	56
50	90	87	84	81	77	74	71	68	65	61	58	54	51
55	90	87	83	79	76	72	69	65	61	57	53	49	45
60	90	86	82	78	74	70	65	61	57	52	47	42	36

Os azimutes acima são do mesmo nome que a latitude.

## NOMES CONTRÁRIOS

Lat.	DECLINAÇÃO												
	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24
	<i>Azimute verdadeiro</i>												
0	90	88	86	84	82	80	78	76	74	72	70	68	66
5	90	88	86	84	82	80	78	76	74	72	70	68	66
10	90	88	86	84	82	80	78	76	74	72	70	68	66
15	90	88	86	84	82	80	78	75	73	71	69	67	65
20	90	88	86	84	81	79	77	75	73	71	69	67	64
25	90	88	86	83	81	79	77	74	72	70	68	66	63
30	90	88	85	83	81	78	76	74	71	69	67	64	62
35	90	88	85	83	80	78	75	73	70	68	65	63	60
40	90	87	85	82	79	77	74	72	69	66	63	61	58
45	90	87	84	82	79	76	73	70	67	64	61	58	56
50	90	87	84	81	77	74	71	68	65	61	58	54	51
55	90	87	83	79	76	72	69	65	61	57	53	49	45
60	90	86	82	78	74	70	65	61	57	52	47	42	36

Os azimutes acima são de nome contrário à latitude.

## TABELA DE DECLINAÇÕES

Jan.	10	—	22°	Sul	Jul.	12	—	22°	Norte
"	21	—	20°	"	"	24	—	20°	"
"	29	—	18°	"	Agt.	1	—	18°	"
Fev.	5	—	16°	"	"	9	—	16°	"
"	11	—	14°	"	"	16	—	14°	"
"	17	—	12°	"	"	22	—	12°	"
"	23	—	10°	"	"	28	—	10°	"
"	28	—	8°	"	Set.	2	—	8°	"
Mar.	5	—	6°	"	"	8	—	6°	"
"	11	—	4°	"	"	13	—	4°	"
"	16	—	2°	"	"	18	—	2°	"
"	21	—	0°	"	"	23	—	0°	"
Mar.	26	—	2°	Norte	Set.	28	—	2°	Sul
"	31	—	4°	"	Out.	4	—	4°	"
Abr.	5	—	6°	"	"	9	—	6°	"
"	11	—	8°	"	"	14	—	8°	"
"	16	—	10°	"	"	19	—	10°	"
"	22	—	12°	"	"	25	—	12°	"
"	28	—	14°	"	"	31	—	14°	"
Mai.	5	—	16°	"	Nov.	6	—	16°	"
"	12	—	18°	"	"	14	—	18°	"
"	21	—	20°	"	"	22	—	20°	"
Jun.	1	—	22°	"	Dez.	3	—	22°	"
"	10	—	23°	"	"	11	—	23°	"

## II

SOLUÇÃO GRÁFICA DO PROBLEMA DE REDUÇÃO  
AO MERIDIANO

Do United States Naval Institute Proceedings, de Fevereiro de 1944, e de autoria do Lieutenant Commander Paul Miller, U. S. Navy (Retired) e Captain P. V. H. Weems, U. S. Navy (Retired)

O problema de achar a correção a ser aplicada à altura de um astro, observada dentro do espaço de tempo de cerca de 25 minutos antes ou depois de sua passagem pelo meridiano, com o fim de determinar a altura meridiana do astro no mesmo lugar, é comumente resolvido com o uso das tábuas 29 e 30 de *Bowditch*, ou outras equivalentes.

A solução gráfica seguinte deste problema é substancialmente a mesma que a proposta ao Captain P.V.H. Weems, U. S. Navy (Retired) pelo Sr. G. Jonker, segundo oficial da Nederland Line. O Comandante S. A. Anderson, do S. S. *Robin Adair*, também apresentou uma solução gráfica um tanto semelhante, do mesmo problema, mas o seu gráfico não fornece diretamente a correção para a altura. Para dar uma solução completa ao fim em vista e em escala conveniente, imaginamos e construímos um gráfico preciso, baseado na idéia geral sugerida pelo Sr. Jonker.

Algumas vantagens deste método gráfico de redução ao meridiano são:

a) — Solução universal dentro dos limites das tábuas de *Bowditch*.

b) — Não exige tábuas.

c) — Simples de uso e preciso — em certos pontos mais preciso do que as tábuas, — devido ao fato de que "a", nas tábuas, é dado somente ao mais próximo 0,1", o que, para grandes ângulos no polo pode resultar em grandes erros na correção da altura.

d) — As leituras na curva tornam-se imprecisas somente onde a fórmula básica é imprecisa e esses valores críticos tornam-se logo patentes no gráfico. Os valores críticos nas tábuas não são identificados tão facilmente.

Esse método foi imaginado especialmente para o grande grupo de navegantes da marinha mercante, que preferem usar o método do ângulo horário e para outros que, por qualquer motivo, usam o método de redução ao meridiano para obter a latitude.

Para avaliar a mudança em altura,  $a$ , de um astro para a diferença em ângulo horário de um minuto do meridiano, *Bowditch* dá a fórmula:

$$a = \frac{1'', 9635 \cos L \cos d}{\sin(L - d)}$$

com o esclarecimento de que  $d$  deve ser somado a  $L$  se eles fôrem de nomes contrários.

Essa equação pode ser transformada como se segue:

$$a = \frac{1'', 9635}{(\sin L \cos d - \cos L \sin d) \sec L \sec d}$$

$$a = \frac{1'', 9635}{\frac{\sin L \cos d}{\cos L \cos d} - \frac{\cos L \sin d}{\cos L \cos d}} = \frac{1'', 9635}{\tan L - \tan d}$$

ora, em minutos de arco

$$a = \frac{1.9635}{60 (\tan L - \tan d)}$$

donde

$$\frac{1}{a} = \frac{60 (\tan L - \tan d)}{1.9635} = 30,59 \tan L - 30,59 \tan d = k$$

A correção para a altura em minutos de arco para a redução ao meridiano é  $\alpha t^2$  na qual  $\alpha$  vem expresso em minutos de arco e  $t$  é o ângulo no polo em minutos de tempo. Ora,

$$\text{corr} = \alpha t^2 = \frac{t^2}{1} = \frac{t^2}{k}, \text{ fazendo } k = \frac{1}{\alpha}$$

Na figura encontram-se, à direita, duas escalas indicadas por  $k$  e "Lat — Dec". A escala  $k$  é uma escala de distâncias uniformes. A distância de zero a qualquer ponto, tal como por exemplo 40, na escala Lat. — Dec. corresponde a  $30,59 \text{ tang } 40^\circ$ .

Assim a distância entre leituras nessa escala para latitude e declinação representa  $k$  como definido pela equação:

$$k = 30,59 \text{ tang } L - 30,59 \text{ tang } d$$

A escala  $k$  é necessária para a construção das curvas, porém não para a sua utilização. Na parte inferior encontra-se uma escala uniforme de tempo.

As curvas de igual correção são construídas como se segue:

$$\text{Corr} = \frac{t^2}{k} \text{ ou } k = \frac{t^2}{\text{corr}}$$

Tomando um valor constante para a correção, os valores  $k$  são prontamente deduzidos da equação acima, para qualquer valor desejado de  $t$ . A interseção de uma linha vertical partindo de  $t$  e de uma linha horizontal do  $k$  correspondente dá um ponto na desejada curva de correção.

#### INSTRUÇÕES PARA O USO

(1) *Latitude e Declinação do mesmo nome, passagem superior* — Tome-se a distância da escala Lat — Dec. entre os números representando a latitude e a declinação. Meça-se essa distância verticalmente a partir do ponto da escala horizontal inferior representando o ângulo no polo em minutos de tempo. O ponto encontrado na curva dará a correção para a altura.

(2) *Latitude e declinação de nomes contários ou do mesmo nome, passagem inferior* — Tome-se na escala Lat. — Dec. a distância de zero à latitude e mais a distância de zero à declinação. Aplique-se essa distância como no caso anterior para achar a correção para a altura.

Nota: Não subtraía nem some latitude e declinação antes de medir as distâncias na escala.

*Exemplos:*

1. — Lat. 50° N., dec. 10° N., ângulo no polo 8 min. — corr. 2'
2. — Lat. 30° N., dec. 20° S., ângulo no polo 20 min. — corr. 14'
3. — Lat. 50° S., dec. 58° S., passagem inferior, ângulo no polo 16 min. — corr. 3'.

A correção deve ser sempre somada à altura próxima da passagem superior e subtraída da altura próxima da passagem inferior.

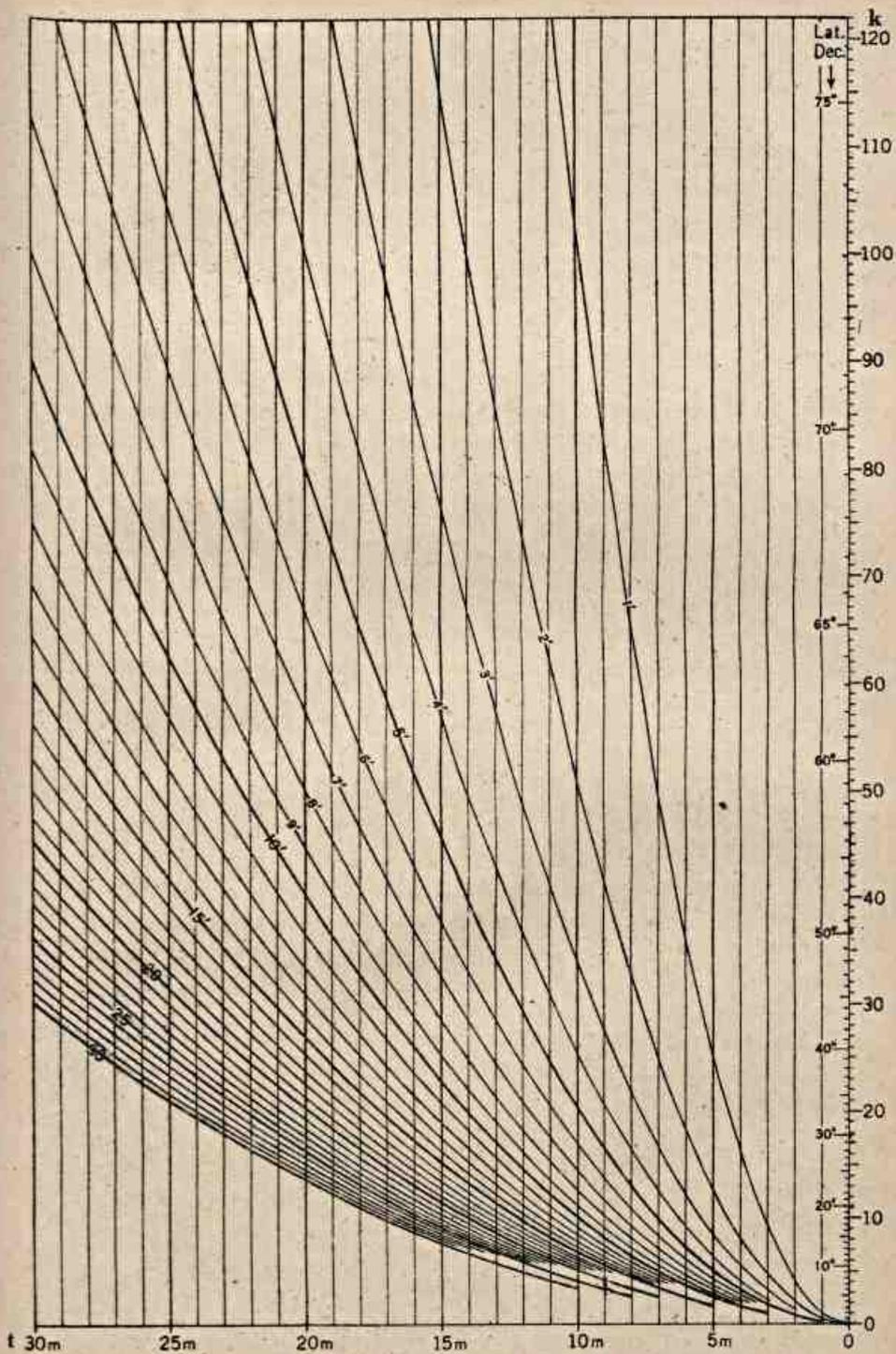
---

III

O número 2839 de 2 de Fevereiro de 1944 do *Hydrographic Bulletin* nos dá notícia do encontro de duas garrafas lançadas ao mar, uma em 16 de Dezembro de 1923, na latitude 22° 01' 30" N. e longitude 21° 55' 54" W. Gw. e encontrada 20 anos mais tarde no dia 30 de Setembro de 1943 na ilha Terceira (Açores) na posição aproximada de latitude 38° 44' N. e longitude 27° 15' W. Gw., tendo percorrido pelo menos 6.000 milhas. A outra, lançada ao mar em 12 de Março de 1929, na latitude de 27° 14' N. e longitude 54° 40' W. Gw. e encontrada 14 anos mais tarde na ilha do Pico (Açores) na posição aproximada de latitude 38° 30' N. e longitude 28° 15' W., no dia 20 de Setembro de 1943, depois de haver percorrido pelo menos 4.000 milhas.

Devido ao longo período de tempo decorrido desde o seu lançamento à água até o seu encontro, as distâncias percorridas são apenas prováveis e resultantes de avaliação.

---



## IV

## TABUAS DE CONVERSAO DE RÁDIO-MARCAÇÕES

Do verso da Carta Piloto do Oceano Pacífico Norte para Março de 1944, publicada pelo Hydrographic Office — Washington D. C.:

As marcações são contadas de 000° a 360°.

A correção para a marcação feita de um ponto *A* para um ponto *B* não é igual à que corresponde à marcação feita do ponto *B* ao ponto *A*. Assim considerando a marcação de *A* para *B*, estando *A* a 60° N. e *B* a 45° N., sendo a diferença de longitudes de 75°, a correção será 35°. Considerando de *B* para *A*, a correção será de 29°.

Na latitude norte, quando a direção da marcação rádio (C.M.) é  $\frac{\text{oeste}}{\text{leste}}$  a correção para obter a marcação mercatoriana é  $\frac{-}{+}$ .

O inverso será para obter a rádio-marcação, partindo da marcação mercatoriana. Na latitude sul quando a direção da rádio-marcação é  $\frac{\text{oeste}}{\text{leste}}$ , a correção para obter a marcação mercatoriana é  $\frac{+}{-}$ .

Os números em itálico sob a linha em preto carregado deverão ser aplicados com o sinal contrário aos das regras acima enunciadas.

*Exemplo:* Um navio na Lat. 17° N., Long. 60° W. faz uma rádio-marcação de 137° de uma estação situada na Lat. 45° S. e Long. 15 E. Achar a marcação mercatoriana:

Da Tábua, com argumentos "From Lat. 17° N to Lat. 45° S; Diff Long. 75°", obtem-se correção 5°. Como a rádio-direção é leste, essa correção, de acôrdo com a regra, seria + 5°; mas, como êsse valor é encontrado abaixo da linha em preto carregado, a regra deve ser invertida e o seu sinal torna-se menos.

Marcação pelo Círculo Máximo . . . . .	137°
Correção . . . . .	— 5°
	<hr/>
Marcação Mercatoriana . . . . .	132°

*Exemplo:* Da Lat. 17° N. para Lat. 20° S. com Diff. Long. 75° a marcação mercatoriana é 117°. Qual é a marcação pelo círculo máximo? A direção da marcação mercatoriana é leste, e como a regra deve ser inversa, o valor obtido na tábua é — 3, por ter sido achado acima da linha carregada

Marcação Mercatoriana .....	117°
Correção da tábua .....	— 3°
	114°
Marcação de C. M. ....	114°

A tábua completa compreende quinze tabelas, respectivamente para as latitudes de 0° a 5° — de 5° a 10° — de 10° a 15° — de 15° a 20° — de 20 a 25° — de 25° a 30° — de 30° a 35° — de 35° a 40° — de 40° a 45° — de 45° a 50° — de 50° a 55° — de 55° a 60° — de 60 a 65° — de 65° a 70° e de 70° a 75° — Norte ou Sul, conforme a coluna em que se entrar, à esquerda ou à direita.

Por economia de espaço publicamos apenas aquelas que interessam aos exemplos mencionados no texto acima.

From Lat. 15° N. to 20° N.	DIFFERENCE OF LONGITUDE																		From Lat. 15° S. to 20° S.	
	5°	10°	15°	20°	25°	30°	35°	40°	45°	50°	55°	60°	65°	70°	75°	80°	85°	90°		
To Lat. 60° N.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	To Lat. 60° S.	
55	1	3	4	5	6	7	8	9	10	12	13	15	16	18	19	21	22	24	26	55
50	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11	12	13	15	16	18	19	21	23	24	50
45	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	13	14	15	17	18	20	22	23	45
40	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	15	16	18	19	21	22	40
35 N.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	13	14	15	17	18	20	21		35 S.
30	1	2	3	4	5	6	6	7	8	10	11	12	13	14	16	17	18	20	30	
25	1	2	3	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	16	17	19	25	
20	1	2	2	3	4	5	6	6	7	8	9	10	11	12	13	15	16	17	20	
15	1	1	1	2	3	4	4	5	6	7	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
10	1	1	1	2	3	3	4	5	6	7	8	8	9	10	11	12	13	14	10	
5 N.	1	1	2	2	3	3	4	5	5	6	7	7	8	9	10	11	12	13	5 S.	
Eq. 0°	0	1	2	2	3	3	4	4	5	5	6	6	7	8	8	9	10	11	Eq. 0°	
5 S.	0	1	1	2	2	3	3	4	4	4	5	6	6	7	7	8	8	9	5 N.	
10	0	1	1	1	2	2	3	3	3	4	4	4	5	5	6	6	7	7	10	
15	0	1	1	1	1	2	2	2	3	3	3	4	4	4	5	5	5	5	15	
20	0	0	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	4	20	
25	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	25	
30 S.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30 N.	
35	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	2	2	2	3	35	
40	0	0	0	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	4	4	5	40	
45	0	0	1	1	1	1	2	2	2	3	3	3	4	4	5	5	6	7	45	
50	0	1	1	1	2	2	2	3	3	4	4	5	5	6	6	7	8	9	50	
55	0	1	1	2	2	3	3	4	4	5	5	6	7	7	8	9	10	11	55	
60 S.	1	1	2	2	3	3	4	4	5	6	6	7	8	9	10	11	12	13	60 N.	

From Lat. 45° N. to 50° N.	DIFFERENCE OF LONGITUDE																		From Lat. 45° S. to 50° S.
	5°	10°	15°	20°	25°	30°	35°	40°	45°	50°	55°	60°	65°	70°	75°	80°	85°	90°	
To Lat.	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	To Lat.
75° N.	2	4	6	7	9	11	13	15	16	18	20	23	24	26	28	30	32	34	75° S.
70	2	4	6	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	26	29	31	33	35	70
65	2	4	6	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	26	29	32	34	35	65
60	2	4	6	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	32	34	36	60
55 N.	2	4	6	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	32	34	36	55 S.
50	2	4	6	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	32	34	36	50
45	2	4	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	34	36	45
40	2	4	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	34	36	40
35	2	4	5	7	9	11	13	14	16	18	20	22	24	26	29	31	33	36	35
30 N.	2	3	5	7	9	11	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	33	35	30 S.
25	2	3	5	7	9	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	35	25
20	2	3	5	7	8	10	12	14	15	17	19	21	23	25	27	29	32	34	20
15	2	3	5	6	8	10	12	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	15
10	2	3	5	6	8	10	11	13	15	16	18	20	22	24	26	28	30	33	10
5 N.	2	3	5	6	8	9	11	12	14	16	18	19	21	23	25	27	29	32	5 S.
Eq. 0°	1	3	4	6	7	9	10	12	14	15	17	19	21	22	24	26	28	31	Eq. 0°
5 S.	1	3	4	6	7	9	10	12	13	15	16	18	20	22	23	25	27	30	5 N.
10	1	3	4	5	7	8	10	11	13	14	16	17	19	21	22	24	26	28	10
15	1	3	4	5	7	8	9	11	12	13	15	16	18	20	21	23	25	27	15
20	1	2	4	5	6	7	9	10	11	13	14	16	17	19	20	22	24	25	20
25	1	2	3	5	6	7	8	9	11	12	13	15	16	17	19	20	22	24	25
30 S.	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	16	17	19	20	22	30 N.
35	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	15	16	17	18	20	35
40	1	2	3	4	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	40
45	1	2	2	3	4	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	45
50	1	1	2	3	3	4	5	5	6	7	7	8	9	9	10	11	12	13	50
55	1	1	2	2	3	3	4	4	5	5	6	6	7	7	8	8	9	9	55
60 S.	0	1	1	2	2	3	3	4	4	5	5	6	6	7	7	8	8	9	60 N.

From Lat. 60° N. to 65° N.	DIFFERENCE OF LONGITUDE																		From Lat. 60° S. to 65° S.
	5°	10°	15°	20°	25°	30°	35°	40°	45°	50°	55°	60°	65°	70°	75°	80°	85°	90°	
To Lat.	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	To Lat.
75° N.	2	4	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	30	32	34	36	40	75° S.
70	2	4	7	9	11	13	15	18	20	22	24	26	28	31	33	35	37	40	70
65	2	4	7	9	11	13	15	18	20	22	24	27	29	31	34	36	38	41	65
60	2	4	7	9	11	13	16	18	20	22	25	27	30	32	34	37	39	42	60
55 N.	2	4	7	9	11	13	16	18	20	23	25	27	30	32	35	37	40	42	55 S.
50	2	4	7	9	11	14	16	18	20	23	25	28	30	33	35	38	40	43	50
45	2	4	7	9	11	14	16	18	21	23	25	28	30	33	36	38	40	43	45
40	2	4	7	9	11	14	16	18	21	23	25	28	30	33	36	38	41	43	40
35	2	4	7	9	11	14	16	18	20	23	25	28	30	33	35	38	41	43	35
30 N.	2	4	7	9	11	13	16	18	20	23	25	28	30	33	35	38	41	43	30 S.
25	2	4	7	9	11	13	16	18	20	23	25	27	30	32	35	38	40	43	25
20	2	4	7	9	11	13	15	18	20	22	25	27	30	32	35	38	40	43	20
15	2	4	6	9	11	13	15	18	20	22	25	27	29	32	35	37	40	43	15
10	2	4	6	9	11	13	15	17	20	22	24	27	29	32	34	37	40	42	10
5 N.	2	4	6	8	11	13	15	17	19	22	24	26	29	31	34	36	39	42	5 S.
Eq. 0°	2	4	6	8	10	13	15	17	19	21	24	26	28	31	33	36	39	41	Eq. 0°
5 S.	2	4	6	8	10	12	14	17	19	21	23	26	28	30	33	35	38	41	5 N.
10	2	4	6	8	10	12	14	16	18	21	23	25	27	30	32	35	37	40	10
15	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	27	29	32	34	37	39	15
20	2	4	6	8	9	11	13	15	17	19	22	24	26	28	31	33	36	38	20
25	2	4	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	30	32	35	37	25
30 S.	2	4	5	7	9	11	12	14	16	18	20	22	24	26	29	31	33	36	30 N.
35	2	3	5	7	8	10	12	14	16	17	19	21	23	25	27	30	32	34	35
40	2	3	5	6	8	10	11	13	15	16	18	20	22	24	26	28	30	32	40
45	2	3	4	6	8	9	11	12	14	15	17	19	21	22	24	26	28	30	45
50	1	3	4	6	7	8	10	11	13	14	16	17	19	21	22	24	26	28	50
55	1	2	4	5	6	8	9	10	11	13	14	16	17	18	20	21	23	24	55
60 S.	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	12	13	15	16	17	18	19	21	60 N.

## V

## OBSERVAÇÕES DO MAR E DAS VAGAS

A avaliação do estado do mar e a sua classificação, de acôrdo com as respectivas tabelas, tem estado até hoje sujeita apenas à apreciação e ao critério pessoal de cada um.

Assim sendo, existe, naturalmente, grande divergência nas informações prestadas pelos navegantes às repartições hidrográficas incumbidas de utilizá-las no preparo de cartas e publicações relativas aos fenômenos naturais do mar.

No intuito de sistematizá-las e de torná-las tanto quanto possível uniformes, cingindo-se a um critério pre-estabelecido, publicou sob êsse título, no seu número 2851 de 29 de Abril de 1944, o *Hydrographic Bulletin* editado pelo *Hydrographic Office — Washington D. C.*, uma escala na qual vêm mencionadas, diante do respectivo símbolo, a sua expressão e as condições de mar a que o mesmo se aplica.

Tal escala, que se acha incluída na última edição revista do *Navy log*, é uma ligeira modificação da Escala do Mar de Douglas.

<i>Símbolo</i>	<i>Altura aproximada do mar</i>	<i>Expressão inglesa</i>	<i>Expressão correspondente a esse símbolo na nossa tabela</i>	<i>Condições do mar</i>
0	0	Calm	Espelhado	Mar como um espelho.
1	Menor de 1 pé (0,305m)	Smooth	Tranquilo	Vagas muito pequenas sem cristas, ou maretas.
2	1-3 pés (0,305m a 0,9m)	Slight	Chão	As vagas pequenas são curtas e mais pronunciadas; quando fazendo crista a espuma não é branca, mas tem antes uma aparência vítrea.
3	3-5 pés (0,9m a 1,5m)	Moderate	Pequenas vagas	As vagas são maiores, tornam-se mais longas e começam a mostrar por vezes cristas brancas. O mar produz um murmurio curto.
4	5-8 pés (1,5m a 2,4m)	Rough	Vagas	Vagas médias que tomam uma forma longa mais pronunciada com extensas cristas brancas e formando espuma branca. O rumor do mar é semelhante a um murmurio abafado.
5	8-12 pés (2,4m a 3,7m)	Very Rough	Grandes vagas	As vagas médias tornam-se maiores e começam a se amontoar, as cristas brancas são contínuas e o mar quebra por vezes; a espuma da arrebentação começa a ser borrifada na direção do vento. A arrebentação e a formação das cristas do mar produzem um murmurio constante.
6	12-20 pés (3,7m a 6,0m)	High	Vagalhões	Ondas grandes com cristas brancas, apresentando um visível aumento de altura e quebrando largamente. A espuma é jogada em densas faixas na direção do vento. O mar começa a se encapelar e o barulho das ondas arrebentando é como um mugido, sendo perceptível a grandes distâncias.
7	20-40 pés (6,0m a 12,0m)	Very High	Grandes vagalhões	Altas e fortes vagas rolando com longas cristas altaneiras que arrebentam constantemente com um contínuo rugido. Toda a superfície do mar toma uma aparência esbranquiçada devida à grande quantidade de espuma tocada pelo vento. A agitação do mar torna-se profunda e violenta.
8	40 pés e mais (12,0m e mais)	Mountainous	Tempestuoso	As fortes vagas tornam-se tão altas que os navios nas suas proximidades descem tão baixo no cavado da onda que por algum tempo desaparecem da vista. A agitação do mar torna-se tumultuosa. O vento fustiga a crista em arrebentação das vagas espumantes e todo o mar fica coberto com densa camada de espuma carregada pelo vento. Devido à violência do vento o ar fica tão cheio de espuma e borrifos que objetos relativamente próximos deixam de ser visíveis.

9

*Nota:* Qualificativo aplicável às condições acima, por ex. (5-9) — Mar de grandes vagas, confuso.

A DIREÇÃO DA QUAL VEM O MAR DEVE SER REGISTRADA EM QUARTAS INDICADAS NUMERICAMENTE.

Na reunião da Comissão de Meteorologia Marítima da Organização Internacional Meteorológica, que teve lugar em 1939, foram especificados os seguintes limites para os diferentes valores da Escala de Vagas de Douglas:

<i>Símbolo</i>	<i>Altura aproximada</i> (Em pés)	<i>A S P E C T O</i>		<i>Comprimento aproximado</i> (Em pés)
0	0	Ausência de vagas		0
1	1-6	Pequenas vagas	Curtas ou médias	0-500
2			Longas	Acima de 600
3	6-12	Regular	Curtas	0-300
4			Médias	300-600
5			Longas	Acima de 600
6	Maior de 12	Grosso	Curtas	0-300
7			Médias	300-600
8			Longas	Acima de 600
9	Confuso			

O uso destas escalas registrando as observações do mar e das vagas fornecerá dados mais uniformes.

## VI

### VISÃO À NOITE

Do *Proceedings of the Merchant Marine Council*, de Maio de 1944:

O serviço de vigia a bordo, funciona ininterruptamente durante as 24 horas do dia. Sua eficiência é grandemente prejudicada à noite devido ao fato de que o olho humano tem certas limitações que lhe são inerentes. Todavia, um pequeno conhecimento do olho e de suas funções servirá para melhorar imensamente a eficiência dos observadores.

O olho é um tanto complexo, mas pode ser considerado essencialmente um aparelho muito semelhante a uma câmara fotográfica.

A pupila é entrada para a luz e a retina o fundo sensível no qual se forma a imagem. A retina se compõe de dois tipos de

células, que funcionam sob diferentes condições e de diferentes modos. A diferença de condições refere-se à iluminação. A célula para recepção com luz brilhante é o "cone". O outro tipo funciona na escuridão e é o "bastonete". Ambas as espécies acham-se espalhadas na retina, mas há uma pequena área, chamada o centro de visão, onde miríades de cones se encontram reunidos num grupo compacto. É onde a imagem se forma quando se olha diretamente para um objeto durante o dia. Aí a imagem é mais distinta quando suficientemente iluminada para afetar as células "cone". Imagens formando-se em qualquer outra parte da retina que não o centro de visão, são percebidas pelos cones mais dispersos e são vistas imprecisamente. É o que sucede quando se vê pelo canto do olho. Esta é a visão com a luz do dia ou luz brilhante equivalente.

Na escuridão, ou quando a iluminação é inferior à de uma noite estrelada sem lua, unicamente os bastonetes são capazes de vêr. Eles são muitas vezes tão sensíveis quanto os cones e são aparentemente paralisados pela luz forte. Quando a iluminação diminui essa paralisia diminui e, finalmente, quando a luz se torna demasiadamente fraca para afetar os cones, os bastonetes voltam ao normal e tornam-se aptos para substituí-los.

Como vimos, não há bastonetes no centro de visão, assim, olhando diretamente para um objeto e fazendo, desse modo, a imagem formar-se no seu centro, verifica-se que ele não influencia nenhum bastonete. Assim sendo, quando a iluminação é fraca, não será percebida nenhuma imagem. Mas, se o olho é afastado ligeiramente do objeto, a imagem sai do seu centro e estimula os bastonetes esparsos. Ele então torna-se visível.

Um segundo ponto importante acêrca da visão à noite é o fato de que os olhos são mais sensíveis justamente depois que acabam de se mover. Portanto, os vigias podem prescrutar o horizonte ou o céu, por pequenos saltos sistemáticos. Olhando para um objeto movendo repetidamente os olhos para posições ligeiramente ao lado do mesmo e descrevendo desse modo um círculo ao seu redor obter-se-á a imagem mais nítida.

Um terceiro fato a ser recordado é a ausência da percepção de cores pelos bastonetes. À noite, portanto, as coisas aparecem escuras e serão visíveis apenas pelo contraste da sombra entre o objeto e seu fundo.

Assim êle é visto somente em silhueta e o que se refere a distância, dimensões, etc. é impreciso. De fato, a visão noturna é mais ou menos tão clara como a que se obtém olhando com o canto do olho à luz do dia. É natural tentar melhorar esta imprecisão olhando diretamente para o objeto, como o fariamos se êle estivesse bem iluminado. Como vimos entretanto isso não dá resultado à noite. Em vês de se tornar mais distinto o objeto pode não ser absolutamente visto.

A mudança nos bastonetes de completa paralisação na luz forte para a capacidade de "vêr" com iluminação fraca é denominada "adaptação à escuridão". Para adquirir essa adaptação à escuridão completa a demora é de cêrca de 30 minutos. Conseqüentemente, para a proteção do navio, os vigias devem adaptar-se à escuridão *antes* de entrar de serviço. De outro modo o seu valor é nulo durante a maior parte dêsse período de adaptação.

Raramente a capacidade dos bastonetes de se adaptarem pode ser perdida, e a pessoa tornar-se cega à noite. Tal cegueira noturna é devida principalmente a uma deficiência de vitamina "A". Êssa vitamina provém normalmente das fôlhas amarelas e verdes dos vegetais, do fígado, do queijo e da manteiga. Êla pode também ser obtida, na ausência de uma alimentação bem variada, de fontes artificiais, tais como o óleo de fígado de bacalháu ou cápsulas de vitamina.

Uma vez obtida a adaptação à escuridão, êla deve ser protegida evitando-se a exposição à luz brilhante. A omissão dessa precaução por parte dos vigias resulta em cegueira noturna temporária, e durante o período de readaptação fica o navio sem proteção, do mesmo modo que quando êles vão para o serviço inadaptados à escuridão.

Em alguns casos, especialmente no dos oficiais de serviço, é necessario consultar instrumentos, cartas etc. A adaptação à escuridão pode ser mantida se a iluminação usada fôr fraca e preferentemente de côr vermelha. A luz vermelha é a que menos afeta as células da visão, enquanto a azul é a que mais as afeta. Por êsse motivo a luz vermelha não pode ser percebida a grande distância como a azul e deve ser preferida, não só por êssas razões de segurança, como também para a maior proteção à adaptação à escuridão. Fechar um dos olhos mesmo diante de uma luz bastante forte também protege a sua adaptação.

Em resumo, pois, a melhora da visão à noite pode ser conseguida com as providências seguintes:

- 1 — Incluir nas refeições uma dose adequada de vitamina "A".
- 2 — Habituarse a ver no escuro (escuridão produzida) antes de entrar em serviço à noite.
- 3 — Aprender a evitar olhar diretamente para objetos. Olhe somente para as proximidades deles, à noite, e espere ver apenas uma silhueta escura. Nas melhores condições isto aparecerá indistinto.
- 4 — Uma vez que os olhos vêm mais, à noite, logo depois de ter sido o olhar deslocado, os vigias devem mover os seus olhares sobre segmentos do horizonte em pequenos movimentos bruscos. Procurando determinado objeto estes "saltos" devem descrever um círculo em torno dele. Cada pequeno segmento (ou salto) deverá ser para um dos lados do objeto para retirar a imagem do centro da visão.
- 5 — Mantenha a adaptação à escuridão iluminando as cartas, etc., quando necessário, com uma luz vermelha de pequena intensidade. Conservando um olho fechado se manterá a sua adaptação mesmo com uma luz bastante forte.

## VII

### COMO FAZER USO DAS RAÇÕES DOS SALVA-VIDAS

Do n.º 2 858 do *Hydrographic Bulletin* — Washington D.C. de Junho de 1944.

Durante o primeiro ano de guerra eram divulgadas, em palestras e pela imprensa, narrações de marinheiros que haviam ficado à mercê das ondas em botes ou jangadas por longo tempo, com vividas descrições das conseqüentes torturas da sede, fome, calor ou frio, imersão dos pés e outros suplicios semelhantes. Ultimamente tais histórias não têm sido tão freqüentes ou tão espalhadas porque atualmente poucos navios navegam isolados.

Além disso, facilidades para salvamento têm sido desenvolvidas a tal ponto que raras vezes acontece que as pessoas sejam obrigadas a passar mais do que alguns dias em uma jangada ou bote salva-vidas à espera de socorro. Acresce, sendo mesmo um fator muito importante para sobrevivência em tais casos, que a iniciativa tomada pelo serviço de guarda costas de divulgar as suas medidas de segurança

em tempo de guerra e suprir botes e jangadas com rações de alimento e água, aparelhos de sinalização e propulsão e outros equipamentos para salvamento de vidas, não somente tornou improváveis prolongadas estadias em embarcações, como também contribuiu para que, nos raros casos em que elas ocorram, não mais representem as martirizantes privações de antigamente.

Embora a probabilidade de morte por sede ou fome tenha sido reduzida a um minimum, não devemos perder de vista esta possibilidade e medidas adequadas devem ser tomadas para evitar tal contingência. Investigações recentes sobre a quantidade e o tipo de alimentos e líquidos necessários para manter a vida têm sido levadas a cabo pelo corpo de saúde da Marinha; e a Comissão de Salvamento de Ar e Mar sob a direção conjunta dos respectivos Chefes do Estado-Maior chegou a várias conclusões importantes sobre como podem os sobreviventes de um naufrágio melhor conservar a saúde e a força quando obrigados a se alimentarem de pequenas rações de comida e água.

Antes de tudo se a pessoa abandonou o navio em um salva-vidas ou jangada em que as embalagens de alimento e água estejam perfeitas, ela não terá muito com que se preocupar. Por lei, todos os salva-vidas e jangadas são atualmente providos com dez *quarts* (aproximadamente dez litros) de água por pessoa de lotação, a qual é suficiente para 20 dias (na proporção de 1  *pint* — cerca de meio litro — por dia) mais um suprimento de alimentos constante de comprimidos de chocolate, pemican, leite maltado e biscoitos, pesando 14 onças (cerca de 400 gramas) por pessoa para durar por idêntico período de tempo. Evidentemente com menos pessoas a bordo as provisões deverão durar correspondentemente mais tempo. Mesmo que algumas das embalagens de água e de alimento sofram avarias, restará ainda um suprimento adequado para 12 ou 15 dias e o salvamento pode ser confiantemente esperado bem antes de terminar aquele prazo. Entretanto, não obstante a sua expectativa de imediato salvamento, nem o alimento nem a água devem ser desperdiçados, mas devem ser sempre racionados equitativamente pela pessoa que estiver dirigindo a embarcação.

Se alguém fôr obrigado a abandonar o navio numa bóia salva-vidas ou aparelho de flutuação que não tenha suprimento de água e provisões, o seu caso será mais sério. Segundo tôdas as probabi-

lidades será recolhido por um dos salva-vidas ou jangadas; mas mesmo que não o seja não deve desesperar e em caso algum, por mais sede que tenha deve procurar beber água salgada, quer simples quer misturada com água doce. Eis aqui algumas razões disso: a prática de casos reais e experiências levadas a cabo com voluntários demonstram que embora pequenas quantidades ingeridas ocasionalmente não tenham dado causa necessariamente a loucura ou alucinações, provocaram sempre grandes vômitos e disenteria que ambos resultam em uma nítida perda da valiosa água do corpo. Além disso o sal da água do mar (3 a 3,5 %) é absorvido pelos tecidos e tem que ser eliminado pelos rins, os quais devem empregar um volume ainda maior da água de reserva do corpo, causando portanto, desse modo, uma nova perda. Pior do que tudo, foi verificado que beber água salgada não atenuará, mas ao contrário, aumentará a sede. Nenhuma vantagem se obtém misturando água doce com água salgada para aumentar o seu volume.

Alguns conhecimentos úteis de que uma pessoa deve se lembrar, caso venha a se encontrar com pequeno suprimento de água disponível, são mencionados a seguir:

1 — Tendo bebido uma boa quantidade de água antes do desastre não é necessário beber coisa alguma durante 24 horas.

2 — Desde o princípio racione a sua água na proporção de 16 onças (cerca de meio litro) por pessoa, por dia.

3 — A água é muito importante; o alimento deve merecer apenas uma consideração secundária. Pode-se viver pelo menos vinte dias sem alimento de qualquer espécie, mas sem água, em um clima quente, será muito feliz aquele que conseguir sobreviver cinco dias.

4 — Comer carne, peixe ou frutas que tenham sido secas provoca mais sede. Se se dispuser de bastante água, isto é, de 24 a 32 onças (cerca de 700 a 1000 centímetros cúbicos) por dia, não terá importância comer carne de pássaros, peixes e tartarugas que se possam apanhar. Estando com a ração mínima de 1  *pint* (cerca de meio litro) por dia é preferível evitar tais alimentos pois os rins terão que retirar água do corpo para eliminar os minerais e os produtos residuais deixados deles. Biscoitos também são produtores de sede.

5 — Dispondo de pílulas contra o enjôo deve ser também tomada uma de 6h em 6h nos primeiros dois dias, pois que se perde água naturalmente quando se vomita.

6 — Estando num clima quente deve-se tomar o máximo cuidado para que seja perdida a menor quantidade possível de água, na transpiração. Para conseguir isso arme-se um tóldo para proteger-se dos raios do sol mas deixem-se os lados abertos para que a brisa refresque o corpo. Para isso a maior parte das roupas deve ser retirada durante as horas quentes do dia. Se não se tiver nenhum meio de fazer sombra, deve-se ficar na posição vertical, de modo que a menor superfície do corpo fique exposta ao sol. Conservem-se as roupas constantemente molhadas em água salgada durante o dia, pois isto refrescará o corpo pela evaporação e conservará a água do corpo. Contudo as roupas devem ser secas antes da noite porque pode-se apanhar um resfriado, sobretudo nos trópicos, uma vez que o sol se tenha pôsto.

## VIII

### TEMPERATURA MÁXIMA NA SUPERFÍCIE DO MAR

No verso da "Pilot Chart of the South Atlantic Ocean", para Junho, Julho e Agosto de 1944 encontram-se os seguintes quadros mostrando o porcentage de observações de temperatura da água da superfície do mar acima de 85° Fahrenheit (29°,4 Centígrados) e a temperatura máxima observada em cada área. (O número entre parêntesis indica a temperatura correspondente em graus centígrados).

#### FEVEREIRO

##### MÁXIMA MENSAL DAS TEMPERATURAS DA SUPERFÍCIE DO MAR

*Costa Leste da América do Sul*

2 a 4 por cento — Máx. 87° (30°,6)

*Costa Norte da América do Sul, Leste de Trinidad*

Nenhuma

*Mar das Caraibas*

Parte Leste                      Nenhuma

Parte Central 1 por cento      — Máx. 86° (30°,0)

Parte Oeste                      Nenhuma

*Golfo do México*

Nenhuma

*Estreitos da Flórida*

Nenhuma

*Mar Vermelho*

1 a 2 por cento — Máx. 86° (30°,0)

*Oceano Índico*

Parte Leste 3 a 4 por cento — Máx. 86° (30°,0)

Parte Central 3 a 7 por cento — Máx. 87° (30°,6)

Parte Oeste 3 a 4 por cento — Máx. 86° (30°,0)

*Area das Indias Orientais Holandesas e Mar da China*  
(100° E. a 140° E.)

Parte Sul 4 a 8 por cento — Máx. 87° (30°,6)

Parte Central Nenhuma

Parte Norte Nenhuma.

*Area do Pacífico, a Leste de (140° E.)*

Parte Leste 10 a 12 por cento — Máx. 86° (30°,0)

Parte Central 10 a 12 por cento — Máx. 87° (30°,6)

Parte Oeste 10 a 15 por cento — Máx. 88° (31°,6)

## M A I O

## MÁXIMA MENSAL DAS TEMPERATURAS DA SUPERFÍCIE DO MAR

*Costa Norte da América do Sul, Leste de Trinidad*

1 a 2 por cento — Máx. 86° (30°,0)

*Mar das Caraibas*

Parte Leste 1 a 2 por cento — Máx. 86° (30°,0)

Parte Central 2 a 3 por cento — Máx. 87° (30°,6)

Parte Oeste 2 a 3 por cento — Máx. 88° (31°,1)

*Golfo do México*

Parte Leste Nenhuma

Parte Central 5 a 10 por cento — Máx. 90° (32°,2)

Parte Oeste Nenhuma

*Estreitos da Flórida*

5 a 10 por cento — Máx. 90° (32°,2)

*Mar Vermelho*

30 por cento — Máx. 91° (32°,8)

*Oceano Índico*

Parte Leste 10 a 20 por cento — Máx. 90° (32°,2)

Parte Central 10 a 20 por cento — Máx. 90° (32°,2)

Parte Oeste 15 a 25 por cento — Máx. 90° (32°,2)

*Area das Indias Orientais Holandesas e Mar da China*  
(100° E. a 140° E.)

Parte Sul 4 a 8 por cento	— Máx. 87° (30°,6)
Parte Central 8 a 12 por cento	— Máx. 88° (31°,1)
Parte Norte 4 a 8 por cento	— Máx. 87° (30°,6)
<i>Area do Pacifico, a Leste de (140° E.)</i>	
Parte Leste 10 a 15 por cento	— Máx. 87° (30°,6)
Parte Central 10 a 20 por cento	— Máx. 87° (30°,6)
Parte Oeste 10 a 20 por cento	— Máx. 88° (31°,1)

## A G O S T O

## MÁXIMA MENSAL DAS TEMPERATURAS DA SUPERFÍCIE DO MAR

*Costa Norte da América do Sul, Leste de Trinidad*

3 a 5 por cento — Máx. 87° (30°,6)

*Mar das Caraibas*

Parte Leste 4 e 10 por cento — Máx. 88° (31°,1)

Parte Central 8 a 10 por cento — Máx. 88° (31°,1)

Parte Oeste 10 a 15 por cento — Máx. 89° (31°,7)

*Golfo do México*

Parte Leste 25 a 35 por cento — Máx. 91° (32°,8)

Parte Central 25 a 30 por cento — Máx. 91° (32°,8)

Parte Oeste 20 a 25 por cento — Máx. 90° (32°,2)

*Estreitos da Flórida*

33 por cento — Máx. 91° (32°,8)

*Mar Vermelho*

60 por cento — Máx. 91° (32°,8)

*Oceano Indico*

Parte Leste 5 a 10 por cento — Máx. 87° (30°,6)

Parte Central 4 a 8 por cento — Máx. 87° (30°,6)

Parte Oeste 4 a 8 por cento — Máx. 87° (30°,6)

*Area das Índias Orientais Holandesas e Mar da China*

(100° E. a 140° E.)

Parte Sul 1 a 3 por cento — Máx. 86° (30°,0)

Parte Central 4 a 8 por cento — Máx. 87° (30°,6)

Parte Norte 4 a 8 por cento — Máx. 87° (30°,6)

*Area do Pacifico, a Leste de (140° E.)*

Parte Leste 3 a 5 por cento — Máx. 86° (30°,0)

Parte Central 4 a 8 por cento — Máx. 87° (30°,6)

Parte Oeste 8 a 10 por cento — Máx. 88° (31°,1)

## NOVEMBRO

## MÁXIMA MENSAL DAS TEMPERATURAS DA SUPERFÍCIE DO MAR

*Costa Norte da América do Sul, Leste de Trinidad*

1 a 3 por cento — Máx. 86° (30°,0)

*Mar das Caraibas*

Parte Leste 2 a 5 por cento — Máx. 86° (30°,0)

Parte Central 3 a 5 por cento — Máx. 86° (30°,0)

Parte Oeste 3 a 5 por cento — Máx. 87° (30°,6)

*Golfo do México*

Parte Leste Nenhuma

Parte Central 2 a 3 por cento — Máx. 87° (30°,6)

Parte Oeste Nenhuma

*Estreitos da Flórida*

2 a 4 por cento — Máx. 88° (31°,1)

*Mar Vermelho*

30 por cento — Máx. 90° (32°,2)

*Oceano Índico*

Parte Leste 3 a 4 por cento — Máx. 87° (30°,6)

Parte Central 2 a 3 por cento — Máx. 87° (30°,6)

Parte Oeste 2 a 3 por cento — Máx. 86° (30°,0)

*Área das Índias Orientais Holandesas e Mar da China*

(100° E. a 140° E.)

Parte Sul 4 a 8 por cento — Máx. 88° (31°,1)

Parte Central 3 a 5 por cento — Máx. 88° (31°,1)

Parte Norte Nenhuma

*Área do Pacífico, a Leste de (140° E.)*

Parte Leste 4 a 8 por cento — Máx. 87° (30°,6)

Parte Central 8 a 10 por cento — Máx. 87° (30°,6)

Parte Oeste 10 a 15 por cento — Máx. 88° (31°,1)

Estes quadros acompanham, na Carta Piloto citada, cartas em que as áreas sombreadas em côr magenta mostram onde têm sido observadas e comunicadas ao Hydrographic Office, no decorrer do período de 1900 a 1934, temperaturas da superfície do mar acima de 85° Fahrenheit (29°,4 centígrados). As águas em que ocorrem com mais freqüência as altas temperaturas são indicadas, dentro da área sombreada, por linhas da mesma côr magenta, mais carregada.

A Imprensa Naval, devido a contingências do momento, não pode, entretanto, reproduzir essas cartas.

## IX

## AVIÃO EM PERIGO

Do *Hydrographic Bulletin* — Washington D. C. — n.º 2878, de 4 de Novembro de 1944.

A seguinte informação quanto ao processo a ser seguido por um avião, a fim de atrair a atenção dos navios de superfície para aeroplanos derrubados sobre o mar, foi recebida do Gabinete do Chefe das Operações Navais, em data de 25 de Outubro de 1944:

“Pede-se a atenção para o processo visual empregado pelos aviões a fim de chamar a atenção e guiar os navios de superfície para o local onde se encontra outro avião derrubado no mar. *Este processo supõe que foi estabelecida uma identificação mútua satisfatória entre aeroplano e navio.*

O avião voará diversas vezes pela bochêcha do mais próximo navio de superfície, abrindo e fechando o acelerador, voando então na direção do avião em perigo. Esses sinais serão repetidos até que o navio os reconheça seguindo o avião. Se possível, o avião se conservará à vista do navio até que este divise o avião em perigo ou seus sobreviventes. O avião recorrerá ao uso dos artificios pirotécnicos de sinalização de que dispuser, se necessário para atrair a atenção dos navios de superfície.

## X

DICIONÁRIOS DAS ILHAS DO PACÍFICO PUBLICADOS  
PELO “U. S. HYDROGRAPHIC OFFICE”

O número 2883 de 9 de Dezembro de 1944 do *Hydrographic Bulletin*, publicado pelo Hydrographic Office de Washington, D. C., nos dá notícia de se encontrarem disponíveis, para a venda ao público em geral, dicionários das ilhas do Pacífico, compilados pelo Hydrographic Office para uso do Serviço Naval.

O referido “Bulletin” traz um diagrama mostrando o número de catálogo, preço, número de nomes e os limites da área abrangida por cada um dos dicionários.

Cartas de navegação, mapas topográficos e outras fontes relativas a cada área foram examinados, e todos os nomes de lugares foram sistematicamente coligidos.

Em todos os dicionários os nomes são dispostos em ordem alfabética e diante de cada nome acha-se indicado "o que é" (i. é. vila, ilha, cabo, recife, etc.), "onde se encontra" (latitude e longitude, geralmente ao minuto mais próximo), e qualquer alternativa de nome pelo qual seja conhecido o local. A ortografia e as coordenadas são reproduzidas tais como se encontram na fonte, sem tentativa de adaptação, e em caso de alternativa de nomes não foi dada preferência a nenhuma forma particular.

Relação de dicionários publicados pelo "U. S. Hydrographic Office":

H.O. Pub. n. 880, Preço \$1,00 (15.000 nomes, incluindo caracteres japoneses).

- |           |                    |                               |
|-----------|--------------------|-------------------------------|
| (N.º 1)   | H.O. Pub. n. 881,  | preço \$ 1.00 (19.000 nomes). |
| (N.º 2)   | H.O. Pub. n. 882,  | preço \$ 1.50 (29.000 nomes). |
| (N.º 3)   | H.O. Pub. n. 883,  | preço \$ 1.50 (23.000 nomes). |
| (N.º 4)   | H.O. Pub. n. 884,  | preço \$ 0.50 ( 6.000 nomes). |
| (N.º 5)   | H.O. Pub. n. 885,  | preço \$ 1.30 (25.000 nomes). |
| (N.º 6)   | H.O. Pub. n. 886,  | preço \$ 0.75 (15.000 nomes). |
| (N.º 7)   | H.O. Pub. n. 887,  | preço \$ 1.20 (23.000 nomes). |
| (N.º 8)   | H.O. Pub. n. 888,  | preço \$ 0.50 ( 8.500 nomes). |
| (N.º 9)   | H.O. Pub. n. 889,  | preço \$ 0.90 (17.000 nomes). |
| (N.º 10)  | H.O. Pub. n. 890,  | preço \$ 1.70 (33.500 nomes). |
| (N.º 11)  | H.O. Pub. n. 891,  | preço \$ 1.30 (26.000 nomes). |
| (N.º 12)  | H.O. Pub. n. 892   | (Em preparo).                 |
| (N.º 13)  | H.O. Pub. n. 893,  | preço \$ 0.30 ( 6.000 nomes). |
| (N.º 14X) | H.O. Pub. n. 894X, | preço \$ 0.15 ( 3.000 nomes). |
| (N.º 14Y) | H.O. Pub. n. 894Y, | preço \$ 0.10 ( 2.000 nomes). |
| (N.º 14)  | H.O. Pub. n. 894   | (Em preparo).                 |

## XI

### SIGNIFICADO DE "DAN BUOYS"

O *Hydrographic Bulletin* — Washington, D. C., no seu número 2884, de 16 de Dezembro de 1944, dá noticia de que freqüentemente são recebidas cartas solicitando informações que interessam a muitos outros, além daquêlê que fêz a indagação.

Respondendo a uma dessas perguntas, esclareceu o que significa "Dan Buoys", que ora figura repetidamente em avisos aos navegantes e outras publicações hidrográficas.

A expressão "Dan Buoy" é de origem inglesa. De acôrdo com o *Webster's Unabridged Dictionary* é uma "bóia marcando a posição das linhas de pesca no mar em águas profundas, ou o lugar para pesca de arrasto".

O *Bradford's "Glossary of Sea Terms"* define "Dan Buoy", um pequeno flutuador para marcar linhas de pesca e operações de varredura de minas.

Uma haste leve, freqüentemente de bambú, na qual se encontra içado um sinal de bandeira, passa pelo centro do flutuador.

Durante a presente guerra várias pequenas bóias, não compreendidas na categoria de tipos regulamentares de bóias de navegação, têm sido usadas para assinalar obstruções submersas, canais varridos, etc. Como o seu uso está atualmente muito difundido, as letras D A N, de acôrdo com informação prestada pelo *U. S. Coast Guard* são popularmente supostas significar "Defense Aids to Navigation" (Auxiliares de Defesa da Navegação) do mesmo modo que para muitos, S O S é tomado como significando **Save Our Ship** (Salve Nosso Navio).

## XII

## CONDIÇÕES MAGNÉTICAS ANORMAIS DO OCEANO PACIFICO-SUL

A Carta Pilôto do Oceano Índico para Fevereiro de 1945, publicada pelo Hydrographic Office — Washington, D. C., em Dezembro de 1944, traz a seguinte comunicação que lhe foi feita por um observador:

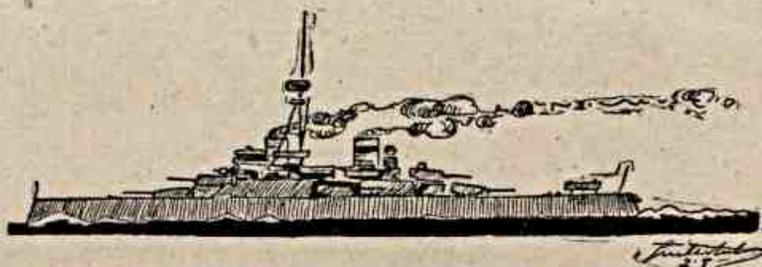
Na noite de 11 de Outubro de 1944, quando na vizinhança das Ilhas de Santa Cruz, foram observadas as seguintes variações da agulha magnética:

<i>Hora a bordo</i>	<i>Rumo (giro)</i>	<i>Rumo (agulha magnética)</i>	<i>Hora a bordo</i>	<i>Rumo (giro)</i>	<i>Rumo (agulha magnética)</i>
2120	85°	185°	2230	85°	85°
2125	80°	175°	2240	85°	81°
2130	70°	165°	2250	85°	74°
2140	85°	136°	2300	85°	70°
2145	85°	95°	2310	85°	70°
2150	85°	75°	2335	85°	73°
2200	85°	43°	2345	85°	72°
2220	85°	65°	0000	85°	71°

Posições do navio: às 2120, hora de bordo, lat.  $11^{\circ} 06' S.$ , long.  $166^{\circ} 04' E.$ ; às 0000, lat.  $11^{\circ} 02' S.$ , long.  $166^{\circ} 49' E.$ ; rumo verdadeiro na giro,  $84^{\circ},5$ ; variação total da agulha magnética,  $13^{\circ} E.$  (De. magn.  $9^{\circ},5 E.$ , desvio  $3^{\circ},5$ ); correspondendo a uma rumo normal da agulha, na agulha magnética de  $71^{\circ},5$ ; velocidade  $16,5$  nós.

RENATO BAYARDINO.

Cap.-de-Fragata



# REVISTA DE REVISTAS

---

SUMÁRIO — *Marinha Mercante britânica — O que é Bazooka?* — *O apetite de um encouraçado britânico — A frota anfíbia americana no dia "D" — "Record" na construção de um encouraçado americano — Marinha Mercante dos Estados- Unidos — Marinha Italiana — Construção naval britânica — A construção naval nos Estados- Unidos — Assim surgiu a poderosa frota americana — O "Jane's Fighting Ships" para 1944 — As perdas japonesas — Cinco milhões de soldados americanos lutam no ultra-mar — Portos pré-fabricados na França — O esforço de guerra da Grã-Bretanha — A atuação da Marinha Mercante britânica na guerra.*

## MARINHA MERCANTE BRITÂNICA

Calcula-se em 66 milhões de toneladas brutas a capacidade total da marinha mercante mundial anterior à guerra, das quais 30,4 milhões de toneladas brutas pertenciam, segundo o registro do *Lloyd*, a navios de alto-mar, de carga e passageiros.

Essa tonelagem foi bastante reduzida pela guerra, mas se esta prolongar-se por ainda algum tempo, digamos por mais dois anos, acredita-se que a tonelagem mundial será tão grande, quanto no seu começo.

Isto é, a tonelagem global está outra vez crescendo, pois a construção dos estaleiros americanos, britânicos e canadenses já excede tanto os afundamentos dos navios aliados pelo Eixo, como as perdas marítimas ordinárias.

É bem verdade que a composição da frota mundial sofrerá, de qualquer maneira, grandes alterações. A frota será sem dúvida mais moderna e eficiente, mas haverá escassez de navios de passageiros e de tipos especializados de barcos, como os tanques, etc.

Mas a capacidade de construção do mundo será tão maior, que provavelmente nos dois primeiros anos da paz, a recuperação será completa.

A marinha mercante inglesa ocupará, entretanto, uma situação peculiar. Há quem assevere ter sido a tonelagem mercante inglesa reduzida de metade.

Embora esse cálculo seja pessimista, não resta dúvida de que o Império Britânico ver-se-á depois das hostilidades, com sua frota mercante bem diminuída. O Império fará tudo para recuperar a sua tonelagem essencial. Essa é computada, pela opinião conceituada do país, em 20.000.000 toneladas brutas.

Vejamos porque. O total tonelagem do Reino-Unido em 1936 era, em toneladas brutas e excluindo navios de menos de 2.000 toneladas, de 15.084.000 e a dos Domínios de 1.937.000, perfazendo um total de 17.018.000.

No mesmo ano o comércio marítimo entre os componentes do Império Britânico correspondia à 19.4% do total mundial; o comércio entre os países britânicos e os outros países estrangeiros representava 37.4% do comércio marítimo mundial.

Tomando o total do comércio puramente britânico e a metade do seu comércio exterior, verifica-se que 38.1% do comércio marítimo mundial poderá ser transportado por navios britânicos. Essa era, aliás, exatamente a proporção carregada pela marinha mercante inglesa antes da guerra. Assim a frota necessária à Grã-Bretanha poderá ser calculada como a que fôr capaz de transportar 40% do comércio marítimo mundial ou como uma suficiente para carregar o total do comércio puramente britânico e metade do seu comércio exterior.

O segundo critério é evidentemente o melhor.

Aos 17.000.000 de toneladas existentes antes da guerra, dever-se-ia adicionar uma reserva de 3.000.00 de toneladas brutas, que corresponderia ao total das perdas que a Grã-Bretanha sofreria durante um ano nesta guerra, caso fosse mantida a proporção de suas perdas máximas.

*(Boletim ns. 1, 2 e 3 do Ministério das Relações Exteriores)*

---

## O QUE É BAZOOKA?

A nova arma secreta do Exército Norte-Americano, batizada pelos soldados com o nome de "bazooka", apareceu pela primeira vez em público em uma exibição do Exército no parque do monumento de Washington em Nova York, a 16 de setembro último. Trata-se de um lançador de foguetes anti-tanques que segundo informam as autoridades militares "tem mostrado ser uma arma muito eficiente contra os grossos muros de tijolo, cantaria, concreto armado, trilhões de estrada de ferro tanto quanto contra-tanques". É a seguinte a descrição fornecida pelo Exército:

O "bazooka" é um tubo de metal medindo um pouco mais de 50 polegadas de comprimento e menos de 3 de diâmetro; é aberto nas duas extremidades. O tubo ou lançador é provido de uma ombreira e de dois punhos (um dianteiro e outro trazeiro) para o atirador bem como de alças de tiro e uma bateria elétrica destinada a inflamar a carga de projeção do foguete quando se puxa o gatilho. A arma é manobrada por dois soldados — o atirador e o carregador.

Depois do carregador ter colocado o foguete no tubo, êle gira a alavanca de um comutador para a posição "fogo", dá o aviso de "pronto" para o atirador e deixa-se cair ao chão, afastado do extremo posterior do tubo, pegando novo foguete. Quando o atirador aperta o gatilho a carga de projeção do foguete é inflamada e sai parcialmente pelo extremo posterior do tubo. O foguete é mais pesado do que uma granada de mão e mede quasi 2 pés de comprimento. Seu aspecto é o de uma pequena e alongada bomba de avião. Compõe-se de uma cabeça explosiva, tubo da carga de propulsão e cauda estabilizadora destinada a assegurar precisão no vôo.

A "bazooka" antes completa do que substitue as outras armas. É o equipamento regulamentar de certas espécies de tropa. Grupos de assalto, patrulhas anti-tanques e elementos de esclarecimento tem informado ser uma arma de grande eficiência. Tem sido empregada com êxito pelas forças de desembarque para neutralizar abrigos de concreto. Ao que se informa o foguete é capaz de perfurar a couraça de qualquer tanque atualmente em campanha contra os Aliados. (*Herald Tribune*).

(U. S. Naval Institute Proceedings, Novembro de 1943).

## O APETITE DE UM ENCOURAÇADO BRITÂNICO

A guarnição de um grande encouraçado consome em sete dias:

- 10.000 libras de farinha de trigo, das quais 8.000 para fabricação de pão;
- 10.000 libras de batatas;
- 5.000 libras de carne;
- 5.000 libras de legumes (quando possível);
- 3.600 latas de leite;
- 16.000 libras de peixe;
- 800 libras de "bacon";
- 800 libras de manteiga;
- 700 libras de gorduras;
- 100 libras de chá;
- 112 galões de rum.

O oficial-intendente deve providenciar para o fornecimento de 5.000 refeições por dia. Para isso saem dos paióis, diariamente, duas e meia toneladas de víveres.

O consumo de água é de 26.880 galões diários, dos quais apenas pequena parte é consumida na copa.

A venda de roupas e peças de uniforme varia de 200 a 250 libras esterlinas por semana.

(*The Fleet*, Março de 1944).

## A FROTA ANFÍBIA AMERICANA NO DIA "D"

O melhor meio de entender como e porque foi possível a invasão da França pelos Aliados, é passar em revista os navios e embarcações menores de que dispunha a Marinha dos Estados-Unidos no dia *D*.

De um modo geral as embarcações para o desembarque se dividem em três classes: navios de desembarque (*landing ships*) que designam os de maior porte necessários ao desembarque; embarcações de desembarque (*landing craft*), menores do que os navios e veículos de desembarque (*landing vehicles*), transportes realmente anfíbios.

Os navios de desembarque designados pelas iniciais *L.S.* compreendem vários tipos dos quais um dos maiores é o *L.S.T.* (*landing ship tanks*), navio que mede mais de 300 pés de comprimento e 50 de boca e cujo deslocamento varia de 4.000 toneladas para cima. Tanques de todos os tamanhos são transportados e desembarcados diretamente por sobre portas basculantes e rampas na proa do *L.S.T.* Além de tanques êsses navios transportam e desembarcam veículos de toda a espécie tais como escavadores e niveladores de terreno (*bulldozers*) que podem nivelar e transformar quasi todas as espécies de terreno em campos de aterrissagem ou acampamentos, em um dia. Os *L.S.T.* não podem encalhar e dar início ao desembarque sem que esteja assegurada uma cabeça de praia; todos êles são navios de oceano. Uma de suas características mais notáveis consiste na existência de compartimentos de lastro utilizados não só para dar inclinação ao navio para o desembarque de pequenas embarcações (que são transportadas no convés e escorregam para o mar) como também para lhes diminuir o calado, permitindo assim o encalhe na praia.

O maior dos navios de desembarque, de fato o único maior do que o *L.S.T.* é o *L.S.D.* (*landing ship, dock*), navio de desembarque, dique. Trata-se de uma adaptação do dique flutuante projetada para transportar e lançar pequenas embarcações de desembarque e que é utilizado como dique flutuante para todas as espécies de embarcações necessitando reparos ou armazenamento. O *L.S.D.* tem aparência de um contratorpedeiro visto de proa, com os seus numerosos canhões antitanques; nos últimos dois terços de seu comprimento é essencialmente dique; mede, de proa à pôpa quasi 500 pés.

A maior embarcação de desembarque é a *L.C.I.* (*landing craft, infantry*) embarcação de desembarque, infantaria, que mede 158 pés de comprimento e pode transportar 200 soldados em compartimentos com beliche para cada um; o primeiro modelo desse tipo foi experimentado em Outubro de 1942. Os britânicos desejavam embarcações transportadoras de tropas de desembarque, maiores do que as pequenas barcas ferri então em uso e porisso foi projetado o tipo *L.C.I.* para o transporte exclusivo de tropas. A embarcação assemelha-se a um navio mercante pequeno, de proa rombuda, tendo em uma das extremidades duas escadas de portaló (uma de cada bordo) que são arriadas até a água junto da praia, de modo a permitir que os soldados com o seu armamento completo possam descer

com facilidade em terra, com tempo moderado, e no dia *D* o tempo era tudo o que se podia imaginar de menos moderado.

Outra embarcação do mesmo porte é um primo menor do LST, designada pelas iniciais LCT. (*landing craft, tank*) embarcação de desembarque, tanque. Ela é transportada a bordo dos LST. ou em secções em outros navios grandes. A LCT. pode navegar em águas pouco profundas, onde não poderiam ter acesso os LST.; ela é uma embarcação intermediária capaz de transportar cinco tanques de 30 tons. Existe ainda uma outra embarcação designada pelas iniciais LCM. (*landing craft, mechanised*) embarcação de desembarque, mecanizada; mede 50 pés de comprimento e assemelha-se a um batelão. Destina-se a transportar um tanque tamanho médio, um caminhão ou um tractor pesado, dos navios de desembarque directamente à praia onde eles descem pelos seus próprios meios. Devemos dizer que todo o material aliado utilizado nas invasões é completamente a prova d'água de modo a não ser prejudicado pela arrebentação das praias e mesmo um mergulho completo nágua.

Existe ainda uma embarcação que se assemelha à um trenó ou bloco retangular de madeira, conhecida por LCP. (*landing craft, personnel*), embarcação de desembarque, pessoal. Pode transportar 36 homens e uma carga total de 8.000 libras. As vezes, toda uma flotilha de LCP. é transportada pelos grandes navios e posta nágua nas proximidades da praia de desembarque. Outras vezes uma LCP. reboca uma flotilha de LCR. (*landing craft, rubber*) embarcação de desembarque, borracha. Uma LCR assemelha-se a um desenvolvido bote de borracha, dos usados pelos aviadores em descidas forçadas no mar; tem capacidade para transportar dez homens e pode ser movida a mão quando o silêncio é indispensável. Outra variante da LCP. é a LCVP. (*landing craft, vehicle, personnel*) embarcação de desembarque, veículo, pessoal. Pode transportar 36 homens ou um caminhão de uma tonelada ou uma carga de 8.000 libras. Como acontece com as embarcações de desembarque e os navios de desembarque de todos os tipos, esta pequena ponte flutuante de ligação com a cabeça de praia está bem armada contra aviões ou artilharia terrestre. A maior parte dos navios e das embarcações de desembarque está bem provida de metralhadoras e de canhões.

Vejamos agora os veículos de desembarque, isto é, veículos que são de fato anfíbios, movendo-se nágua ou em terra com a mesma facilidade. O primeiro deles é o LVT. (*landing vehicle, tank*)

veículo de desembarque, tanque, mais conhecido pelo apelido de jacaré. Este monstro encouraçado lembra um enorme tanque, alto, e pode carregar vinte homens. Tem 25 pés de comprimento e é erizado de metralhadoras. O fato de que os homens por ele transportados chegam à praia a coberto por uma proteção de couraça torna os LVT. uma das armas mais formidáveis.

O veículo anfíbio mais conhecido no Exército Americano e provavelmente em todo o mundo é o *pato*. É essencialmente um robusto *chassis* com um casco de aço, um hélice e o equipamento necessário à navegação. Pode transportar fornecimentos ou tropas. Tanto anda em terra como no mar. Quando chega na praia, a força que aciona o hélice na pôpa quando na água, é suavemente aplicada às rodas e o veículo lembra realmente um pato saindo d'água. O movimento d'água para terra é contínuo, sem a menor interrupção.

O *jeep* anfíbio é uma outra variedade da família anfíbia, criada nesta guerra e sem a qual não teria havido invasão alguma.

Essas maravilhas da invasão têm tido considerável publicidade repetidas vezes, ora coletiva ora individualmente. Nunca, porém, tão grande número delas ou tantos tipos diferentes foram usados simultaneamente como no dia *D*. Vendo-as tôdas juntas começa-se a compreender quanta imaginação e quanto trabalho e que extraordinário planejamento tiveram lugar em silêncio nos dois anos que decorreram entre a participação dos Estados-Unidos na guerra e a invasão da França. (*Herald Tribune*).

(*U.S. Naval Institute Proceedings*, Agosto de 1944).

---

## “RECORD” NA CONSTRUÇÃO DE UM ENCOURAÇADO AMERICANO

O Arsenal de Filadélfia acaba de revelar que o superencouraçado *Wisconsin* foi entregue à Marinha dezoito semanas apenas após o respectivo lançamento, o que constitui provavelmente um *record* mundial. Em épocas normais o intervalo decorrido entre o lançamento e a entrada em serviço de um encouraçado é de um ano. Abrindo uma exceção, o Arsenal informou por intermédio do 4.º distrito Naval que o *Wisconsin* lançado ao mar a 7 de dezembro

entrou em serviço a 16 de abril. Publicações não oficiais noticiam que o deslocamento daquele encouraçado em plena carga é de 52.000 tons. (*Herald Tribune*).

(*U.S. Naval Institute Proceedings*, Agosto de 1944).

---

## MARINHA MERCANTE DOS ESTADOS-UNIDOS

A Marinha Mercante dos Estados-Unidos, que, no início da guerra, tinha um total de 11 milhões de toneladas, triplicou a sua capacidade, e hoje conta mais de 35 milhões de toneladas, constituindo uma Frota da Vitória de mais de 3.400 navios.

Em comemoração a tal acontecimento, os Estados-Unidos celebraram o "Dia da Frota da Vitória", a 27 de setembro último, e a Administração da Navegação de Guerra ofereceu uma flâmula a cada uma das 107 companhias de navegação, cujos 3.400 navios cortam agora todos os mares.

O Sr. Almirante Emory S. Land, Administrador da Navegação de Guerra, disse que sua organização "constitue agora a maior frota de navios mercantes registrada pela historia do mundo".

A tarefa da Marinha Mercante não terminará com a derrota da Alemanha, porque são necessárias duas ou três vezes a tonelagem atual para levar o peso de armas empregadas contra a Alemanha às centenas de ilhas nipônicas espalhadas pelo Pacífico e também ao continente da Ásia.

(*Jornal do Comércio*, 26-10-1944).

---

## MARINHA ITALIANA

Quando começou a guerra, a Marinha Italiana possuía seis encouraçados, dois dos quais inteiramente novos, que acabavam de ser entregues e que por conseguinte não estavam em serviço o tempo suficiente para que pudessem ter atingido elevada eficiência bélica.

Os outros quatro, embora projetados trinta anos antes, haviam sido inteiramente reformados e modernizados e desenvolviam uma velocidade de 27 nós, graças à instalação de novas máquinas motoras.

Exceção feita de dois cruzadores obsoletos de 3.000 toneladas conservados em serviço ativo para fins de mostrar a bandeira no Oriente, existiam 19 cruzadores, sete dos quais, nominalmente de 10.000 toneladas tinham de fato, deslocamento bastante maior; eram armados com canhões de 8 polegadas. Os 12 restantes deslocavam entre 5.000 e 8.000 toneladas e montavam canhões de 6 polegadas. Todas as 19 unidades eram de desenho relativamente recente e dispunham de elevada velocidade, o que era uma qualidade a que os técnicos navais italianos davam grande importância.

A frota torpedeira contava 61 contratorpedeiros (*caccia-torpediniere*) deslocando entre 935 e 1.729 toneladas e 71 torpedeiras de alto-mar (*torpediniere*) de 182 a 966 toneladas. Todos exceto 39 dentre êles, tinham menos de 15 anos, e poderiam, por conseguinte, ser considerados como mais eficientes do que os contratorpedeiros britânicos dos tipos *V* e *M*, cujos desenhos datam da última guerra, embora na prática essa suposição tivesse provado ser completamente errônea.

Muito menores porém altamente estimadas pelos seus possuidores, eram as flotilhas de M. A. S. (*motoscafi anti-sommergibile*), que em junho de 1940 compreendia 50 unidades. Os italianos esperavam muito dessas pequenas embarcações, tendo em vista o êxito conseguido por unidades semelhantes na guerra contra a Áustria em 1917-18.

Finalmente, os submarinos eram em número de 121; com exceção de sete usados para treinamento, eram todos modernos e deveriam se ter revelado armas perigosas em mãos decididas. Contava ainda a Marinha Italiana com um número conveniente de navios auxiliares de todos os tipos, que não detalharemos; não existiam praticamente porta-aviões mas apenas um pequeno transporte de aeroplanos em que havia sido convertido um navio mercante.

Em várias fases da construção encontravam-se dois encouraçados, uma dezena de pequenos cruzadores de alta velocidade e um pequeno número de contratorpedeiros, torpedeiros, M. A. S. e submarinos. Alguns dêles foram completados a tempo de participarem das ações finais da luta.

As perdas até ao presente incluem dois encouraçados, o maior dos quais sendo um dos que se achavam em construção quando começou a guerra. Por uma ironia da sorte, êsse navio — o *Roma*, de 35.000 tons, foi destruído por uma bomba lançada por um avião germânico que atingiu um paiol quando o encouraçado fazia a sua primeira viagem de Spezia a Malta, afim de se entregar aos Aliados era setembro de 1943. A outra unidade perdida foi o reconstruído *Conte di Cavour*, de 23.622 tons, torpedeado por aviões britânicos no pôrto de Taranto em novembro de 1940. Posteriormente foi pôsto a flutuar e rebocado para Trieste a fim de ser reparado mas é improvável que possa voltar ao serviço ativo.

Dos sete cruzadores pesados cinco foram perdidos, três dos quais na batalha do cabo Matapan; dos cruzadores ligeiros em serviço ao começar a guerra, seis foram perdidos; foram destruídos dois dos terminados mais tarde. Um dêles, o *Ulpio Traiano*, teve a felicidade duvidosa de ser o primeiro alvo do chamado "torpedo humano" em Palermo, em janeiro de 1943; o outro foi o *Ottaviano Augusto* afundado em Ancona pelos bombardeiros aliados no mesmo ano.

As perdas em contratorpedeiros não foram até agora oficialmente anunciadas, mas acredita-se que montem a mais de 60 embarcações das classes *caccia-torpediniere* e *torpediniere*. Não foram, também anunciadas as perdas totais em M.A.S. mas devem ser pelo menos tão numerosas quanto as anteriores pois só durante as operações na Sicilia foram destruídas dezesseis ou dezeseite e doze outras foram afundadas no ataque fracassado contra Malta em julho de 1941.

Segundo uma declaração publicada em Roma, foram afundados oitenta e quatro submarinos ou sejam dois terços dos que se encontravam em serviço. Um número considerável de embarcações auxiliares foi também destruído.

Tanto quanto se sabe, a esquadra atualmente cooperando com os Aliados inclui cinco encouraçados, oito cruzadores, mais de vinte contratorpedeiros e um número idêntico de submarinos, além de numerosos navios de menor importância, tais como corvetas construídas durante a guerra. A tonelagem em mãos dos alemães não pode ser muito importante. Inclue o inacabado *Impero*, os seriamente avariados e provavelmente incapazes de navegar cruzadores *Bolsano* e *Gorizia*, poucos contratorpedeiros e alguns submarinos.

Vários dentre êstes, ao que se informa, encontram-se em portos bulgarose podem, por conseguinte, ter sido capturados pela Marinha Soviética.

(*The Navy*, Outubro de 1944).

## CONSTRUÇÃO NAVAL BRITÂNICA

A Grã-Bretanha construiu 634 navios de guerra de maior envergadura, num total de 1.183.501 toneladas brutas, desde a irrupção da guerra até dezembro último, declarou o Primeiro Lord do Almirantado, Sr. A.V. Alexander, durante o debate sôbre assuntos navais, na Câmara dos Comuns. Entre êstes navios estavam incluídos couraçados, cruzadores, monitores, *destroyers* e submarinos.

Incluindo todos os outros tipos menores de embarcações de guerra, a construção naval, em quatro anos do conflito, de 1939 a 1943 ascendeu a um total de mais de 1.600.000 toneladas — “uma produção surpreendente”. No primeiro ano de guerra a Grã-Bretanha construiu 231 vasos de guerra, num total de 144.000 toneladas. No segundo ano, 914, de 452.000 toneladas; no terceiro ano, 960, de 509 mil toneladas.

A Grã-Bretanha construiu também 4.415.669 toneladas de navios mercantes, em quatro anos de guerra, de 1940 a 1943. Em quatro meses, de setembro a dezembro de 1939, 56 navios mercantes, de 243.000 toneladas, foram construídos nos estaleiros britânicos; em 1940( 182 navios mercantes, num total de 810.000 toneladas; em 1941, 236 de 1.158.000 toneladas.

Em 1942 — 259, de 1.302 toneladas; em 1943 — 337, num total de 1.204.000 toneladas.

A tonelagem de navios mercantes lançada na última guerra de 1915 a 1918, foi de 3.77.170 toneladas. O Sr. Alexander declarou, “com a mudança na situação da guerra, e a crescente atenção que podemos agora consagrar ao teatro do Extremo Oriente, podemos ter em vista a terminação do programa de tipos estandardizados, e já começamos a voltar as nossas atenções para a produção de navios mais adaptados aos serviços um tanto diferentes, que talvez sejam necessários durante as fases restantes da guerra. Êsses navios cons-

tituirão uma frota mais equilibrada, e serão também mais bem adaptados aos comércios especializados de post-guerra. Por ora, todavia, o controle das construções navais e dos consertos de navios pelo Almirantado deve necessariamente ser mantido”.

O governo decidiu estabelecer um Comitê de Construções Navais para dar parecer sobre todos os assuntos relativos à propriedades para construção, bem como entre os diversos tipos de navios mercantes, e sobre a concessão de instalações de construção naval entre os proprietários britânicos, aliados e neutros.

O Comitê esforçar-se-ia por promover a cooperação entre os proprietários de navios e os construtores navais na encomenda de nova tonelagem e nos arranjos para o bem-estar, eficiência e estabilidade da indústria de construções navais.

O Sr. Alexander descreveu este como um importante passo no sentido de assegurar garantias para a indústria de construções navais e de navegação. Representantes dos trabalhadores em construções navais teriam assento no Comitê. O Sr. Alexander revelou por fim que foram feitas concessões de cerca de cinco milhões de esterlinos para modernizar os estaleiros britânicos.

(*Jornal do Comércio*, 1-11-44)

## CONSTRUÇÃO NAVAL NOS ESTADOS-UNIDOS

O Sr. L. R. Sanfor, da Comissão Marítima dos Estados- Unidos, declarou que os estaleiros norte-americanos entregaram em maio último 155 navios mercantes, no total de 1.537.915 toneladas. Esta cifra elevou a 719 navios a produção dos primeiros cinco meses de 1944, num total de 7.247.557 toneladas. No período correspondente de 1943, os estaleiros entregaram 712 navios . . . . . (7.143.548 toneladas). O Sr. Sanford acrescentou que 16 navios da “Vitória” se reuniram à frota mercante norte-americana, durante maio, ou sejam mais seis que no mês anterior.

O Sr. Henry J. Kaiser é de opinião que os Estados- Unidos vendam aos Aliados, em condições especiais de pagamento, grande número de navios, a fim de ser restabelecido o equilíbrio do comércio marítimo no pós-guerra. O Sr. Kaiser, acentuando a necessidade de a construção naval não ser interrompida, estimou que a tonelagem atual da Marinha Mercante norte-americana é igual à de 1939, ano

em que a renda nacional foi de 70.000.000 dólares. O Sr. Kaiser calcula que a renda dos Estados-Unidos subirá a 120.000.000 dólares nos anos que se seguirem à guerra, devendo-se, porisso, registrar um grande incremento no transporte de mercadorias.

(Boletim n. 7 do Ministério das Relações Exteriores).

## ASSIM SURTIU A PODEROSA FROTA AMERICANA

A Marinha dos Estados-Unidos, em tempo de paz é inteiramente dirigida pelos seus próprios oficiais, na sua quasi totalidade graduados pela Academia Naval.

Alguns anos antes da guerra atual, constatando-se que a Academia Naval não poderia suprir o número de oficiais para as necessidades do tempo de guerra o Departamento da Marinha estabeleceu Centros de Treinamento de Oficiais da Reserva, em vários colégios, através de todo o país. Assim, os estudantes tiveram a oportunidade de tomar cursos da ciência naval, inclusive treinamento no mar durante os meses de verão e, de acôrdo com o grau de aproveitamento de cada um, iam eles sendo comissionados na Reserva Naval.

Declarado o estado de emergência, tiveram ordem de ingressar no serviço ativo. Entretanto, quando irrompeu a guerra, verificaram as altas autoridades da Marinha que, nem mesmo aqueles centros de preparação de oficiais da reserva e a Academia Nacional poderiam fornecer oficiais em número suficiente para as exigências do programa de expansão da esquadra estadunidense.

Por esse motivo, em Fevereiro de 1942, em tôdas as cidades-chaves do país, foram estabelecidos escritórios de recrutamento, aos quais se apresentaram centenas de milhares de candidatos, munidos dos seus certificados de conduta militar, aproveitamento e saúde e, em seguida, eram encaminhados ao Departamento de Marinha, para consideração final. Assim, obtiveram comissionamento 72.000 candidatos, todos procedentes da vida civil.

Enquanto isto sucedia, era estabelecido um novo programa educacional para a formação de novos oficiais em todos os colégios, inclusive cadetes da arma de aviação.

Em face dessas iniciativas, de um modo geral, o recrutamento tem correspondido às necessidades, com exceção de oficiais médicos, dentistas, capelões e oficiais especializados em engenharia.

Em comparação com o aumento da reserva naval o incremento na Marinha regular tem sido pequeno relativamente.

Em setembro de 1939, quando o Presidente dos Estados-Unidos declarou o estado de emergência, às fileiras da Marinha foram chamados todos os oficiais e homens reformados e aceitos os oficiais da reserva que voluntariamente se apresentaram. Àquele tempo o Governo autorizava a expansão do programa naval, contudo, em julho de 1940, contava a Marinha com pouco mais do que 160.000 homens e no fim do mesmo ano, com 215.000. Em junho de 1941, totalizava somente 300.000, número insuficiente para corresponder às necessidades previstas no programa expansionista.

Várias medidas foram, então, tomadas para estimular o recrutamento. Assim, em dezembro, o seu efetivo tinha sido duplicado.

Imediatamente após o ataque a Pearl Harbour, num mês, o número adicional de convocados atingia a 40.000.

Em dezembro de 1942, o alistamento de homens entre a idade de 18 e 37 anos foi suspenso e em 1 de fevereiro de 1943, a Marinha dispunha de cerca de 900.000 voluntários, dos quais 205.609 na idade legal.

Pelos dados estatísticos que se seguem pode-se ter a noção exata dos efetivos da Marinha Americana nos últimos quatro anos, isto é, durante o período compreendido entre 1939 e 1943:

<i>Setembro 1943</i>	<i>Dezembro 1941</i>	<i>Dezembro 1943</i>
Marinha:		
126.418	325.095	2.252.606
Fuzileiros:		
19.701	70.425	391.620
Guardas-Costa:		
10.079	25.002	171.518

O treinamento dos homens na Marinha dos Estados-Unidos é um processo contínuo. Começa quando o cidadão ali ingressa e só termina quando êle obtem baixa. E não será exagero dizer que os sucessos alcançados pela poderosa esquadra de Tio Sam

decorrem do treinamento dos oficiais que é, indiscutivelmente, muito mais complexo. O primeiro passo consiste na classificação de acôrdo com a capacidade individual e os pendores de cada candidato. Isto é particularmente levado em conta no caso dos oficiais da reserva que devem ser essencialmente especialistas, justamente porque não existe tempo suficiente para que êles possam se devotar aos necessários estudos e treinos que possam rãpidamente identificá-los com qualquer espécie de serviço.

As unidades R.O. T.C. (Corpos de Treinamento de Oficiais da Reserva) que fazem parte do programa V - 1, foram estabelecidas, como dissemos, em vários colégios e cursos de ciência naval, incluindo cruzeiros de instrução. Com a aproximação da guerra, o treinamento dos estudantes foi reduzido na maioria dos colégios para dois anos e meio e êles se tornaram eventualmente parte integrante do programa da Marinha (V - 12).

Em 1935, o Congresso havia autorizado o treinamento dos cadetes da aviação naval.

Estabelecido o programa que tomou a denominação V - 5, teve início a seleção do pessoal pelo alto *standard* moral, físico e psicológico de cada um.

O período de treinamento normalmente requeria de 12 a 15 meses exclusive os conhecimentos gerais exigidos em qualquer colégio para os estudantes até 17 anos de idade.

Os seis primeiros meses, na aviação, são destinados aos conhecimentos da infraestrutura; em outras palavras, ao aprendizado de tudo que, em terra, se relaciona com o vôo. O segundo periodo consiste dos vôos preliminares, intermediários e avançados.

Terminado êsse período com o necessário aproveitamento, então, o cadete é considerado na reserva naval, ou comissionado como segundo-tenente e chamado ao serviço ativo como piloto.

O programa V - 12 foi estabelecido em julho de 1943. Inicialmente consistiu no aproveitamento dos estudantes já pertencentes à Reserva Naval, novos estudantes civis e jovens convocados especialmente selecionados. Os novos estudantes são selecionados entre os que possuem curso de humanidades e que demonstrarem qualidades para exercer o oficialato. Assim, são êles introduzidos na Marinha como aprendizes-marinheiros ou distribuídos pelas universidades a fim de seguirem os cursos especificados pelo Departamento de Ma-

rinha. Isto permite a seleção dos melhores homens em largas e democráticas bases e o treino daqueles que demonstraram superior habilidade e outras qualidades para se tornarem um bom oficial.

O elo de ligação entre os colégios com cursos de treinamento e a esquadra é o programa dos guardas-marinha da Reserva Naval. Os estudantes que têm as suas tarefas de convés ou de máquinas nas unidades navais são, em seguida, mandados para uma das seis escolas de cadetes, para um curso de quatro meses. De acordo com o aproveitamento alcançado no primeiro mês, são eles considerados guardas-marinha e, após os três meses restantes de um treino intensíssimo, oficiais da reserva.

Inicialmente, quatro escolas de guardas-marinha estabelecidas foram localizadas nas universidades de Columbia, Notre Dame, Northwestern e a Academia Naval, sendo, pelos resultados obtidos necessário apenas a fundação de mais duas, em Cornell e Plattsburg, com capacidade para atender a 9.000 homens.

O esforço conjugado desses centros de instrução naval tem correspondido às necessidades da esquadra em evolução sempre crescente.

O treinamento dos recrutas na Marinha é iniciado após os testes levados a efeito para distinguir a habilidade de cada recruta. Esses testes são baseados nas diferentes espécies de serviços a serem desempenhados a bordo em adição a um teste geral de classificação, que consiste na determinação sistemática das aptidões em leitura, conhecimentos de mecânica e trabalhos especificados. Essas aptidões são catalogadas e arquivadas e, delas são estabelecidas as quotas de homens disponíveis para cada espécie de tarefa a bordo das unidades ou fora destas, de acordo com a melhor qualificação.

“Eles aprendem as coisas da Marinha e a Marinha os estuda ao mesmo tempo”.

Posteriormente são organizadas tripulações e embarcadas no couraçado *New Jersey*, que desempenha a função de navio-escola, para os exercícios de guerra. Durante esse período de “batalha”, uma série de testes e estudos requeridos das diversas tarefas são realizados a bordo, tais como: determinar aqueles que melhores aptidões demonstram para os serviços de inter-comunicações por sinalização ou por telefone, observadores noturnos ou chefes de guarnições de peças. Assim, estão considerados prontos para entrar em ação. Com essa finalidade a Marinha Americana possuía quatro

centros de instrução permanentes — Newport, Norfolk, Great-Lakes e San Diego — mas com a entrada dos Estados-Unidos na guerra, foram criados outros em Brainbridge, Sampson e Farragut.

O mesmo sistema é adotado para os recrutas que queiram desempenhar funções tais como eletricitas, maquinistas, cozinheiros, pa-deiros ou dispenseiros. Passam todos por um treinamento em escolas especializadas.

Contudo, quando o individuo vai definitivamente para bordo, só então, êle compreende que o seu treino apenas começara, porque êle deve ampliar os conhecimentos que êle já alcançou e como desem-pennar os deveres de acôrdo com as tradições da Marinha. Esta é outra forma de conduzir operações pelas fôrças embarcadas.

Isto não significa o que é o navio mas significa o melhor treina-mento porque é aquele que vem sòmente com as operações de tempo de guerra no mar. Em outras palavras: o combate é o melhor de todos os treinamentos.

(*Jornal do Brasil*, 12-11-1944).

---

### O "JANE'S FIGHTING SHIPS" PARA 1944

A edição para 1944 do *Jane's Fighting Ships*, publicada em setembro último traz uma tal quantidade de preciosas informações (muitas das quais inteiramente novas) que bem justificam um ligeiro resumo feito pelo *Herald Tribune* de New York de 22 daquele mês e relativo às principais Marinhas em luta. Por êle se verifica como as Marinhas Germânica e Japonesa decaíram durante os dois anos decorridos da última edição da obra e como no mesmo intervalo progrediram as Marinhas dos Aliados. Várias conclusões podem ser tiradas:

Primeira — Todos os grandes navios de guerra dos Estados-Unidos montam uma tal abundância de armas antiaéreas e podem produzir um tal volume de fogo que lhes permitirá desbaratar qual-quer ataque aéreo.

Segunda — Acredita-se que tenham sido completados dois novos encouraçados japoneses de 45.000 tons. Denominam-se êles *Mushasi* e *Yamato*, nomes de duas antigas províncias japonesas.

Terceira — Mais de 200 submarinos japoneses foram indubitavelmente afundados durante o ano de 1943; mais de 500 outros foram afundados desde setembro de 1939.

Quarta — Não existe mais nenhum navio capital germânico em condições de combater.

Quinta — Já foi admitido que mais de 40 porta-aviões britânicos e mais de 100 americanos acham-se operando no mar. Seus nomes são mencionados e aparecem fotografias de muitos deles.

Sexta — Ao passo que os alemães não parecem estar tentando seriamente a substituição de suas unidades perdidas, mesmo submarinas, os japoneses estão fazendo tudo o que podem para manter a potência de sua frota, embora com pequeno resultado.

Sétima — O pessoal da Marinha Japonesa é dado como sendo de 325.000 homens em contraste com 3.500.000 homens da Marinha Americana.

Oitava — Os japoneses além dos dois encouraçados de 45.000 toneladas a que já nos referimos, incorporaram ao serviço ativo outros quatro de 40.000 tons. durante o ano passado. Chamam-se eles *Owari*, *Tosa*, *Aki* e *Satuma*. Montam 9 canhões de 16 polegadas e desenvolvem 30 nós de velocidade. Isto dá aos japoneses um total de 17 navios encouraçados em boas condições, uma forte esquadra.

Os japoneses perderam apenas dois encouraçados depois de Pearl Harbour, ambos da classe *Kongo*. Relativamente ao encouraçado *Haruma* cuja destruição por um avião do Exército Americano é controvertida, *Jane* informa o seguinte: "A alegação não pode ser provada" e além disso sabe-se que as autoridades navais americanas consideram aquele encouraçado como muito provavelmente em serviço.

Os japoneses perderam 8 porta-aviões do total de 13 que possuíam, sendo muito possível que tenham outros em construção. É nessa categoria de navios que os americanos deixam os nipônicos distanciados a perder de vista. A Frota dos Estados-Unidos possui atualmente pelo menos 20 porta-aviões de primeira classe de 27.000 toneladas de deslocamento. São eles: *Bon Home Richard*, *Ranger*, *Enterprise*, *Saratoga*, *Intrepid*, *Franklin*, *Yorktown*, *Hornet*, *Essex*, *Ticonderoga*, *Hancock*, *Randolph*, *Lexington*, *Bunker Hill*, *Wasp*,

*Shangri-La, Bennington, Tarawa, Kearsage, Oriskany* e outros de nomes igualmente famosos.

A Marinha Americana possui mais os seguintes porta-aviões da classe *Independence* de 10.000 tons.: *Princeton, Belleau Wood, Cowpens, Monterey, Cabot, Independence, Langley, Bataan, San Jacinto* e muitos outros. Da classe *Casablanca* de 9.000 toneladas existem: *Corregidor, Guadalcanal, Natoma Bay, Midway, Tripoli, Wake Island* e dúzias de outros. Existe ainda a classe *Breton* de 10.000 tons. além da classe *Sangamon* também de 10.000 toneladas constituída por antigos navios-tanques transformados em porta-aviões. Menção é feita, ainda, da classe *Long Island* de 10.000 toneladas constituída por navios mercantes adaptados.

Quanto aos encouraçados, a Marinha dos Estados-Unidos possui pelo menos 26 dêsses grandes dominadores dos mares. A construção das unidades de 65.000 tons. *Montana, Ohio, Maine, Louisiana* e *New Hampshire* foi temporariamente interrompida. As novas unidades incorporadas à esquadra são *New Jersey, Iowa, Missouri, Wisconsin, Illinois* e *Kentucky*, todos de 52.000 tons.; o *Indiana, Massachussets, Alabama* e *South Dakota* de 35.000 tons. e *North Caroline* e *Washington* de 25.000 tons. Os encouraçados cuja construção foi suspensa não estão incluídos nos 26 mencionados. O destino que terão dependerá da guerra, mas sabe-se de outras fontes que os porta-aviões de 45.000 tons. e os encouraçados de 52.000 tons. terão certamente preferência para o acabamento.

A Marinha dos Estados-Unidos abandonou os contratorpedeiros de 1.700 tons. em favor dos condutores de flotilhas de 2.200 toneladas. A Marinha Americana possui 4.167 navios. Outras Marinhas além da Britânica apresentam pouca alteração exceto a do Canadá. A Marinha Canadense possui atualmente várias centenas de contratorpedeiros e de contratorpedeiros de escolta e um pessoal naval formidável que se elevava a 83.000 homens, oficiais inclusive, em 1.º de maio de 1944.

Os russos deveriam ter recebido da Inglaterra e dos Estados-Unidos um certo número de unidades mas o único navio cuja transferência para os *Soviets* consta do *Jane's* é o cruzador americano *Milwaukee*.

A secção referente à Inglaterra não dá nenhum navio afundado durante o último ano, o que ela pela primeira vez acontece depois da guerra. A Marinha perdeu ao todo, cinco encouraçados, sete

porta-aviões, vinte e sete cruzadores e algumas centenas de embarcações menores; somente em contratorpedeiros a lista enche quatro sólidas páginas em um volume de um pé de comprimento.

Todos os navios prontos da Marinha Francesa estão agora operando com os aliados. Tanto o *Tirpitz* como o *Gneisenau*, únicos remanescentes dos navios capitais germânicos, são dados como completamente avariados. Os 342 navios da Marinha Italiana precisam ser acuradamente verificados e não poderam ser catalogados.

Talvez a informação mais curiosa do volume seja uma pequena nota em tipo miúdo, relativa à pintura dos navios britânicos. Nas águas metropolitanas eles são pintados de cinzento escuro, no Mediterrâneo de azul escuro, nas águas da China, verde oliva escuro, na América e nas Índias Ocidentais são cinzento claro. A cor da pintura está de acôrdo com a coloração do mar, além da camuflagem, o que constitue uma das alterações conseqüente da guerra nos sete mares.

(*U. S. Naval Institute Proceedings*, Novembro de 1944).

---

## AS PERDAS JAPONESAS

Em três anos de guerra, a Marinha dos Estados-Unidos afundou 1.400 navios japoneses, num total de 4.750.000 toneladas, aproximadamente; abateu ou destruiu 10.000 aviões japoneses e eliminou os nipônicos de uma superfície de cerca de 8.170.000 milhas quadradas do Oceano Pacifico. Estes dados foram revelados numa publicação distribuída pelo Departamento de Marinha.

A notícia acrescenta que as perdas japonesas em homens foram de 29.000 mortos, mais de 9.000 desaparecidos, 4.500 prisioneiros e 30.500 feridos.

A despesa da Marinha de Guerra atinge até agora a soma de 94.000.000.000 de dólares. A Marinha construiu, equipou e comissionou navios num total de 10.300.000 toneladas e 62.000 aviões.

(*Jornal do Comércio*, 21-11-1944).

---

## CINCO MILHÕES DE SOLDADOS AMERICANOS LUTAM NO ULTRAMAR

Noventa e oito bilhões de dólares foram gastos pelos Estados-Unidos no decorrer do ano fiscal que terminou no dia 30 de junho de 1944 — foi anunciado no relatório anual das Forças do Exército dos Estados-Unidos, divulgado pelo tenente-general Brenon Sumervell, acrescenta:

No momento em que for publicado esse relatório, haverá quasi cinco milhões de soldados norteamericanos em ultramar. Os abastecimentos necessitados por um soldado aumentaram de uma tonelada na última guerra para cinco toneladas nesta. No decorrer do último ano enviamos 115.000 caminhões, somente à Rússia. Além disso, entregamos ao referido país 8.000 veículos de combate inclusive 2.000 tanks. Isso representa um total de 15 bilhões de dólares. Embora as proesas da produção norteamericana tenham sido notáveis, muito resta ainda a fazer antes de celebrarmos a vitória. Neste momento, as nossas forças no estrangeiro precisam de artilharia pesada, de munições pesadas, de caminhões pesados, de pneus e de tratores pesados. O que conseguimos no passado não pode desviar a nossa atenção das realidades dos atuais problemas da produção.

No princípio de 1944, tornou-se obvio que a artilharia pesada desempenharia um papel muito maior nas operações do que o que lhe fora primitivamente atribuído. O uso efetivo do canhão de 155 milímetros durante a campanha da África do Norte e no Pacífico, contra os japoneses, contribuiu para intensificar os pedidos dos diversos comandantes relativamente a essa arma.

A experiência demonstrou que, durante o último inverno de luta na frente italiana, os gastos em artilharia e munições pesadas foram substimados. Por exemplo, na última quinzena de fevereiro e também na última de março, a média do número de projeteis do canhão de 155 milímetros, disparados na frente italiana, foi duas vezes maior do que a média usada nos cálculos dos abastecimentos em munições.

Segundo o relatório as pesquisas e o programa do desenvolvimento demonstraram resultados notáveis no decorrer do último ano fiscal no fim do qual era difícil encontrar no equipamento das forças norteamericanas operando em ultramar uma peça idêntica às que eram usadas quando os Estados-Unidos entraram na guerra. Por

exemplo, os infantes têm agora um novo uniforme mais quente e outro mais leve, o seu fuzil é semi-automático, e sua baioneta mais curta e mais mortífera e as novas botas de combate eliminaram a necessidade do uso de polainas. Uma metralhadora totalmente nova, inteiramente metálica, com uma potência de fogo três vezes maior do que a velha "Thompson" foi produzida, e agora nenhuma peça anti-aérea é semelhante ao que era nos dias de pre-guerra.

O general Somervell concluiu: — "Lutamos em duas frentes. De maneira alguma o nosso esforço no Pacífico pode ser considerado como menor. Cerca de 60% dos carregamentos destinados ao exército atravessaram o Atlântico, o resto foi para o Pacífico. Cerca de 70% das tropas foram enviadas para os teatros de guerra ocidentais e 30% para os do Pacífico. O número de cartas distribuídas pelo "Departamento Signal Center" durante o ano passou de 2.700.000 a mais de 5 milhões".

(*Jornal do Comércio*, 21-11-1944).

---

## PORTOS PRE-FABRICADOS NA FRANÇA

Dois portos artificiais completos, com docas, molhes, quebramar etc., foram rebocados através do Canal da Mancha e instalados na costa da Normandia dentro de três semanas da data do desembarque aliado.

Esses portos eram suficientemente amplos para descarregarem pelo menos 12.000 tons. de suprimentos e 2.500 veículos por dia e o véu do segredo que ora se levanta, explica porque os exércitos desembarcados puderam avançar pela França a dentro, dispondo apenas de um único porto natural — Cherburgo — para o serviço de abastecimento.

A fim de fornecerem proteção imediata para as embarcações menores, 60 navios velhos foram afundados, formando cinco pequenos quebra-mares ao longo da costa francesa. Vários navios e de guerra britânicos e holandeses foram postos a pique juntamente com os demais, constituindo 24.000 pés de linhas quebra-mares.

O planejamento da gigantesca tarefa começou em junho de 1943, quando os oficiais especializados, americanos e ingleses, con-

cluíram que os portos franceses que caíssem em poder dos aliados, não teriam possivelmente a capacidade precisa para a grande quantidade de suprimentos a ser tratada.

“Com o fim de acomodar a necessária navegação e o equipamento portuário preciso, cada pôrto deveria ter mais ou menos a superfície de *Dover*, declara a informação. Um dos portos foi confiado aos americanos e o outro aos ingleses. A decisão de ser efetivado o projeto foi tomada na Conferência de Quebec e acarretava:

1 — Construção de 150 caixões de concreto (muralhas de cais) de seis tamanhos diferentes para diversas profundidades d'água até o máximo de 5 1/2 braças (33 pés). O caixão maior deslocava 6.044 tons. e o menor 1.672;

2 — Prefabricação de 7 milhas de equipamento de molhes e reunião dos pedaços de 480 pés de comprimento, a serem rebocados;

3 — Construção de quebra-mares exteriores, feitos com flutuadores de aço pesando 15.000 toneladas;

4 — Preparar os navios a serem afundados de modo que o fossem fácil e rapidamente e assentassem no fundo em posição vertical.

Só a construção dos caixões ocupou 20.000 operários britânicos e vários milhares de outros trabalhadores nas diversas estruturas. Embora muitos desconfiassem do que se tratava, nenhuma indiscrição se verificou.

Além da construção foi necessário traçar planos para:

1 — Rebocar os caixões, quebra-mares e equipamento dos molhes desde Glasgow e Leith com 58 rebocadores, necessitando 500 reboques diante da ação inimiga;

2 — Utilização e preparo da frota de rebocadores;

3 — Formar e treinar o pessoal das Marinhas Americana e Britânica e os maquinistas.

Zarpando logo depois de terem as tropas atingido as praias, os navios a serem afundados fizeram a travessia por seus próprios meios a despeito da sua adiantada idade. Foram postos a pique por meio de cargas explosivas e cinco dias depois as tropas e o

equipamento em terra obtinham valiosa proteção e abrigo. Nesse interim, os quebra-mares, caixões e molhes eram rebocados a uma velocidade média de 4 nós através de um mar agitado. Por felicidade poucos rebocadores se perderam por ação do inimigo.

No dia *D* oito pesadas amarrações haviam sido fundeadas em águas profundas para nelas serem presos os caixões e os quebra-mares flutuantes, quando chegassem. Turmas de pessoal especializado americano e britânico varreram as minas, talharam rampas e prepararam as estradas até a praia a fim de receberem as extremidades dos molhes. Tudo se passou de acôrdo com os planos durante 12 dias, quando caiu um tufão, o pior verificado no mês de junho durante 40 anos. Soprando em direção exposta, a tempestade quási destruiu o pôrto americano. Quebra-mares de aço e de concreto pesando milhares de toneladas foram atirados em terra; o pôrto britânico não foi tão mal tratado, contudo, e dentro em breve estava instalado.

“Os abrigos proporcionados por ambos os portos além de três abrigos adicionais fornecidos pelos navios afundados, resistiram perfeitamente à tempestade e indubitavelmente evitaram grandes perdas de vidas e de equipamentos”, declara a informação a que nós estamos reportando. “Descarregar qualquer suprimento em outra parte da costa teria sido absolutamente impossível; mesmo no pior dia do temporal 800 toneladas de gasolina e munições bem como inúmeras tropas foram desembarcadas nos molhes”.

A construção do pôrto americano ficou a cargo da seção de engenheiros da Marinha enquanto que a do britânico coube à Marinha e ao Exército Reais. O equipamento necessário foi fornecido pelos britânicos. Não foi tarefa fácil instalar um molhe de centenas de pés de comprimento em uma costa espraçada onde a diferença de marés se elevava a mais de 20 pés. A respeito desse problema cruciante o Primeiro Ministro Churchill enviou ao Chefe das Operações uma nota que caracteriza a magnitude da estupenda tarefa:

“Os molhes devem acompanhar a variação das marés. Mandeme a melhor solução. Não faça objeções, as dificuldades se encarregarão disso”.

(*U. S. Naval Institute Proceedings*, Novembro de 1944).

## O ESFORÇO DE GUERRA DA GRÃ-BRETANHA

Em seu XVII relatório ao Congresso sobre a Lei de Empréstimo e Arrendamento, o Presidente Roosevelt assinalou que o Empréstimo e Arrendamento Recíproco de parte da Commonwealth Britânica aumentou extraordinariamente no período de um ano, que findou em 13 de junho próximo passado.

Nessa data, os gastos de Empréstimo e Arrendamento da Commonwealth ascenderam a um total de 3.348 milhões de dólares, quasi três vezes o total anunciado pelos governos da Commonwealth no ano anterior quando a cifra foi de 1.175 milhões de dólares.

O Presidente Roosevelt enviou êsses dados ao Congresso, acompanhados de uma carta, na qual reconhece que, não fôsse o auxílio prestado pelo Reino Unido, a invasão da França teria sido, sem dúvida alguma, retardada de muitos meses.

"Seriam necessários cerca de mil navios, para enviar através do Atlântico o que recebemos para os nossos homens, de parte do Reino Unido", observou o Presidente. O Sr. Roosevelt declarou que mais de dois milhões de homens dos Estados-Unidos haviam chegado ao Reino Unido, até o dia D, 6 de junho de 1944.

"Desde o dia em que chegaram os nossos soldados em 1942, dois terços de todos os suprimentos e equipamentos comumente exigidos pelas tropas dos Estados-Unidos nas Ilhas Britânicas haviam sido fornecidos pelo Empréstimo e Arrendamento Recíproco.

Para a guerra contra o Japão, as forças dos Estados-Unidos receberam também crescentes quantidades de suprimentos e serviços, nos últimos seis meses, como Empréstimo e Arrendamento Recíproco da Austrália, Nova Zelândia e Índia. As forças no Pacífico já receberam 1.850 milhões de libras (pêso), só de mantimentos, de parte da Austrália e da Nova Zelândia.

Mais de 9.500 embarcações de desembarque, pequenos navios e barcos foram produzidos e entregues pela Austrália, somente, em tempo para a campanha das Filipinas, e mais doze mil estavam em construção. A Austrália e a Nova Zelândia entregaram às forças dos Estados-Unidos muitas centenas de navios de cabotagem, barcas, rebocadores, navios-farol, hiates e lanchas.

O crescimento do auxílio de Empréstimo e Arrendamento da Índia manteve-se *pari passu* com o ritmo das operações nos teatros

da Birmania, Índia e China. A sua proporção mais significativa foi de gasolina de aviação e outros produtos de petróleo dos recursos petrolíferos britânicos no Oriente Médio, destinados a movimentar as Super-Fortalezas, nas suas incursões com base na China e Índia, sobre a Metrópole japonesa, ou sobre as praças-fortes como Singapura. Estes suprimentos estão sendo empregados também pelas X e XIV Fôrças Aéreas dos Estados-Unidos.

O total de 2.437 e 62 mil dólares aplicados na parte referente ao Reino Unido, incluiu a construção de campos-bases, depósitos e outras instalações para os exércitos dos Estados-Unidos, tendo sido empregado neste programa quási um terço da fôrça total construtora da Grã-Bretanha.

Indicou o Presidente que os dados citados eram a reflexão incompleta do valor desses abastecimentos para os Estados-Unidos, visto que as taxas de câmbio geralmente não refletiam adequadamente preços mais baixos que em geral prevaleciam nos países interessados, reduzindo assim o valor do auxílio.

Alguns dos projetos de fornecimento executados pelos Britânicos realizaram uma diferença de vida e morte na luta êste ano. Nós e os britânicos pudemos completar as deficiências recíprocas de tal maneira que nosso poder combinado multiplica muitas vezes seu valor monetário.

O projeto isolado mais crítico do Reino Unido foi a produção de virtualmente todo o equipamento portuário artificial empregado nas pratas da França. "Até agosto não estávamos em condições de fazer desembarcar em Cherburgo abastecimentos em qualquer quantidade".

Referiu-se também o Presidente à contribuição britânica para os transportes antes e depois do dia *D* e revelou que o segredo que havia por detrás da marcha dos exércitos de Patton e Hodges através a França tinha sido a duplicada produção da Grã-Bretanha, durante os meses que precederam o dia "D", de vasilhames de ferro para transporte de combustível, conhecidos por *Jerry-cans*. Êsse vasilhame feito inicialmente pelos alemães, foi copiado pelos britânicos e empregado nas marchas do Oitavo Exército que enviaram Rommel de El Almeir à Tunísia.

Muitos milhões desses vasilhames — disse o Presidente — produzidos pelo Sistema Recíproco de Empréstimo e Arrendamento, foram cheios e se encontravam prontos para seguirem no dia *D*.

Encontravam-se entre os primeiros fornecimentos lançados nas praias França e quando o Primeiro e Terceiro Exércitos dos Estados- Unidos irromperam na Normandia, nesses vasilhames é que foi enviado o petróleo de que careciam nossos tanks e caminhões para se manterem em movimento. Sem êles teria sido impossível aos nossos exércitos realizar sua marcha através o território francês em passo que excedeu a *blitzkrieg* de 1940.

Aviões de carga e mesmo aviões de combate os transportaram para os aeródromos avançados. Caminhões de todos os tamanhos, *jeeps* e carros blindados, tudo quanto girava sôbre rodas, foi carregado de *jerri-cans* e conduzidos à linha de frente. Eram fortes bastantes para serem atirados do ar nos rios e correntes d'água ou atirados de bordo porque possuíam bolsões de ar que os faziam flutuar, mesmo cheios.

Hoje os *jerri-cans* continuam sendo enviados à França aos milhões. Estão sendo empregados próximos às linhas de frente onde não podem ir os óleo-dutos e os caminhões-pipas.

Os britânicos também nos deram importante e vital auxílio na primeira linha-duto construída pelos Estados- Unidos de Cherburgo a Paris. Essa linha foi construída quási inteiramente de canos fornecidos pelos britânicos no Sistema de Empréstimo e Arrendamento Recíproco.

O Presidente mencionou também o desenvolvimento da unidade de ponte metálica chamada *Batley* que permite uma ponte bombardeada ser substituída em poucas horas. Foi alcançado um acôrdo segundo o qual a Grã-Bretanha produziria as pontes *Batley* necessitadas pelos exércitos dos Estados- Unidos bem como os da Grã-Bretanha no teatro de guerra europeu. Os britânicos também forneceram o desenho da ponte aos americanos de sorte que a mesma pudesse ser construída também pelos Estados- Unidos para outros teatros de guerra. "Com tôdas as pontes virtualmente destruídas, sôbre o Sena entre a Normandia e Paris, e com milhares de pontes destruídas completamente na França, as pontes *Bailey* foram de importância critica permitindo os abastecimentos às tropas nas linhas de frente.

Fôsse por via férrea ou rodoviária, o milagre de transportes registrados pelos exércitos foi alcançada apenas porque a Grã-Bre- nha e os Estados Unidos, combinaram suas produções e seus planos para realizar os serviços.

Noventa e cinco por cento dos abastecimentos civis essenciais desembarcados na França, nos primeiros 90 dias depois do dia *D* vieram dos stocks da Grã-Bretanha, na maior parte víveres.

O maior projeto de sistema recíproco de empréstimos e arrendamento com a Grã-Bretanha em termos de custo, foi a construção das grandes bases da 8.<sup>a</sup> e da 9.<sup>a</sup> forças aéreas, que envolveram uma despesa de 440 milhões de dólares e empregaram dez mil trabalhadores.

Entre outros itens contam-se a construção de vinte trens-hospitais fabricados e equipados na Grã-Bretanha, hospitais com casas para cem mil homens e literalmente todos os tipos de abastecimentos para nossas forças, desde os dois maiores navios do mundo para conduzirem tropas americanas através do Oceano: o *Queen Mary* e o *Queen Elizabeth*, até 16 milhões de caixas de fósforos.

A despeito da própria escassês britânica de víveres 20% dos abastecimentos para nossas forças no Reino Unido foram proporcionados pela própria produção britânica de alimentos frescos e da produção de todo o seu Império.

Os Estados Unidos já haviam recebido da Grã-Bretanha mais de 2.100 aviões britânicos até junho de 1944. "Recebemos 500 planadores *Horsa*, mais de 700 *Spitfires* e centenas de outros aviões. Mais importante sob muitos aspectos foi, entretanto, o auxílio dado às nossas forças aéreas pelos britânicos em vários projetos de vital importância.

O Presidente acrescentou que os depósitos auxiliares de gasolina que permitiram aos caças dos Estados Unidos oferecer aos bombardeiros proteção em longo raio de ação, foram quase todos feitos na Grã-Bretanha.

Os Estados Unidos estavam também recebendo diretamente muitos materiais estratégicos, utilidades e víveres importantes, entre estes borracha crua de que os embarques para os Estados Unidos procedentes do Commonwealth totalizaram cerca de 78 mil toneladas. "Cerca de 70 mil toneladas estão vindo do Ceilão, 3 mil do Reino Unido, 4.600 toneladas da Índia e o resto do território britânico no hemisfério ocidental. Por embarques de junho tínhamos recebidos mais de 38 mil toneladas do total. Os embarques do Ceilão, maior centro produtor das Nações Orientais, representam mais de dois terços da produção total. A maior parte do saldo da barracha

do Ceilão está sendo enviada para a Rússia e o restante para a Austrália e Nova Zelandia”.

(*Jornal do Comércio*, 25-11-1944).

---

## A ATUAÇÃO DA MARINHA MERCANTE BRITÂNICA NA GUERRA

O Livro Branco sôbre auxílio mútuo entre os aliados, que acaba de ser publicado, revela a notável assistência prestada pela marinha mercante britânica aos Estados Unidos. Aliás, já desde 8 de fevereiro de 1943, o almirante norte americano Land declarára: “Nossos movimentos de tropas não seriam possíveis sem os grandes navios britânicos de transporte de tropas”. O Livro Branco agora publicado revela que 865.000 soldados norte americanos foram transportados para a Grã-Bretanha em navios britânicos, durante o período de doze meses que terminou em 30 de julho de 1944. Fato ainda mais notável, contudo, é o de terem os dois maiores transatlânticos do mundo — o *Queen Mary* e o *Queen Elizabeth* — transportado 320.500 do total transportado por todos os navios britânicos, o que equivale a mais de uma terça parte do total e a bem mais de 20 divisões completas.

Ambos aqueles navios foram construídos pela famosa empresa John Brown, de Clyde bank. O *Queen Mary*, de 81.235 toneladas brutas, foi lançado ao mar em 26 de setembro de 1934, com acomodações para 3.500 passageiros e 1.500 tripulantes e uma velocidade de mais de 30 nós horários. Durante os três anos anteriores à guerra, o navio justificou plenamente a confiança que nêle haviam depositado os construtores, alcançando, em 1937, a *Fita Azul*, depois de tê-la perdido temporariamente, para o transatlântico francês *Normandie*.

O *Queen Elizabeth* de 83.673 toneladas brutas, não adquiriu tanta fama quanto o *Queen Mary*, tendo sido lançado ao mar em 1938, por ocasião de Munich, fazendo a viagem de estréia no dramático ano de 1940. Contudo, quando todos os fatos puderem ser devidamente esclarecidos, ver-se-á que em nada êle ficou devendo ao *Queen Mary*.

Esse último esteve em Nova-York de setembro de 1939 até março de 1940, mas, de então para cá, tem visitado muitos dos maiores portos do mundo: Rio-de-Janeiro, a Cidade do Cabo, Suez, Bombaim, Singapura e Sydney, além de diversas viagens a Nova-York. O segredo lealmente mantido por milhares de cidadãos aliados acêrca de seus movimentos impediu que os alemães satisfizessem o grande desejo que tinham de destruir o navio. Em certa ocasião, Luetzov se manteve alerta no Atlântico, vigiando improficuaente a passagem do *Queen Mary* e os alemães chegaram a anunciar o seu afundamento, poucos dias antes da sua chegada, sem novidade, ao pôrto do Rio-de-Janeiro.

Tanto o *Queen Mary* quanto o *Queen Elizabeth* transportaram reforços norte americanos para a Austrália, quando aquele domínio britânico se encontrava ameaçado pelos japoneses. Ao todo, o *Queen Mary* fez seis viagens, só para a Austrália, nos primeiros três anos de guerra. A sua mais notável façanha, contudo, ocorreu no verão de 1942, quando Rommel se encontrava em El Alamein. O *Queen Mary* transportou, então, tropas e abastecimentos equivalentes a meia divisão para Suez, passando pelo Cabo da Boa Esperança, — uma viagem de 12.000 milhas — em poucas semanas. “Por ocasião de El Alamein — escreveu o *Daily Mail*, em 30 de setembro de 1943 — o *Queen Mary* desempenhou um papel mais destacado que qualquer outro navio, talvez um papel mais destacado que de qualquer unidade de combate, para salvar a situação. Graças àquele navio, puderam ser transportados, em poucos meses, novos exércitos, centenas de tanques e grande quantidade de material, com os quais El Alamein se tornou cenário de uma das mais famosas vitórias britânicas”.

Em 1942, o *Queen Mary* esteve em serviço ativo em todos os oceanos transportando dezenas de milhares de soldados. Já então, começara a transportar tropas norte americanas para a Grã-Bretanha. Os algarismos dados a conhecer pelo *Livro Branco* naturalmente só se referem ao tráfego do *Queen Mary* de oeste para leste. Quando viajava de leste para oeste, o navio transportava aviadores que iam treinar no Canadá, de acôrdo com o plano de treinamento aéreo da Comunidade Britânica e marujos da frota mercante britânica para tripular os navios construídos nos Estados-Unidos. A última notícia que se tivera do *Queen Mary* foi de que êle havia levado Churchill para a Conferência de Quebec, em setembro dêste ano.

A aplicação do *Queen Mary* como transporte de guerra veio salientar, mais uma vez, a excelente qualidade da engenharia naval britânica. Os motores do navio mantiveram o máximo de velocidade, embora o mesmo estivesse fazendo percursos muito maiores que aqueles para os quais fôra projetado. Graças a essa velocidade, centenas de milhares de soldados puderam ser transportados em segurança para todos os campos de batalha, exceto os da Rússia. A sua velocidade de mais de 30 nós horários não permitia que o navio acompanhasse os comboios mas, em compensação, não permitia também a sua interceptação pelos submarinos inimigos. A propósito, conta-se que, certa vez, o *Queen Mary* atravessou um cardume de cerca de 25 *U-boats*, sem que nenhum deles tivesse tempo de lançar os torpedos. A capacidade normal do navio, de 5.000 passageiros e tripulantes, foi mais do que dobrada e, segundo se sabe, em certa ocasião, chegaram a ser transportadas a bordo 16.000 pessoas. Isso, naturalmente, acarretou inúmeras modificações, inclusive a adaptação da piscina em ponto de acomodações e a ampliação das cosinhas e refeitórios, embora essas modificações tivessem sido feitas com tal habilidade que houve necessidade de servir mais de duas refeições por dia.

Do mesmo modo que as *casacas de nos* que atuaram em Dunquerque, o *Queen Mary* e o *Queen Elizabeth* mantiveram nesta guerra as tradições da marinha mercante britânica de cooperar eficientemente com as forças combatentes. Ambos os navios tiveram ocasião de demonstrar a capacidade dos estaleiros britânicos, executando tarefas muito mais amplas e muito mais árduas do que aquelas que haviam sido previstas quando foram construídos, antes que o fascismo ensanguentasse o mundo, lançando-o nos vértices da mais tremenda conflagração de todos os tempos. O Rio-de-Janeiro, Sydney, a Cidade do Cabo e vários outros pontos testemunharam a demonstração prática que aqueles dois navios ofereceram das vantagens da liberdade de navegar em todos os mares de que gozam os navios da marinha mercante britânica, graças à proteção que lhes é dispensada pelos navios da marinha de guerra da Grã-Bretanha.

(*Jornal do Comércio*, 28-11-1944).

A. R.

# AVIÕES E



# SUBMARINOS

SUMÁRIO — Poder aéreo e submarino das Nações Unidas — Debaixo do mar — Aviação e submarinos no programa naval das pequenas nações marítimas — O caça mais veloz — Indicador de posição Sperry — Ação aérea e submarina — Identificação de aeroplanos — Várias.

## PODER AÉREO E SUBMARINO DAS NAÇÕES UNIDAS

Procurando sumariar o mais possível um artigo que Richard Tobin publicou sobre a edição de 1944 do *Jane's Fighting Ship* para mostrar quanto as esquadras japonesa e alemã têm sido mutiladas nos últimos dois anos, ao contrário do incremento naval das Nações-Unidas, lê-se no *U.S. Naval Institute Proceedings* as conclusões seguintes, além de outras que escapam ao nosso limitado campo de investigação: Aviação e submarinos.

“Primeiro, todas as grandes belonaves norte-americanas são providas atualmente de uma abundância de engenhos contra a aviação, podendo produzir um tal volume de fogo anti-aéreo que rechassará qualquer ataque aéreo. O fogo anti-aéreo da marinha norte-americana inclui canhões Bofors de 5 polegadas, 38 calibres, 40 m/m e Oerlikon de 20 m/m, além de armas menores. Eles foram postos em prova no Pacífico.

Terceiro, mais de duzentos submarinos germânicos foram definitivamente afundados somente no ano de 1943. Mais de quinhentos submarinos germânicos foram afundados ou provavelmente afundados desde 1 de Setembro de 1939.

Quinto, depois de assinalar não mais existir nenhum grande navio alemão em condições de poder combater, assevera dever admitir-se que mais de quarenta navios aeródromos e mais de cem naves americanas desse tipo acham-se

em alto mar prontos para a ação. Eles têm nome e a maior parte foi fotografada.

Sexto, enquanto que os alemães não mais parece preocuparem-se grandemente em propor suas perdas navais, até mesmo as de submarinos, os japoneses fazem tudo que é possível para manter sua esquadra o mais forte possível, ainda que com mediocre sucesso.

#### AVIAÇÃO NAVAL

Os japoneses perderam oito navios aeródromos além dos treze que têm agora em serviço, sendo que é possível que mais outros estejam ainda em construção. É nesta classe de navios-aeródromos que os americanos levaram mais longe seu esforço num perder de vista — no dizer do *New-York Herald Tribune*.

A esquadra norte-americana possuía pelo menos (em Setembro de 1944) vinte navios aeródromos de primeira classe, de 27 000 toneladas cada um. É a classe do *Bon Homme*, do *Ranger*, do *Saratoga*...

Há ainda a classe do *Independence*, do *Langley* de dez mil toneladas. Há a de nove mil toneladas do *Casablanca*, *Corregedor*... além de outras classes de dez mil toneladas como as do *Breton*, a do *Sangamon*, inicialmente navios tanques de óleo. São ainda de dez mil toneladas a classe do *Long Island*, navios de comércio transformados em porta-aviões. É uma longa história, é a resposta à destruição dos submarinos...

A Inglaterra já perdeu sete navios aeródromos.

#### DEBAIXO DO MAR

Merece detida atenção o artigo do ilustrado Almirante Sir Reginald Bacon. K.C.B. — K.C.V.O. — D.S.O. em *The Navy* de Setembro último. Ei-lo:

"As boas notícias sobre o número de submarinos que têm sido agora destruídos exceder o de navios por eles afundados levam naturalmente nosso espírito a rememorar os dias para nós sombrios desta guerra.

Uma história completa da campanha submarina não pode ser escrita antes do fim da guerra, tempo em que o público em geral terá deixado já de pensar no assunto, enquanto que agora, quando ela está mais ou menos completa, a maioria passará a pensar seriamente sobre um assunto no qual, há um certo tempo, eles se detiveram com toda atenção e interesse. Talvez, então, eu estarei em condições de bosquejar o curso desta campanha e algumas das lições a ser aprendidas.

Depois da Primeira Guerra Mundial o entusiasmo visionário em cujas mãos ficou a sorte de nosso país, empreendeu com leveza de espírito a regene-

ração do mundo. Seus mais proeminentes membros proclamaram arrojadamente, que não mais haveria guerras, que combater pelas armas era coisa do passado, que nossas Forças Militares eram evocações já impróprias para seduzir os jovens.

Ainda que os oficiais e marinheiros que combateram na guerra e salvaram o país fossem em geral considerados como devendo fazer a apologia por pertencerem a essa anocrônica e maligna profissão; ainda que as armas tomadas ao inimigo não devessem ser empregadas nas celebrações do Cenotáfio (túmulo do Combatente Desconhecido) na hipótese dessa exposição de armas poder inspirar um espírito favorável à guerra em as novas gerações, nas escolas públicas muitos professores conscientemente incitaram os jovens a não se alistarem nos serviços militares de mar, terra e ar. E, o resultado, certamente, foi o de no começo desta guerra sermos colhidos num estado de completa ausência dos meios de defesa. Assim, nenhum oficial de marinha experimentado jamais nutriu dúvida de termos como problema capital a manutenção das rotas transatlânticas abertas aos nossos transportes.

Nós estávamos em melhor posição para ver o assunto por inteiro; nós podíamos melhor apreciar a vasta extensão dos oceanos e também a porção d'água entre nosso país e os Estados-Unidos; nós sabíamos das dificuldades materiais com as quais se tinham de haver os submarinos: o inverno forte e protetor, a enorme experiência que eles os submarinos precisariam colher antes de se tornarem realmente eficientes. Mas, acima de tudo, nós sabíamos bem do ânimo marinheiro dos nossos oficiais e marinheiros da Marinha Mercante, tal qual a grande eficiência combativa da Marinha Real, e, enfim aquilo que deve estar antes de tudo: a realidade incontroversa de nós nunca havermos sido batidos no mar e a convicção firme de que jamais sê-lo-emos.

Por outro lado nós sabíamos da pequenez de nossa Armada, nossa carência de embarcações de escolta e a ilimitada possibilidade do nosso inimigo em construir submarinos de tôdas as classes e tamanhos.

Os cinco anos de campanha foram grandemente exaustivos devido aos esforços tão dificultados para abastecer os navios escolta de nossos comboios os quais tinham às vezes de se fazerem ao mar sob a proteção de um só navio. Nós tivemos sorte, certamente, ao conseguir cinquenta *destroyers* da outra guerra que nos foram entregues, de acôrdo com a lei de empréstimo e arrendamento, em troca de bases para os Estados-Unidos em nossas ilhas das Índias-Orientais e Newfoundland.

Considerável melhoramento introduzido no intervalo de tempo decorrido entre as duas guerras na aeronáutica deu à Armada um mui eficaz auxílio no seu serviço de combóio, pelo patrulhamento das águas costeiras até muitas centenas de milhas para o largo. Isso dividiu nossas rotas comerciais em três partes: o patrulhamento costeiro às Ilhas Britânicas, próximo das costas do Canadá, e o da parte central (atlântica), somente protegido por nossos navios de superfície e escoltas.

Breve os Alemães perceberam que o submarino poderia realizar na superfície um magnífico ataque durante a noite. Isto já era por nós bem sabido desde 1904 e era mantida grande atenção a tal possibilidade em nossas dispo-

sições traçadas em 1917 para a Dover Patrol. Quando essa ação foi realizada pelos submarinos, nós passamos a correr sérios riscos até que o Serviço na superfície permitiu um trabalho conjunto em combóios ou grupos-táticos, impossível aos submarinos quando imersos. Os submarinos por outro lado agem em grupos durante o dia, reconhecem e marcam sua presa para vir atacá-la à noite na superfície mergulhando em seguida ao disparo de seus torpedos.

Eles usufruem ainda de sua invisibilidade quando imersos, mas para a defesa e não para o ataque. Seus instantes críticos, quando mais vulneráveis, são aqueles poucos minutos antes de poderem submergir deixando clara a área em que possam ser localizados.

Nesse mesmo tempo os Alemães desenvolveram o emprêgo da aeronáutica de longo alcance para bombardear nossos combóios, bem fora da costa. Isso provou ter sido para nós a inovação mais perigosa, porquanto não havia nenhum aparelho de caça capaz de acompanhar um combóio devido à pequena capacidade de seus tanques de combustível, visto que o *raider* tem além disso de viajar de ida e de volta ao ponto de ataque. A combinação dos dois fatores acima referidos, ataque noturno na superfície e bombardeio do ar (do avião) criou um período crítico para nossas perdas que alcançou limite alarmante.

A ofensiva aérea foi derrotada pelos nossos navios conversíveis, de tonelage conveniente ao transporte de velozes aeroplanos de caça, que com tempo razoável podem tanto descolar como aterrisar no navio. Além disso tais navios podem transportar aparelhos de reconhecimento para detecção e marcação do submarino na superfície, durante o dia. Grande número de navios de escolta, fragatas, corvetas e *destroyers*, veio a ser empregado, e assim, nós não só pudemos defender os combóios por meio das escoltas, mas também pudemos desfechar uma ofensiva contra os submarinos assinalados pela aeronáutica.

Mais adiante, um sucesso diplomático (e do qual nós brasileiros não fomos estranhos, poder-se-á talvez afirmar) concedeu-nos o uso do Açores para os nossos navios, o que em grande parte neutralizou a atuação nada amistosa do governo do Eire recusando-lhes hospitalidade em seus portos.

Finalmente, aperfeiçoamentos em nossos detectores de som, tornou a caça dos submarinos muito mais segura e dispensou nossas cargas de profundidade de realizar seu fim.

Dessarte, a despeito dos tremendos esforços do novo Comandante em Chefe Naval da Alemanha (um submarinista) e da atividade crescente dos construtores navais, o número de submarinos decresceu, enquanto que os remanescentes são continuamente caçados tanto na superfície como em imersão, com bombas e bombas de profundidade, tornando-se por isso mais preocupados com o evitar sua própria destruição do que mesmo em levar essa destruição aos navios inimigos.

Neste setor a história da última Grande Guerra repete-se. Os submarinos, é fato, foram derrotados, mas nós tivemos de enfrentar o risco de nossa estratégia de paz provar uma vez mais ser ela própria mais perigosa que os submarinos.

O único axioma fundamental quanto à economia é que as importações devem ser pagas pelas exportações. O objetivo capital dos submarinos era impedir nossas importações e exportações.

Nossos entusiastas acham-se agora instituindo na Grã-Bretanha o maravilhoso sistema econômico mais conhecido por uma mão lava a outra. É mister não haver mais desemprego. Assim, para conseguir isso, nós temos que ser supridos — falando por metáforas — com vinte milhões de tubos de água e improvisados arranjos de transporte. Vagas têm que se erguer o mais alto possível — não importa a que alturas. Horas de trabalho têm que ser reduzidas o mais que for possível — não importa quanto. Todo luxo deve ser proporcionado aos operários e feriados devem ser obtidos.

A única cisa contrária a esse idealístico sistema é que as ondas altas, poucas horas de trabalho e vida luxuosa minam a moral do trabalhador, e, depois de uns quinze anos dessarte vividos no após-guerra, durante os quais o trabalho no exterior puder ser obtido sem competição, nós nos encontraremos talvez incapazes de obter no exterior crédito para a compra de óleos e graxas necessárias às manufaturas de nosso sabão.

O público britânico só então descobrirá que a política dos visionários fez mais mal ao comércio externo do país que aquele que decorreu da campanha dos submarinos.

#### AVIAÇÃO E SUBMARINOS NO PROGRAMA NAVAL DAS PEQUENAS NAÇÕES MARITIMAS

O Capitão Louis H. Roddis, da Marinha de Guerra Norte-Americana, embora em serviço ativo na área de combate do Pacífico, pôde escrever um magnífico artigo sobre um programa naval *standard* conveniente a pequenas nações marítimas. É o terceiro divulgado pelo *U.S.N.I. Proceedings* e dele passaremos a extrair o que diz respeito aos submarinos e à aviação.

.....

.....

“Os navios pequenos são os que tornam mais perigosas a aproximação da costa. São eles os submarinos, as pequenas embarcações rápidas torpedeiras, os *destroyers*, e, não sendo possível desprezar os lança-minas. Assim, uma bem balanceada força aéreo-naval com base em terra, uma flotilha de pequenos submarinos, um certo número de rápidas lanchas torpedeiras motorizadas, umas poucas canhoneiras lança-minas — tudo isso forçará, mesmo a uma formidável esquadra de qualquer potência naval de primeira classe, a só se aproximar da costa com extrema cautela.

.....

.....

Uma das lições mais claras e positivas destas duas últimas guerras é a grande valia de navios realtivamente pequenos, e de pouco preço; navios de superfície ou submarinos, porém *adequadamente armados*”.

Chega o autor à conclusão que, de um modo geral, *o emprêgo bem sucedido do canhão é diretamente proporcional, enquanto que o emprêgo com sucesso do torpedo é inversamente proporcional ao deslocamento...*

... O pequeno submarino (350 a 500 toneladas) — não adequadamente usado pelos alemães durante a Primeira Guerra Mundial, e ainda sendo construídos vinte e cinco anos mais tarde — é o tipo ideal para pequenos países fornecendo-lhes o máximo de proteção pelo mais baixo custo. A rápida lancha torpedeira é uma outra formidável embarcação, e é econômica. Essas lanchas torpedeiras para o patrulhamento, entretanto, foram desenvolvidas em muitos e vários tipos maiores para a navegação transoceânica, bem maiores que os tipos originários e portaram-se bem em todos os oceanos e sob condições operacionais severas. Realmente o uso extensivo e bem sucedido dessas lanchas torpedeiras no patrulhamento foi uma das características mais marcantes das operações navais desta Segunda Guerra Mundial. Estes navios realizaram um esplêndido trabalho nos teatros Aziático e do sudoeste do Pacífico; e os britânicos não se podem gabar muito das performances de seus navios no Canal e no Mediterrâneo. Eles são navios destinados a cumprir três missões e assim carregam torpedos contra os grandes navios, bombas de profundidade contra submarinos e artilharia de duas espécies para poder combater não só as aeronaves como os submarinos na superfície. Sua grande velocidade e manevabilidade somam-se ao seu valor combativo frente a qualquer de seus inimigos. Eles fornecem às pequenas forças navais das pequenas potências uma apreciável proteção por um pequeno custo.

Navios de novecentas a mil toneladas — inicialmente destinados ao uso de torpedos e para ataques noturnos ou mesmo diurnos em dias de má visibilidade, para serviços contra a ação submarina, serviço de combóios e lançamento de minas — são também navios de enorme utilidade para pequenas armadas. O moderno *destroyer* como navio de escolta é um exemplo desses navios. Os novos *destroyers* dos Estados- Unidos são de cerca de mil e trezentas toneladas, têm uma poderosa artilharia para fim duplo, torpedos e bombas de profundidade. Eles custam uns três e meio milhões de dólares, mas não se acham acima das possibilidades de muitas das pequenas nações. Os grandes *destroyers* ou aquilo que na Primeira Guerra Mundial era descrito como *destroyer-leader*, são realmente cruzadores de 2 000 a 2 500 toneladas. Eles representam a tonelagem máxima que pode ser mantida por alguns países.

Os maiores navios dessas esquadras devem ser cruzadores de cerca de 3 000 a 5 000 toneladas, armados com canhões de cinco ou seis polegadas, uma forte bateria anti-aérea e uns poucos aeroplanos. Em tempos de paz eles devem ser empregados, para treinamento, para "mostrar a bandeira em portos estrangeiros" e visitas às colônias. Na guerra eles devem fornecer proteção contra a aviação, devem ser utilizados na escolta de combóios e para proteção do comércio ou *raides* contra ele. Um pequeno navio aeródromo deve ser substituído por um desses cruzadores ou a combinação de navio aeródromo e cruzador, tal qual o novo cruzador aeródromo sueco *Gotland* que parece será um navio ainda melhor para tais fins.

O *Gotland* é de umas quatro mil toneladas com canhões de seis polegadas e transporta sete aeroplanos, alguns na coberta e outros guardados em *hangars* com as asas prolongadas. Sua velocidade é de vinte e oito nós. Seus canhões de seis polegadas têm um alcance de quinze milhas. Eles transportam também uma poderosa bateria anti-aérea e dois tubos triplices de torpedos...

Um pequeno navio aeródromo tal qual o navio de escolta das aeronaves é um outro tipo muito apropriado para um pequeno país tendo possessões transatlânticas de considerável extensão. Com o grande *destroyer* ou o pequeno cruzador — tal qual esse novo *destroyer* de nossa Armada, ou os cruzadores leves traçados e desenvolvidos por franceses e italianos, os navios e exploradores — têm-se o melhor tipo de uma esquadilha de superfície para uma pequena nação com interesses comerciais transoceânicos ou coloniais.

Para se ver bem claramente os requisitos mais desejáveis — se considerados teoricamente — uma pequena armada, é fornecida uma tabela mostrando os tipos de navios e as características principais, taes como tonelagem, velocidade e armamento. O número de cada tipo de navio considerado necessário é também incluído na tabela. Esses números são apresentados apenas como uma base aproximada, variando de acôrdo com as necessidades individuais de cada uma das nações bem como dos recursos financeiros. O quadro deve ser encarado como uma orientação geral pelo qual se deverá planejar a organização de programas, mas com variantes devidas às peculiaridades geográficas, às colonias, às finanças e às forças políticas favoráveis ou desfavoráveis a programas de defesa. O programa para a aviação naval faz parte desse quadro sendo até indicados tipos e quantidades.

O estudo de alguns pequenos países e suas marinhas mostram vários e interessantes problemas. Como exemplo devemos tomar uma nação como a Grécia. As numerosas ilhas do arquipélago grego, a linha rendilhada da costa com muitas baías e enseadas e a relativa calmaria de suas águas, águas de um mar interior, estabelecem o ideal para a ação de pequenos submarinos e *destroyers* e embarcações motorizadas para o lançamento de torpedos. Com uma tal força naval auxiliada por estratégica posição — na entrada de um canal como os Dardanelos e nas proximidades de outro o Suez — a Grécia ainda que sendo um pequeno país impõe respeito a poderosas nações. Como um ninho para submarinos e torpedeiros motorizados sua linha de costa rendilhada e sua posição geográfica são perfeitas.

.....

A Dinamarca é um outro pequeno país para o qual o submarino e a torpedeira motorizada formam o material naval ideal. Como a Grécia é uma posição estratégica em relação a entrada do Mar Negro, a Dinamarca comanda a entrada do Báltico. As numerosas ilhas com estreitos canais entre elas formam um magnífico abrigo para as pequenas embarcações de superfície ou submarinos e ainda boas bases de operações para hidroplanos".

O caso da Noruega com enormes colônias no Spitzberg ou Svalbard e uma mui grande Marinha Mercante, além de extensa e rendilhada costa, apresenta um caso digno de especial estudo, fazendo-o o Autor.

Um outro pequeno país com numerosos problemas navais é Portugal e com os quais se ocupa Captain Roddes nesse estudo grandemente interessante para nações economicamente fracas, mas de grande grau de maritimidade.

## O CAÇA MAIS VELOZ

Atualmente é o *P-51 Mustang*, construído pela North American Aviation, considerado o caça mais veloz do mundo.

Sabe-se que a velocidade desse caça é de mais de 680 quilômetros por hora. Os dados ministrados pelo Departamento da Guerra revelam que o *P-51* é superior a outros aviões do seu tipo em certos aspectos do serviço, no céu e raio de ação.

(*Revista Aérea Latino-Americana*)

## INDICADOR DE POSIÇÃO SPERRY

Recentemente as autoridades militares revelaram os detalhes do novo indicador de posição Sperry, o instrumento que permite ao piloto estudar a posição exata do aeroplano durante um giro de 360°.

Pela primeira vez na história da Aviação, o piloto obtém a indicação visual da posição do avião em relação à terra durante qualquer manobra acrobática que execute. Isso é o que consegue com tal instrumento, que se adapta a qualquer tipo de aparelho e que é da mais alta valia para os aviões militares que têm de executar múltiplos e difíceis manobras militares.

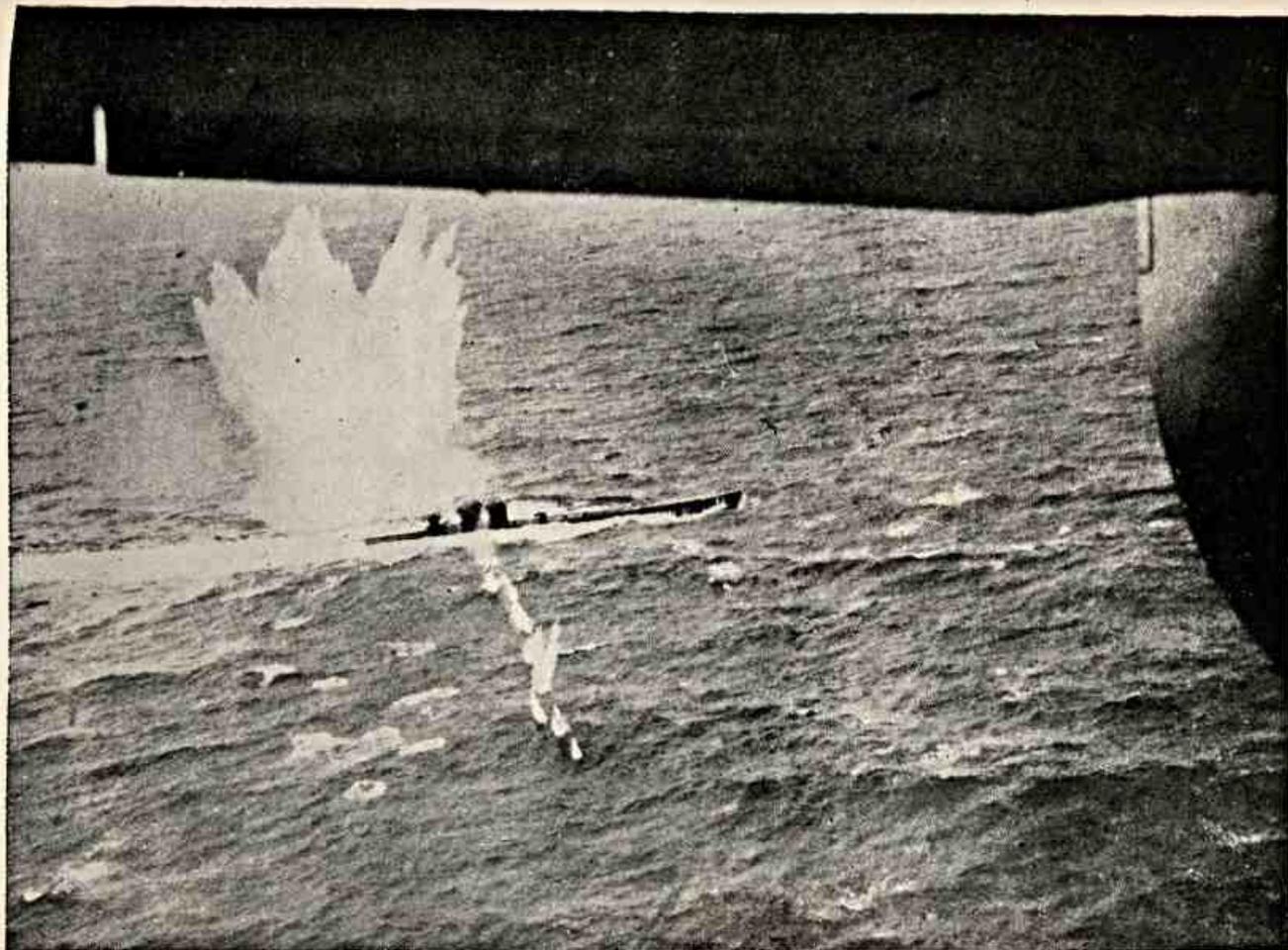
Anteriormente resultava pouco executar determinadas manobras acrobáticas sem referência visual em relação à terra. Com o novo instrumento, o piloto pode fazer o que quiser sem correr riscos. O quadro que apresenta este instrumento é tão claro que em recentes provas os pilotos podiam executar manobras perfeita com menos de uma hora de prática.

## GIROSCÓPIO ELÉTRICO

O novo instrumento, tal qual outros dessa classe, baseia-se no giroscópio propulsionado eletricamente ao redor de um eixo vertical. Esta particularidade é conseguida mediante um novo sistema de suspensão. O quadro de referência a que nos vimos reportando assenta na superfície de uma esfera estável e luminosa que é vista pelo piloto através de uma abertura na parte dianteira do instrumento.

A esfera indicadora está dividida em dois hemisférios: a primeira metade é luminosa e a segunda é escura. Para aumentar a perspectiva na superfície esférica, e no próprio indicador do ângulo de viragem, há meridianos de latitudes pintados em cores que contrastem para melhor serem percebidos: branco sobre preto, e preto sobre branco. Entre cada meridiano há cerca de dez graus.

Outro meridiano vertical, também em cores contrastantes, dá o ângulo do giro circular em referência a um índice na caixa da esfera. Uma linha de referência lateral, marcada em seções alternadamente brancas e pretas, estende-se através do centro da abertura, dando assim um índice fundamental do giro e que serve de referência em relação ao contorno da esfera.



Fotografia oficial da marinha americana de um ataque a um submarino nazista que procura torpedear um navio de superfície

O único botão exigido para o funcionamento ou ajustagem do instrumento é o que atua sobre o "alvo", quer dizer, sobre um pequeno círculo que se ajusta para cima ou para baixo, de modo a compensar as mudanças de posição durante o vôo nivelado.

A Casa Esperry, há muitos anos que vem construindo instrumentos aeronáuticos. Esse novo dispositivo encerra muitas lições apreendidas durante a guerra. Devido ao seu pequeno tamanho presta-se especialmente para ser instalado em qualquer avião de combate ou qualquer outro aparelho que se deseja usar em exercícios de acrobacia.

(Revista Aérea Latino-Americana)

---

### AÇÃO AÉREA E SUBMARINA

Escortados por navios da Marinha de Guerra Brasileira, o terceiro escalão da F.E.B. em navios mercantes rumou à Europa, não se registrando aparecimento de submarinos ou aviões inimigos até o porto italiano no qual desembarcou.

Nesse eventual serviço, bem como em todos os demais levados a efeito consuetudinariamente em nossas águas, a Marinha Brasileira continua operando silenciosa mas eficientemente, na campanha anti-submarina em as águas do Atlântico-Sul.

Este ano, ora a findar, veio encontrar as forças navais brasileiras do Comando do Nordeste desempenhando grande parte dos serviços anteriormente executados pelas forças da quarta esquadra norte-americana, porquanto as Nações-Unidas concentram no Atlântico-Norte e deslocam para o Oriente o grosso de suas forças de batalha.

---

Um "ás" britânico do comando de submarinos trouxe o seu barco de regresso ao porto — informou a *Reuters* no primeiro dia de Setembro — depois de haver afundado vinte e três navios em dezesseis patrulhas efetuadas no Mediterrâneo, logrando o comentário oficial seguinte: "brilho nos seus ataques, nunca superados nos anais das flotilhas de submarinos do Mediterrâneo". Trata-se do comandante escossês Tenente G. E. Hunt, de 28 anos de idade, possuidor do D. S. O. e da D. S. C. dupla.

O Comandante-Chefe da Esquadra do Mediterrâneo declarou que as explorações do Tenente Hunt no seu submarino *Utor* — afundando um navio de suprimento de três mil e trezentas toneladas, fortemente escortado, e um petroleiro de cinco mil e trezentas toneladas ao largo do Nive — contribuíram consideravelmente para os bem sucedidos desembarques, pelos aliados efetuados, na França Meridional, equiparando-se-os aos mais distintos feitos da guerra.

---

Mais de um milhar de *Spitfires*, *Tempests* e *Typhoons* da Segunda Força Aérea Tática da R. A. F. lançaram-se no antepenúltimo dia do ano sobre pontos vitais do sistema ferroviário alemão, e da retaguarda germânica. Também as plataformas de bombas V-1 foram atacadas com uma violência que excedeu — no dizer da *Reuters* — a tódas as investidas anteriores. A *Luftwaffe* appareceu com força apreciável, mas isso foi de pouca valia. Trinta aviões derrubados e quatorze seriamente danificados teve ela e isso sem lograr impedir, ou mesmo atenuar sensivelmente o vigor e extensão do ataque.

O conjunto ferroviário e as manufaturas de petróleo sintético foram os objetivos principalmente visados por tais ataques.

Os abrigos de submarinos em Rotterdam sofreram à luz do dia um violento ataque. Bombardeadores *Lancasters*, devidamente escoltados por caças, lançaram bombas até de seis toneladas.

Nesse mesmo dia mais de mil e trezentas "Fortalezas Voadoras" e "Libertadores" da Oitava Força Aérea Norte-Americana escoltados por 650 caças desse mesmo Comando, despecharam a despeito das péssimas condições atmosféricas reinantes tremendos ataques a idénticos objetivos em Manheim, Kaiserslautern e Kassel.

Enfim, quase tódas as linhas de comunicações dos exércitos nazistas da frente ocidental foram atacadas.

Até o fim da primeira metade deste ano ora a encerrar-se o poder marítimo russo deve ser creditado com o afundamento de mais de dois mil e quinhentos navios de superfície do inimigo, além de mil e duzentos outros danificados. Durante esses três anos de guerra foram ainda destruídos seis mil e seiscentos aeroplanos.

O Vice-Almirante Panteleyeff, em artigo no *Moscow News*, disse que as operações contra a Alemanha e seus satélites custaram aos inimigos mais de 680 navios de guerra e cerca de 1.900 navios auxiliares, 355 navios foram danificados além de 878 navios auxiliares. Muitos jamais voltarão ao serviço, segundo assinalou o Vice-Almirante russo — e lê-se no *U.S. Naval Institute Proceedings*.

Ainda essa autoridade naval russa em seu artigo assevera que as perdas do inimigo incluem 49 submarinos, além de um cruzador auxiliar, um couraçado guarda-costas, 35 *destroyers*, 126 navios de patrulha, 270 lanchas patrulheiras e 77 navios a motor torpedeiros.

Só os submarinos — disse o referido informante — afundaram 440 transportes inimigos e outros navios com um total de mais de dois milhões de toneladas.

---

Convem lembrar o que já em Agosto próximo passado assinalou o Contra-Almirante Radford a propósito de haver ficado o público norte-americano acostumado a encarar os raids de mil aeroplanos na Europa como uma notícia apenas de grande magnitude.

Assim, esse Assistente para o Ar do Chefe das Operações Navais indicou recentemente que mil raids de aviões, no Pacífico realizados por aparelhos deslocando de navios aeródromos, tornaram-se a regra e não a excessão em tôdas as grandes ofensivas norte-americanas.

Logo nos primeiros dias de Outubro os bombardeiros norte-americanos afundaram ou danificaram dez navios japoneses no teatro filipino, enquanto nas Célebes, bombardeiros *Mitchel* afundavam dois cargueiros, uma escuna e duas barcas e aviões Libertadores atacavam o aeródromo de Kendari, abatendo três e provavelmente quatro de cinco interceptadores. Também sofreram avarias quatro cargueiros ao sul de Mindanau e um cargueiro de mil toneladas e dois barcos costeiros ao largo da ilha Amboina.

---

Do outro lado do mundo atingia então a ofensiva aérea sua culminância.

Mais de dois mil aviões pesados atacaram a Alemanha concentrando-se no sistema defensivo entre as ilhas holandesas e o mar, e outros sobre objetivos industriais, enquanto ainda outros forneciam apóio às tropas de terra em seu avanço através da linha Siegfried.

Escortados por 750 *Lightnings* e *Thunderbolts* da Oitava Força Aérea, as Fortalezas e os Libertadores bombardearam fábricas de tanques em Nüremberg, a fábrica de caminhões Daimler em Gagenau e o grande aeródromo e base da *Luftwaffe* em Glebstadt.

O comando da 9.<sup>a</sup> Força anunciou que todos os seus aviões *Marauders*, *Havocs*, *Lightnings*, *Mustangs*, *Thunderbolts* e *Black Widows* operam no continente tendo a Alemanha no seu raio de ação.

#### O DORTMUND-EMS ESTÁ SÊCO

Ainda no começo deste trimestre noticiou-se "o mais importante ataque aéreo até agora efetuado contra comunicações alemãs" segundo declarou o Ministério do Ar da Grã Bretanha.

Há dez dias que o canal *Dortmund — Ems* está vazio na extensão de muitas milhas depois de um ataque de 95 *Lancasters* da R. A. F. com bombas de doze toneladas na noite de 23 de Setembro. De um golpe, o gargalo principal do vasto e vital sistema interno da Alemanha foi cortado. Os efeitos militares e econômicos serão enormes. Enquanto o canal estiver sêco — e não há sinal de estar iniciada a longa e difícil reparação — o *Ruhr* está isolado por hidrovia, tanto do Mar do Norte como de Berlim e da Alemanha oriental. Nenhum tráfego pelo Reno pode alcançar, o Mar do Norte, pois o Reno mesmo está alcançado em Niemegem e impraticável para o tráfego pesado em *Arnhem*.

Em 1936 onze milhões de toneladas eram transportadas anualmente pelo canal *Dortmund-Ems* do *Rhur* para o *Mar do Norte* ou vice-versa e para leste através do *Canal Mittelland* que liga o Canal *Dortmund-Ems* com *Berlim*, a *Saxonia*, a *Silésia* e portos internos. O tráfego hidroviário tem aumentado

grandemente desde a guerra com a saturação das ferrovias e as escassez de petróleo para transporte rodoviário.

O canal foi atacado onde era altamente vulnerável: o ponto de contorno do *Giane*, onde o canal foi duplicado e ambas as secções se erguem bem acima do nível da região. Bombas de 6 toneladas abriram grandes brechas nas amuradas ao longo do canal, que deve ter sido drenado numa extensão de muitas milhas. Fotos de reconhecimento mostram longa linhas de barcaças estendidas no fundo vazio. Quando as amuradas forem reparadas os alemães deifrontarão o problema de fazer subir a água do nível inferior (por bombas) para a longa extensão drenada.

O ataque durou 45 minutos e enquanto isso, ocorria um outro ataque as indústrias de *Münster*, a pequena distância. A oposição dos caças era intensa: o canal estava também guardado por baterias anti-aéreas e providos de bons holofotes. Vinte e dois bombardeiros deixaram de regressar nessa noite, e quatorze perderam-se sobre o Canal. O Comandante de ala G. Carry que chefiou o ataque recebeu a *Distinguished Flyng Cross and Bar*.

.. Nos primeiros dias de Novembro desenrolou-se uma das maiores batalhas aéreas desta guerra. Mais de duzentos aviões nazistas foram destruídos sobre *Merseburg* quando 2.400 aparelhos chegaram a estar engajados em combate.

A 8.<sup>a</sup> Fôrça Aérea do Exército dos Estados-Unidos — informou a *United-Press* — sofreu nesse terrível encontro uma perda de 41 aviões pesados de bombardeio de uma fôrça de 1.100 aparelhos e 28 caças de uma formação de 900 aviões.

Os bombardeadores sul-americanos abateram 53 dēste tipo, além de outros 25 aviões inimigos pousados no solo e devastaram vários objetivos entre o *Ruhr*, a *Renânia* e a *Alemanha Central*.

É interessante assinalar que foi esta a primeira vez há um mês, que a *Luftwaffe* levantou vôo, com uma fôrça apreciável, cērca de 500 aparelhos, para atacar os aviões de bombardeio americanos a castigarem o *Reich*.

Os pilotos dos caças americanos que aceitaram a luta informaram ao regressarem que os aviões inimigos movidos a jato estavam pondo em prática uma nova tática consistindo em descolar e atacar o inimigo por baixo, onde as *Fortalezas-Voadoras* os *Libertadores* possuem menos potencial de fogo.

#### NO ORIENTE

Em meiados de Novembro quando mui delicada se apresentou a situação militar da China, ameaçada de ser dividida ao meio pelas fôrças japonesas, chegou-nos a notícia da fôrça americana de navios aeródromos em ação no Oriente tornar-se cada vez mais forte. Dentre em pouco — declarou o Almirante Murray — essa fôrça terá o dobro de navios aeródromos que contava há 6 meses atrás.

Nessa mesma ocasião grandes formações de *Fortalezas-Voadoras* atacavam em pleno dia três objetivos de vital importância, partindo de bases na China.

Na semana que precedeu a passagem do 3.º aniversário do traiçoeiro ataque de *Pearl Harbour* (Dezembro) a aviação americana descarregava quatro grandes bombardeiros contra objetivos industriais na própria Capital Nipônica. O principal objetivo foi a fábrica de aviões *Musashima*, já visitada a 24 de Novembro pelos bombardeiros B-28. Nesse ataque de 80 minutos foram lançados centenas de toneladas de bombas. Ele constitui um dos da série de bombardeiros destinados a aniquilar o poderio bélico nipônico.

Os mais importantes acontecimentos da guerra do mar no mês de Novembro — escreve o Contra-Almirante H. G. Thursfield — foram os do Pacífico Oeste no qual a Marinha Americana levou a guerra diretamente á área que os porta-vozes japoneses alguns meses atrás declararam ser vital para a posição japonesa.

A parte da aviação foi tão importante nessas operações, verdadeiramente aero-navais, que nos parece útil a reprodução do que no assunto com proficiência precisou o ilustrado Articulista para *The Navy* de Novembro último, e que assim continua: A resistência japonesa nas Ilhas Palau foi enfim vencida justo depois destas linhas serem escritas no mês passado, e os assaltos aéreos dos japoneses nas Filipinas começaram logo depois (29 de Setembro).

Dez mil japonees foram mortos nas Ilhas Palau... a mais importante do grupo do ponto de vista americano, porquanto era a mais bem provida de aeródromos — mas, para todos as finalidades práticas as ilhas tornaram-se daí por diante cada vez mais úteis como bases avançadas de operações. Em todo o caso não foi de lá que se desferiu o ataque sobre os japoneses em Manilha e sua circumvisinhança. Executou-os aviões da 3.ª Esquadra Norte-Americana. O número empregado não foi divulgado, mas devia ter sido grande. A 21 de Setembro eles voaram por sobre Luzon atacando os navios em Manilha, Cavite e Baía de Siciá e a aviação pousada nos aeródromos. Muitos desses últimos vieram para interceptá-los, mas eles abateram 110 deles e destruíram no solo outros 95; afundaram ainda 11 navios japoneses alcançando 26 outros, muitos dos quais naturalmente afundaram depois que eles se retiraram. As perdas americanas foram de 15 aparelhos, e, ao que se pode inferir do que foi dito pelo Almirante Nimitz, os navios dos quais partiram os aviões americanos foram contra-atacados pelo inimigo, mas inocuamente.

No dia seguinte o ataque repetiu-se com seus objetivos mais ampliados. Os resultados completos de dois dias de ataque foram declarados pelo Almirante Nimitz como sendo de 40 navios e 6 pequenas embarcações afundadas; 11 navios provavelmente afundados; 35 navios, 11 pequenas embarcações e 2 diques flutuantes avariados; 169 aeronaves abatidas e 188 destruídas no solo, além de 3 atingidas pelo fogo dos navios. As perdas americanas foram inda menores que as assinaladas logo em seguida ao primeiro dia de ataque, não sendo maior de 11 aeronaves em seu total, como a perda de 10 pilotos e 5 outros tripulantes. Isso parece que foi o fim da ofensiva da 3.ª esquadra no momento. As grandes distâncias do teatro do Pacífico impõem uma certa discontinuidade em tais operações ofensivas, o que foi observado desde que os Americanos começaram com elas no ano passado (1943) pela reconquista das Ilhas Gilbert. Mas, os

ataques, foram mantidos por forças operando da Austrália e da Nova Guiné e também por submarinos.

Uma semana mais tarde reiniciavam-se os ataques agora contra a Ilha Marcus a Nordeste do grupo das Marianas. São levados a efeito por navios na superfície inclusive couraçados. Os ataques continuaram por todo o dia e praticamente todas as baterias da defesa de costa foram silenciadas, não podendo se não oferecer na melhor hipótese uma fraca resistência. Não houve menção dos Americanos quanto ao emprêgo da Aviação no ataque.

Resumindo: Só no mês de Outubro os japoneses além de um cruzador e 1 *destroyer* tiveram afundados ou grandemente avariados 118 navios e 605 aviões.

Um dos mais prolongados bombardeios que têm sofrido Tóquio foi o levado a efeito na primeira metade de Dezembro. Referimo-nos a bombardeios seguidos sem interrupção de um só dia. Porque na realidade Tóquio foi bombardeada durante todo o mês de Dezembro. Ainda no ante-penúltimo dia do ano, informava-se que nutrida formação de super-fortalezas norte-americanas, desferira um devastador ataque.

---

O último comunicado do General Mac-Arthur do ano de 1944 dá-nos uma idéia da guerra aéro-naval no Extremo-Oriente. "Uma força naval inimiga compreendendo um couraçado, um cruzador pesado e seis *destroyers* uma vez assinalada (no antepenúltimo dia do ano) foi imediatamente atacada pelos aviões americanos e por navios de patrulha. Depois de um pequeno canhoneio retiraram-se os nipônicos, o couraçado e o cruzador pesado danificados e sem três dos seus *destroyers*, os quais foram afundados. Três aviões também foram destruídos.

Outros três aparelhos nipônicos fugaram destruídos no aeródromo de Clark em Manila atingindo com eles a 1.240 o número de avões japoneses destruídos em três dias, só nesse aeródromo.

#### AVIÕES E SUBMARINOS NOS DESEMBARQUES ANFÍBIOS

Com a próxima libertação dos últimos portos do Báltico esperamos desembarques russos próximos a Dantzig e Koenisberg, porquanto "as águas que até agora abrigavam as unidades pesadas alemãs poderosamente defendidas estão expostas a ação dos aviões torpedeiros e submarinos russos. Nos primeiros dias de guerra germano-russa os alemães tentaram engarrafar a frota russa no Báltico, mas os submarinos russos afundaram 800.000 toneladas de navios alemães e filandeses — informou Duncan Hoopes que assinalou mais: Desta vez os russos imporão cerco as bases navais alemães, furando assim a muralha de aço colocada nas fronteiras do *Reich*.

Continuam sendo marteladas pelo *Stormoviks* russos 20 divisões nazistas nas margens do Báltico inferior.

## BATALHA AÉREA DE BERLIM

Esta Batalha que durou de Novembro de 1943 até fim de Março de 1944 custou a Capital alemã 1.960.000 dias de trabalho, além dos enormes danos produzidos pelas bombas — segundo divulgou a *Reuters* no fim do ano de 1944.

Calcula-se que um tempo equivalente a 30 dias de trabalho foi perdido por cada um dos operários dos 96.000 estabelecimentos industriais nazistas durante essa campanha.

Para se ter uma idéa dessa batalha tomemos uma notícia da *United Press* no fim da primeira semana de Dezembro; "500 Fortalezas Voadoras e Libertadores escoltados por 800 caças atacaram objetivos industriais em Berlim e parques ferroviários em *Münster*. Só sobre a capital do *Reich*, onde éle foi mais concentrado, lançaram-se 1.000 toneladas de bombas, havendo grande combates aéreos, pois foi forte a opposição da *Luftwaffe*, que fez subir uma formação de 100 caças. Ao todo foram abatidos 91 aviões alemães.

A essa incursão americana seguiu-se ao ataque noturno de 1.000 aviões britânicos contra Karlsruhe, Delbron e Hagen. Outros bombardeiros da *R. A. F.* escoltados atacaram parques ferroviários em Mamm.

## CAMPANHA SUBMARINA DOS NORTE-AMERICANOS

Quatorze cruzadores e quarenta e quatro *destroyers* figuram entre os noventa e nove navios de guerra japoneses afundados até o fim de 1944 pelos submarinos norte-americanos, segundo informam os dados fornecidos pelo Departamento de Informações de Guerra.

Entre as 835 unidades não combatentes postas a pique pelos submarinos norte-americanos 575 são cargueiros e navios de suprimentos e 133 navios transportes. Três milhões e meio de toneladas foram afundadas até os fins de 1944 pelos norte-americanos.

## IDENTIFICAÇÃO DE AEROPLANOS

Os aviadores navais necessitam habilitarem-se a identificar os aeroplanos em uns cinquenta avos de segundo. Daí o aperfeiçoamento realizado por um antigo engenheiro da General Elétric, o Capitão-Tenente Alston Rodger. Trata-se de um novo "projeto" que projeta filmes (cinema) de aeroplanos e navios, amigos ou inimigos, sobre uma tela.

As imagens são filmadas sob vários ângulos, em menos de um segundo, de forma a treinar os pilotos a rápidas decisões em combate. Rodgers organizou um original circuito adequadamente destinado a regulação do equipamento para soldar os filamentos de uma lâmpada sinalizadora com um interruptor operando electricamente. Em breve o feixe-projetor ilumina-se. Geralmente um lâmpada de 60 wátios faz parte desse original circuito. O projetor do tamanho de um pequena *suit-case*, pode apresentar 1.600 figuras de 35 mm. em filme de 100 pés contendo-se num pequeno pacote pouco maior que os de cigarros.

(U. S. Naval Institute Proceedings)

## VÁRIAS

Uma bomba incendiária capaz de produzir fortes jorros de chamas é a novidade divulgada pelo *British Service News* neste fim de ano.

Em nova reunião da *Royal Aeronautical Society* de Londres, os srs. Morgan e Smith, incumbidos de importantes trabalhos nas oficinas dessa Sociedade, divulgaram quando desse conclave as últimas informações que o inimigo — malgrado seu — pôde fornecer sobre as características da sua aviação, isto é da aviação germânica.

Essa conferência foi publicada em o número de Agosto do *The Journal of the Royal Aeronautical Society*, e recordemos que, traduzidos do *Luftwissen*, essa mesma revista publicára em seu número de Maio importante estudo de R. Schmidt sobre uma "Comparação de vários métodos para a determinação da velocidade de vôo em grandes altitudes.

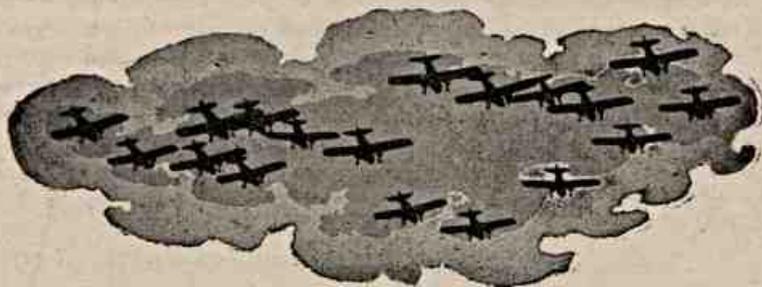
Interessante estudo é divulgado pelo *The Journal of the Royal Aeronautical Society* sobre *Post war reciprocating engines and Dover plant*. Esse trabalho faz parte da série de memórias publicadas por essa "Revista" sob a direção de Roy Fedden, tendo sido divulgada no seu número de Outubro último.

Grandes e opulentas jazidas de titânio, situadas em Pirenópolis, no Estado central brasileiro de Goiás vão começar a ser exploradas.

Na química moderna esse minério, por suas propriedades encontra-se ao par do estanho e do silício misturado com as argilas e com os minérios de ferro e com este beneficiado ao par do carbônio, e do titânio tem hoje preciosa aplicação no fabrico de aços especiais, como por exemplo o vanádio, de tão largo emprego na industria aviatória.

O titânio (óxido de —) que no minério de Pirenópolis encontra-se na alta porcentagem de 95%, está na lista organizada por F. A. Reusch, entre os minérios pelos Estados Unidos considerados, como de inadiável necessidade à industria bélica de aços finas.

C. F. X.



# RESPIGA

SUMÁRIO — *Lord Cochrane na Independência do Brasil — Toda a Esquadra do Brasil em operações de guerra — Saldanha da Gama — Resistir no ar para decidir na superfície! — Nono aniversário da administração do Almirante Aristides Guilhem (P. R. A. 9) — Nono aniversário da gestão do Almirante Guilhem — O júbilo da Marinha — O Almirante Custódio de Mello.*

---

## LORD COCHRANE NA INDEPENDENCIA DO BRASIL

*Conferência realizada no Clube Naval, no dia 5 de Setembro de 1944, como parte integrante das solenidades comemorativas da Independência do Brasil, durante a semana da Pátria, pelo*

### CAP. DE MAR E GUERRA ANNIBAL GAMA

Antes de tudo, Sr. Almirante Presidente do Club Naval, queira V. Ex. aceitar as minhas congratulações pela realização desta festa cívica em que se vai debater um brilhante capítulo da história da nossa pátria: a ação do Almirante Cochrane no episódio da nossa independência.

A história não pode ser sentimental e partidária; tem de ser imparcial e justa. Lord Cochrane, figura central desta conferência é apresentado diversamente pelos historiadores, segundo a versão política que inspirou os sentimentos e a opinião de cada um. Neste caso, duas grandes correntes serviram para edificar o conceito moral do grande marinheiro: uma, representando a facção portuguesa, que se constituiu em rancorosa e irredutível inimiga do novo cruzado da liberdade americana, apontando-o como um reles mercenário, capaz de todas as baixezas para satisfazer as suas desmedidas ambições; outra, formada pelos puros nacionalistas — que põem a nação acima da humanidade e a pátria acima do universo; essa, elevou a grandiosa figura de Lord Cochrane, a tal altura, que nenhum momento teria bastante imponência para simbolisar a gratidão do Brasil por aquele que arrancou, com a espada, a nossa pátria das mãos dos nossos verdugos e a entregou, emancipada e livre, ao povo que vivera 300 anos no mais espantoso cativeiro. Dessa disparidade de critérios, nasceu a confusão. O dever, porém, daqueles que fazem da justiça a sua religião e da verdade o seu próprio culto, é de dissipar essa névoa enganadora, destruir a mentira, purificar a história. É isso que pretendemos fazer. Vamos pois olhar para o passado, para a alvorada do século que findou. Vamos ouvir a voz da história documentada, saber o que ela nos diz, escutar o que ela nos conta.

---

A frota portuguesa que conduzia D. João VI, de regresso, em caminho da pátria, transpunha, em 26 de Abril de 1821, os longínquos horizontes dos mares da nossa terra. Havia alguém que seguira comovido o lento desfilar daquelas velas. Era o Príncipe Regente que ficara, como um eleito do destino, como um símbolo da revolução.

Seu pai, o rei de Portugal, lhe havia confiado a regência do seu torrão americano; mas a situação moral e política em que se viu subitamente envolvido, tornava extremamente delicada a linha, por onde deveria orientar seus passos.

Ele estava preso a uma alternativa que o tornava hesitante e irresoluto. De um lado, a odebiência integral e sincera às ordens do Congresso Português obrigava-o a uma atitude passiva, a uma situação de desprestígio, a se converter em uma figura puramente decorativa.

Sendo apenas um preposto do rei, seu cargo não tinha sido criado pelos poderes dirigentes de Portugal, de forma que era um posto sem função, sem autoridade e sem poder, sob o ponto de vista das atribuições legítimas.

A sua autoridade, portanto, legalmente inexistente, não poderia ser reconhecida pelas juntas portuguesas, que eram delegações diretas dos poderes constituídos da metrópole.

Essas juntas, que representavam a autoridade autônoma de cada província, se entendiam com as Córtes, como se fossem governos de possessões isoladas de Portugal.

O papel representado pelo príncipe, dentro da nova ordem de cousas, era politicamente quase nulo, porque não havia mais governo central do Brasil. De outro lado, qualquer resistência, de sua parte, a essas determinações, seria uma expressão de rebeldia, um passo no caminho da revolução.

Analisando a natureza dos sentimentos que deviam viver dentro de sua alma imagina-se que um mixto de revolta, de despeito, de humilhação e de ódio devia formar o quadro das suas naturais disposições.

Observando, porém, o ambiente que o cercava, D. Pedro não via possibilidade de reagir contra a situação de facto, que havia aprisionado a família real nas malhas de um cativo inesperado.

Seguindo, portanto, os impulsos do seu temperamento, propenso à dissimulação e à sinceridade, os seus atos primeiros, no período da Regência, foram de fingido entusiasmo pelo liberalismo triunfante, a tal ponto, que ele chegou — no paroxismo de um falso delírio — a qualificar de divinal!

Percebendo, em seu redor, os surtos do movimento de defeza do povo brasileiro, ameaçado de uma escravidão iminente, apressou-se em lançar uma proclamação aos fluminenses, que fazia praça de um fervoroso devotamento à causa dos constitucionais e ameaçava os patriotas das mais terríveis represálias se não seguissem o caminho da honra e da glória, que era, no seu entender, a humilde sujeição à tirania portuguesa.

Ao mesmo tempo, escutava o murmúrio do povo que sofria e percebia que os seus anelos se fundiam na esperança de transformar a Regência num Império

e o Regente num Imperador. Ele sentia, porém, que esses desejos da população, embora lisongeassem a sua mocidade ambiciosa, constituíam um sério perigo para ele próprio, que não queria assumir os riscos de uma infidelidade evidente sem uma garantia que o salvaguardasse de consequências funestas. Mandou, portanto, a seu pai, como um documento de defeza indiscutível, uma carta em que referia esses desejos do povo brasileiro, que ele considerava como desvarios e que nele encontravam a mais franca e formal repulsa. Escreveu então, com o seu próprio sangue, um juramento sagrado de fidelidade e obediência à Constituição, à Nação e ao Rei. Esse prurido de ostentação de fidelidade e de devotamento ao novo regime político, mascarava os seus verdadeiros sentimentos de revolta e de execração contra aqueles que arrebataram ao trono português o poder que, desde séculos, era um patrimônio da realeza. O tempo que passava e a importância das manifestações que surgiam aos seus olhos deslumbrados de esperança, incutiam na alma inquieta a convicção de que tinha chegado o momento sonhado de reagir contra o domínio das prepotentes Córtes de Lisbôa.

Levantou-se a súplica do povo, pedindo-lhe que não partisse. Nesse povo, havia a multidão dos brasileiros que contemplavam no céu da nossa pátria as sombrias nuvens do terrível despotismo da metrópole portuguesa; havia também a legião dos realistas, sinceros correligionários de D. Pedro verdadeiro, sem a máscara do fingimento liberal. Esse povo reclamava a sua permanência no Brasil como um sinal de campanha, de luta, de resistência e de guerra contra os poderes centrais de Portugal. Tendo medido o valor desse apoio, o príncipe começou a ceder. Estabeleceu para isso uma formalidade, que seria também uma expressão de solidariedade material e política, resumida na manifestação de três províncias, ratificando as súplicas da população em clamor. Depois de ter ouvido a voz persuasiva de José Bonifácio que, da gloriosa cidade de São Paulo, lhe mandava a célebre e histórica mensagem, cheia de fé e de patriotismo; e de escutar aqui, no Rio-de-Janeiro, as palavras animadoras de José Clemente Pereira, seu compatriota e seu amigo, sentio-se forte bastante para fazer soar o clarim de combate e enfrentar as Córtes Portuguesas num duelo de morte sobre as terras do Brasil.

D. Pedro resolveu desobedecer às Córtes, deixando de partir para Portugal. Foi esse dia o memorável "fico". Desde esse instante, ia começar a luta entre a Regência e as Córtes, ou mais propriamente, entre o trono de Portugal e os facciosos do Congresso, como denominava D. Pedro os deputados lusitanos. José Bonifácio passou a ser o chefe de um novo gabinete. O inimigo tinha que fazer a união dos seus adversários: D. Pedro ligou-se ao partido da independência. A aliança desses dois homens constituiu o núcleo da resistência que iria dar por terra com aqueles que se julgavam senhores do Brasil.

O primeiro elemento de reação que se levantou contra a autoridade do príncipe gerente caiu com um sopro. Foi o general Jorge Avilez, que D. Pedro deportou com as suas tropas, recambiado para Portugal.

Tendo enveredado pelo caminho da insubmissão, em luta aberta contra as Córtes, só havia como prosseguir. Era necessário impôr a sua autoridade,

de qualquer forma e por qualquer forma e por qualquer processo. Substituindo o governo das Côrtes Portuguesas pelo seu próprio, D. Pedro restabelecia no Brasil o poder do trono de D. João VI. Indo ainda mais além, e atendendo ao pedido da câmara do Rio e do Conselho de Procuradores, convocou uma constituinte para fazer a Lei Suprema do Brasil, independente da de Portugal.

Ficou desta sorte o Brasil dividido em dois campos: o sul com D. Pedro e o norte com o governo de Lisboa. A Bahia era o maior núcleo de resistência oposta ao mando do Regente. Ali estava o brigadeiro Madeira de Mello, como seu adversário, lídimo defensor da autoridade das Côrtes, o centro da reação contra o movimento libertador brasileiro. D. Pedro foi direito a ele.

Intimou-o para que se retirasse imediatamente, com as suas tropas, para Portugal. Madeira de Mello, zombou da sua energia, desprezou as suas intimações e se tornou cada vez mais despótico e truculento, torturando a misera Bahia em uma atmosfera de crueldade e terror.

Então D. Pedro lançou mão das armas. Foram organizadas expedições por terra e mar para dar combate ao prestígio do governo de Lisboa.

D. Pedro se esquecia, porém, de que as guarnições da esquadra eram formadas de portugueses e de que a disciplina reinante na marinha era de pasmosa fragilidade. O resultado foi aquele que era de esperar: as guarnições revoltadas forçaram o regresso da divisão, que assim foi impedida de cumprir as ordens que recebera. Os cabeças foram condenados à morte mas D. Pedro os perdoou. Eram portugueses.

Exatamente nessa mesma época, as Côrtes de Lisboa adotavam medidas severas e rigorosas para deter o príncipe no caminho violento que seguia.

Por um dos seus decretos, destituiu o Regente das suas funções; anulou a convocação da constituinte e mandara processar os ministros signatários desse ato; e, por fim, considerara traidores os militares que obedecessem ao governo do Rio de Janeiro. Tudo isso era perfeitamente lógico. O governo legal reagia contra a revolução, mas a revolução era o sonho do Brasil! Então D. Pedro proclamou a independência como um remate forçado do seu grave conflito com o governo de Lisboa; mas esse brado histórico, lançado no Ipiranga, não perderia o seu cunho abstrato se não fosse apoiado pela força, pela afirmação concreta da autoridade do novo soberano. O Brasil era um imenso território despovoado e sem comunicações entre as extensas regiões de que é formado. A navegação por mar era o único meio de ligação entre os seus povos e as suas principais cidades. A marinha competia pois resolver o angustioso problema da unificação nacional, o estabelecimento da sua unidade política, colocando todo o território brasileiro sob a autoridade e a soberania do primeiro imperador. Mas a marinha de Rodrigo Delamare, o comandante da expedição fracassada, jamais poderia realizar essa monumental tarefa.

Estariamos condenados a ver sossobrar, logo de início, esse levante geral das energias vivas do nosso povo, se não viesse em seu socorro essa marinha da independência, que surgiu, por encanto, naquele instante, saída do entusiasmo, do sacrifício e do patriotismo dos brasileiros daquela época. Por

subscrição popular, foram comprados inumeros navios. Na parte relativa à sua tripulação, o problema foi infinitamente mais complicado e difficil de resolver. Sob o domínio de Portugal, a carreira das armas estava praticamente fechada aos brasileiros natos, de forma que não havia um só chefe na marinha que tivesse nascido no Brasil. As guarnições na sua quase totalidade eram de puros lusitanos. Diante dessa grave situação, urgia a tomada de medidas extraordinárias. Inicialmente, todos os officiaes foram convidados a se definirem por Portugal ou pelo Brasil, sendo forçados a regressar à pátria os que se mantiveram fieis às Côrtes Portuguezas. Dos 125 officiaes assim consultados, 98 abraçaram o partido de D. Pedro. Foi então que José Bonifácio, atendendo aos conselhos de Caldeira Brant, mais tarde Marquês de Barbacena, resolveu convidar o Almirante Lord Thomaz Cochrane para comandar a marinha da independência na guerra para a libertação do Brasil. Por intermédio do nosso representante em Buenos Aires, recebeu aquele famoso almirante a carta de convite que assim dizia:

“Vossa Graça é convidado para — e da parte do governo do Brasil — aceitar o serviço da nação brasileira pela qual estou devidamente autorizado a vos assegurar categoria e pòsto, de nenhuma sorte inferior a que tendes na República. Abandonai-vos Milord ao reconhecimento brasileiro; a munificência do príncipe; a probidade ilibada do governo atual farvos-ão justiça; não rebaixarão de um só ponto a alta consideração — categoria, pòsto, carater, vantagens que vos são devidas”.

Ainda não satisfeito com a linguagem empregada na primeira carta, o nosso cônsul escreveu-lhe novamente nestes termos:

“Vinde Milord, a honra o convida, a gloria o chama. Vinde Milord dar às nossas armas aquela ordem maravilhosa e disciplina incomparavel da poderosa Albion”.

Não era assim um simples e formal convite que o Brasil dirigia a Lord Cochrane; era uma súplica ardente, dando-lhe a garantia do reconhecimento de um povo, as promessas de vastas recompensas, empenhando a palavra e a honra ilibada do governo e a generosidade do imperador! E tudo isto foi falso; e tudo isto foi mentira! Essas magnânimas ofertas reconheciam que o almirante Cochrane não poderia vir lutar pelo Brasil sem uma justa compensação dos serviços prestados e dos riscos e perigos que iria correr. Lord Cochrane viria, como obreiro da liberdade, transformar o brado do Ipiranga na materialidade de um facto; iria fazer de uma promessa e de uma aspiração, uma realidade! Ele seria para os americanos do sul um novo Lafayette.

Que preço tem a independência do Brasil? — Pelas ofertas feitas ao almirante Cochrane era ilimitado; pelo pagamento realizado, valia pouca cousa; e a honra do governo que servia de fiador a tais compromissos valia menos ainda; mas para nós, filhos desta terra, vale a gratidão infinita por Lord Cochrane. Era absolutamente certo que, apenas pelo sòldo de 11:500\$000

anuais o almirante não se engajaria no serviço naval do Império, mórmente por uma fugás passagem pelo Brasil, como D. Pedro resolveu que fosse. Lord Cochrane, confiado na probidade de um govêrno e na munificência proclamada de um monarca, veio servir à nação brasileira, trazendo consigo 4 oficiais britânicos, dentre os quais João Pascoe Greenfell, que prestou imensos e inestimáveis serviços à nossa pátria. No Rio de Janeiro, outros oficiais ingleses e 500 marinheiros foram também contratados. O govêrno conferiu ainda à esquadra o direito às presas efetuadas e à tomada de mercadorias e fazendas do inimigo.

Era este o principal pagamento pecuniário que atraía para o Brasil as guarnições estrangeiras. Pois o govêrno brasileiro, fugindo vergonhosamente ao cumprimento dos contratos celebrados com aqueles, cujos serviços foram rogados e implorados, não quiz pagar o valor das tomadas feitas em plena guerra, na dura ação dos combates! E fez mais ainda: castigou-os por terem cumprido o seu dever e insultou-os com ultrajantes epítetos e baldões. Mas Lord Cochrane estava longe de imaginar que houvera caído em uma cilada, que havia sido vítima de uma tenebrosa perfídia; e assim fez hastear a bordo do não "Pedro I" o seu pavilhão de 1.º almirante da marinha do Brasil e, sem maior demora, seguiu para a Bahia, levando como instruções, "destruir as forças portuguesas, fazer todos os danos possíveis ao inimigo do Império e às forças inimigas da causa do Brasil". Para executar este programa militar não havia limitações estabelecidas; a sua autoridade era discrecionária. O que ele fez como profissional do mar está em todas as histórias. O maior inimigo a combater não estava, entretanto, no pôrto da Bahia; estava oculto nos seus próprios barcos: era a guarnição portuguesa da esquadra. Durante a ação, logo no primeiro embate com a frota lusitana, a guarnição portuguesa recusou-se a lutar, escondendo a munição e ameaçando rebelar-se tal como se deu na divisão do chefe Delamare. — "Metade da esquadra precisa vigiar a outra metade", dizia Lord Cochrane. O ensinamento colhido desse primeiro encontro mostrou ao grande chefe a forma pela qual se devia conduzir. Recolheu-se ao Morro de S. Paulo; selecionou cuidadosamente as tripulações, guardando apenas dois navios, que fizeram o bloqueio da Bahia, com marinheiros ingleses e brasileiros. Foi essa uma tarefa rude e gloriosa porque esses dois únicos barcos conseguiram manter isoladas as forças de Madeira de Mello, que estavam sitiadas por terra pelas forças do Coronel Lima e Silva. Inumeras embarcações que pretenderam forçar o bloqueio foram aprisionadas. Estavam as cousas neste pé, quando quebrantados de desânimo, desesperançados de qualquer socorro, lutando com dificuldades insuperáveis para abastecimentos, resolveram os portugueses abandonar o Brasil e seguir rumo da pátria a bordo da esquadra que se lhes conservava fiel. Essa extranha resolução não encontra nenhuma explicação defensável, a não ser o pânico que o nome do audaz marinheiro infundia no ânimo dos seus inimigos. As forças navais não foram feitas para garantir a fuga; elas se destinam à disputa do domínio sobre o mar. A esquadra portuguesa devia ter tentado destruir os seus adversários, em um

encontro decisivo no oceano, mórmente sendo mais numerosa e mais forte que a esquadra bloqueadora. Não o fez; fugio. Antes disso, porém, o general Madeira buscou, em vão, um entendimento com o coronel Lima e Silva, comandante das forças de terra, e com o almirante Cochrane, comandante do bloqueio, para poder se retirar tranquilamente da Bahia.

Repelidas as suas pretensões, resolveu fugir, sujeitando-se a todos os riscos derivados dessa aventura. E essa fuga foi uma trágica demonstração da incapacidade do comando português e uma brilhante afirmação do valor da marinha da independência. Na madrugada de 2 de Julho, Madeira de Mello embarcou tôdas as suas tropas na esquadra e navios do combóio e, às 11 horas, saíu aquela enorme frota que ia ser atacada e perseguida pelos barcos de Cochrane, tendo nos penões das caranguejas a gloriosa bandeira do Império do Brasil. Apenas com 7 navios, o almirante fez o sinal de atacar o inimigo e iniciou a perseguição contra a mísera esquadra fugitiva. Os golpes vibrados pela audácia e bravura do grande marinheiro levaram o terror e o pânico ao seio imenso daquele aglomerado de mais de 80 embarcações inimigas, das quais 32 foram aprisionadas. Sete navios desse grande combóio, carregados de tropas, fizeram rumo do Maranhão para sustentar o seu governo que, juntamente com os do Ceará e do Piauí, lutava contra as forças do partido da independência. Lord Cochrane seguiu sòmente com a "Pedro I" na mesma direção. O comandante John Taylor a bordo da "Niteroi" perseguiu o inimigo até a embocadura do Tejo. Arrojada façanha do comandante desta fragata, então guarnecida sòmente com brasileiros e ingleses, afrontando sósinho uma força naval composta de 1 náó, 2 fragatas, 3 corvetas, 1 bergantim, 9 galeras e 1 sumaca, é qualquer coisa de épico e de grandioso! Depois desse memorável cruzeiro, que durou 4 meses e durante o qual foram aprisionados 17 navios inimigos, regressou a famosa "Niteroi" ao porto da Bahia, com água apenas para dois dias e sem mais nada para alimentar a sua guarnição.

Cochrane surgia em frente a S. Luiz do Maranhão. Usando apenas de um ardil de guerra, fazendo os portugueses acreditarem na existência de hipotéticas forças nas águas maranhenses, obteve a rendição dos lusitanos sem a menor resistência. Entregaram êles a capital com tôdas as tropas, inclusive aquelas que se desligaram do comboio de Madeira de Mello.

Lord Cochrane realizava assim com a fôrça do seu gênio e a capacidade do seu mando, a grande obra da pacificação nacional, colocando todo o território brasileiro sob a autoridade do 1º Imperador, no curto espaço de 90 dias. Usando dos direitos constantes do seu contrato, exigiu Cochrane a entrega dos valores existentes nos cofres públicos — então pertencentes ao tesouro português — e as provisões de campanha que estivessem nos armazens e fortes. Êsses valores, porém, que passaram a ser legitimamente da propriedade da esquadra, Cochrane os deixou — a título de empréstimo — entregues à respectiva junta para o pagamento do exército que se batia no interior da província.

Terminada a conquista política do Maranhão, por ordem do seu chefe, partia John Pascoe Greenfell para o Pará, levando precisas instruções para reproduzir ali o astucioso processo que tão brilhante êxito havia obtido em S. Luiz. Cum-

prindo rigorosamente as ordens recebidas, Greenfell representou no Pará o papel de vanguardeiro de forças grandiosas, mas puramente imaginárias, que iriam esmagar o poder português naquelas distantes paragens, como já haveriam feito na Bahia e no Maranhão.

Assim procedendo, os inimigos atemorizados pela ameaça da esquadra fantasma, dobraram-se à autoridade de Greenfell que tomou conta da província, em nome do imperador. Sem qualquer resistência, portanto, foi também o Pará incorporado ao Imperio pela influência decisiva de Lord Cochrane.

---

A proclamação da independência do Brasil e a coroação de D. Pedro como seu imperador, provocaram a contra-revolução de Portugal, em Fevereiro de 1823, por se atribuir aos erros das Córtes a perda dessa grande possessão da América. Em virtude desse movimento, dirigido por D. Miguel, continuação lógica da luta iniciada no Brasil, foi ali restaurado, em 16 de Junho do mesmo ano, o ominoso regimen absoluto. A campanha de Cochrane estava então em pleno desenvolvimento e Madeira de Mello ainda não havia fugido da Bahia. A politica brasileira estava forçosamente entrelaçada com a politica de Portugal. A queda, portanto, das Córtes Portuguesas havia de repercutir profundamente no Brasil, como houvera acontecido com o seu longínquo advento. Apenas as consequências teriam de ser diversas. No primeiro caso, o episódio da politica lusitana forçava a luta de D. Pedro com o governo de Portugal, luta essa que teve o seu alcance culminante na proclamação da independência ou separação dos dois governos; no segundo caso, os resultados seriam diametralmente opostos. A derrocada do regimen liberal restituiu ao trono dos Braganças o domínio perdido, tanto na metrópole como nas possessões. A contra-revolução reconciliava automaticamente o governo do Brasil com o governo de Lisboa e D. Pedro, imperador do Brasil, com D. João VI, rei de Portugal; mas não os brasileiros com os portugueses, senão quando a nossa independência fosse plena e absoluta.

O partido da independência, no Brasil, abrigava no seu seio grandes grupos com ideais distintos: os realistas e os patriotas brasileiros. Os primeiros, que não concordaram em ver derruido o governo absoluto do trono dos Braganças, ficaram contra as Córtes e contra elas combateram, ao lado de D. Pedro, até o limites extremo da independência do Brasil; não para vê-lo separado de Portugal, mas suplantando o governo dos liberais que consideravam uma injuriosa usurpação do poder.

Para estes, Portugal seria D. João VI, D. Pedro e o partido realista, quando tombassem as Córtes Portuguesas. Estaria então alcançado o seu objetivo. Para o Brasil, este acontecimento não oferecia o mesmo interesse primário e imediato. O que os brasileiros desejavam e o que eles pensavam que significava a guerra da independência era a posse dos seus direitos de povo livre, desvincilhado da influência dominante dos portugueses. E isso não se deu. Com a vitória do partido realista, que era o mesmo — tanto em Portugal como no Brasil — ganhou elle uma grande ascendência, crescendo em prestígio e em força, no ambiente político da nossa pátria. Era esse partido, do qual D. Pedro

jamais se separou, que governava e continuou a governar os destinos do nosso país. Sômente durante o período governamental de José Bonifácio, D. Pedro ocultou este propósito político.

D. Pedro desejava resolver, segundo as suas conveniências, a delicada situação política que resultava da volta do poder real na sua pátria de nascimento. Ele era o herdeiro do trono de Portugal e, naturalmente, refletia nos meios de poder mais tarde, encontrar o sistema que "assegurasse a união dos dois ramos da monarquia", segundo a fórmula proposta por Canning, então 1º Ministro da Gran-Bretanha.

---

Para conseguir este resultado, era necessário eliminar três principais obstáculos: a Assembléa Geral, como a força representativa da nação; José Bonifácio, como encarnação do patriotismo brasileiro e Lord Cochrane porque, em cumprimento do seu contrato com o Brasil, tinha direito a tôdas as propriedades tomadas ao inimigo e essas presas D. Pedro estava disposto a restituir aos seus compatriotas.

Além disso, Lord Cochrane havia declarado em uma das suas cartas dirigidas ao ministro da marinha "que não podia abandonar o objeto de tirar à facção portuguesa os meios de solapar a nacionalidade e a independência do Imperio". Esses três elementos estavam, portanto, condenados a desaparecer para evitar que lançassem uma perigosa sombra sobre os projetos ocultos do nosso imperador. O confronto das datas tem a sua eloquência. Em 3 de Junho de 1822, havia sido convocada a constituinte. Em 3 de Maio de 1823, abertura dos trabalhos. Em 16 de Julho seguinte, ruia o regimen liberal lusitano e em 15 de Julho José Bonifácio era demittido de 1º ministro. Estavam, portanto, estreitamente conjugados os fenômenos políticos ocorridos em Portugal e no Brasil.

A demissão de José Bonifácio foi decida exclusivamente a ascendência do partido realista no Brasil, apoiado imprudentemente pela opposição local dos adversários do 1º ministro. A demissão de José Bonifácio foi a primeira etapa do programa delineado depois da queda das Côrtes Portuguesas. Está claro que a nossa política interna, entregue ao partido português, seria desviada do rumo nacionalista traçado por José Bonifácio.

Cessou a perseguição aos elementos hostis à causa da nossa verdadeira independência, que continuava sendo uma aspiração; e, apesar da guerra — oficialmente — entre Brasil e Portugal, foram engajados no exército brasileiro os militares portugueses vencidos na Bahia! Isto tinha, porém, a sua lógica. Para D. Pedro, a guerra com Portugal não era um conflito entre nações: era uma luta de partidos, uma guerra civil. Com a capitulação dos constitucionais, a continuação das hostilidades ficaria sem objeto e um armistício surgiria por si mesmo, sem ser pedido nem decretado. Para os patriotas brasileiros a questão não tinha essa simplicidade: a guerra era de libertação completa. Por tal motivo, o novo governo começou a sofrer a impiedosa opposição dos Andradas, que haviam passado do fastígio do poder à condição de quase réus, de inimigos da Monarquia! A campanha que desencadearam contra a nova política de Pedro I,

pela imprensa e pela tribuna, perturbava consideravelmente a execução dos planos do imperador, que não ousava descobri-los aos olhos da nação. Os seus processos políticos, que não primavam pela lealdade, eram sempre capciosos e subterrâneos. Foi nessa ocasião que aportou ao Rio-de-Janiero o marechal Pinto da Fonseca; trazia êle a incumbência de estabelecer com o imperador a forma da reconciliação official com o governo portuguez, mostrando como ali se esperava recolher ao aprisco lusitano a principal ovelha tresmalhada...

Logo depois chegava a corveta "Voadora" com o conde do Rio Maior, incumbido dos mesmos propósitos. Tão seguro estava o governo lusitano da metamorfose operada no espirito de D. Pedro que o barco do seu enviado não trazia a bandeira de parlamentário! Naquelle momento, era preciso esconder a idéia de qualquer entendimento comprometedor com Portugal porque D. Pedro não dispunha de forças para enfrentar uma nova revolução no Brasil. As tropas veteranas portuguezas tinham sido expulsas de nossa terra e a esquadra estava tóda nas mãos do almirante Cochrane. O excesso de escrúpulo revelado pelo imperador, remetendo à Assembléia a correspondência recebida, sem abri-la, denunciava os sobressaltos da sua consciência. Isto não provava porém a retidão da sua conduta. Da mesma fórma que êle escrevia a D. João VI cartas destinadas ao conhecimento público, dando uma falsa impressão das suas disposições, era bem provavel que o pai tivesse um procedimento similar com o filho. O facto é que depois do regresso deste titular a Portugal, o gabinete de D. João VI recorreu aos bons officios de S. M. Britanica para a obtenção da paz nas seguintes condições:

- 1) Cessação das hostilidades do Brasil contra navios e súditos portuguezes;
- 2) restituição de tódas as propriedades portuguezas, injustamente confiscadas;
- 3) não se intentar ataque algum contra as colónias que continuassem fieis a Portugal;
- 4) demissão de todos os súditos ingleses empregados pelo governo do Brasil.

Os atos subsequentes de D. Pedro indicavam a sua disposição de cumprir immediatamente êsse novo evangelho da sua política, indicando que eram verdadeiros os rumores dos seus entendimentos secretos com o conde do Rio Maior. Ligado intimamente com o partido portuguez, desembaraçado da influencia perigosa de José Bonifácio, D. Pedro estabelecia no seu governo a ditadura lusitana, procurando enganar a nação com a mascara de uma independência que só existia de forma nominal e aparente.

Os seus ministros, os almirantes, os generais, os presidentes das províncias, os detentores dos altos cargos administrativos, os magistrados eram quase todos portuguezes. Durante 4 anos D. Pedro governou o Brasil sem convocar a assembléia, o que só aconteceu quando a morte de D. João VI lhe concedeu a realização do desejo sonhado de ser rei de Portugal. Ora, evidentemente, aquilo que D. Pedro chamava de independência, não era mais do que uma autonomia governamental, não uma soberania nacional. Continuava o Brasil sob uma tutela portuguesa muito habilmente disfarçada. O Brasil não estava entregue ao seu povo nem o governo obedecia à vontade dos brasileiros.

Com a veemência dos ataques dos Andradas, que bem compreendiam os cavilosos manejos do soberano, sentiu D. Pedro a necessidade de eliminar tão poderosos adversários e, para isto, valendo-se de um ocasional pretexto, dissolveu a constituinte, prendeu e expatriou os três Andradas, sob acusação de perjúrio! Estava realizada a segunda parte do seu maquiavélico programa. Restava Lord Cochrane.

Quando êste almirante regressou da sua triunfal expedição do norte, já D. Pedro havia arquitetado a sua infernal campanha contra os baluartes da política nacionalista. José Bonifácio estava por terra, mas respirava ainda. Não podia D. Pedro atacar de frente o ilustre almirante, por dois motivos: 1º — êle era a esquadra e D. Pedro a temia; 2º — a nação estava inebriada com os seus feitos e não convinha afronta-la.

A assembléia, traduzindo os sentimentos dos brasileiros, deu-lhe os agradecimentos, em nome da nação. D. Pedro, ostentando um alto reconhecimento pela obra gigantesca realizada por Lord Cochrane — talvez por uma calculada demonstração de solidariedade com os brasileiros — deu-lhe o titulo de marquês do Maranhão, nomeou-o conselheiro de Estado, fez da sua fidalga esposa dama da Imperatriz.

Ao lado dessas concessões honoríficas, existia o projeto deliberado da sua eliminação da cena da política brasileira, porque ela estava escrita nas condições preliminares da paz com Portugal.

Isto devia ser realizado no momento oportuno e à custa dos mais iníquos processos. A primeira consequência da orientação lusitana nas questões navais foi o castigo aplicado ao comandante Taylor, depois do seu memorável cruzeiro através do Atlântico, atacando com a sua pequena fragata a enorme esquadra de Felix de Campos. Quando todo o mundo esperava de D. Pedro uma régia recompensa por esse feito que engrandecia as armas do Brasil, a nação assistio estupefacta receber aquele comandante, como retribuição da sua heróica conduta, o castigo de 6 meses de prisão e a obrigação de pagar, em dobro, os prejuizos causados aos portugueses, exactamente por haver cumprido as instruções do próprio imperador! É que na duração desse longo cruzeiro se operara no Brasil essa mutação derivada da nova ordem estabelecida em Portugal. Lord Cochrane vio-se desde logo preso dentro de imensas dificuldades morais. Êle se tinha responsabilizado perante os officiaes e demais camaradas pelo pagamento das presas feitas pela esquadra, confiante, êle mesmo, na boa fé e honradez do governo. Em dado momento, êsse mesmo governo resolve restituir aos portuguezes esses navios e outros bens que haviam passado automaticamente à propriedade da esquadra. Esta perfidia, essa falta de lisura governamental, deixavam o 1º almirante em uma situação extremamente delicada. Estava, porém, assentado entre os dois soberanos que Lord Cochrane seria demittido e que as presas seriam restituídas. Todo o esforço de Cochrane contra essa disposição seria vão e inutil. Aquela sercia que havia cantado aos seus ouvidos, na sua maviosa súplica para vir socorre-la no Brasil, era agora o abutre que lhe devorava as entranhas. Lord Cochrane, porém, não deixou morrer o seu direito sem lançar a veemência do seu protesto, da sua revolta e

da sua indignação. Isto fazia êle em termos severos e polidos. As suas primeiras reclamações, D. Pedro teve uma idéia diabólica que pôs em prática imediatamente: nomeou um tribunal de presas, constante de 13 membros, dos quais 9 eram portugueses! Estava resolvida a dificuldade. Tôdas as presas seriam más e as reclamações justíssimas de Cochrane seriam desatendidas sob a aparência da mais estrita legalidade. Lançando sôbre êste tribunal, que Cochrane qualificou de — partida de inimigos em disfarce de juizes — tôda a responsabilidade das suas decisões, êle lavava as mãos como Pilatus e deplorava a má fortuna do almirante e de seus camaradas ludibriados. E foi assim que êsse tribunal anulou quase tôdas as presas feitas pela esquadra, condenou o almirante a restituir as quantias já recebidas e julgou-o passível de pena corporal! Isso levou Lord Cochrane a pedir a sua demissão, que lhe teria sido concedida *in continenti* se grave dificuldade política não houvesse surgido na vida da nação. Após a dissolução da constituinte, D. Pedro nomeou um Conselho de Estado que, por sua vez, elaborou rapidamente uma constituição que devia ser ratificada por uma assembléa, o que jamais aconteceu. Por motivo dessa prevaricação política; por motivo dessa ditadura portuguesa no Brasil, mascarada de independência, o norte se levantou proclamando a "Confederação do Equador". Na justificação desse movimento, dizia o povo pelos seus jornais que era absolutamente a mesma cousa ser colono de Lisboa ou do Rio-de-Janeiro.

De acôrdo com os comentários que estamos fazendo, era essa uma grande verdade; e, se não fora a nefasta secessão a inevitavel sequela daquele memoravel levante, deveríamos deplorar o seu doloroso fracasso.

Por esse único motivo, D. Pedro sustou a demissão de Lord Cochrane, sem todavia deixar claro o seu pensamento. Sem o braço valoroso do almirante, não tinha muitas esperanças de sufocar essa reação republicana que explodia na alma indomavel dos briosos pernambucanos. Com o novo serviço que o Império lhe pedia, Lord Cochrane teve oportunidade de exigir mais firmemente que o govêrno se desobrigasse dos compromissos contraídos com a esquadra. Sem isso, as guarnições estrangeiras não partiriam para a nova campanha. Em face dessa premência, D. Pedro sujeitou-se a dar mais uma prova da sua insinceridade, enganando de forma indecorosa um homem da estatura de Cochrane que estava no Brasil, por ardis que não honravam os seus autores.

Pedro I, *deseu próprio punho*, escreveu um solene compromisso, mandando pagar pelo tesouro público o valor das presas consideradas más e as que assim o fossem daí por diante. Acreditariam tôdas as pessoas que êste documento poria um termo aos processos escusos que o govêrno adotava para se subtrair ao imperioso dever de pagar o que devia. Mas assim não foi entretanto. Lord Cochrane foi ainda burlado diretamente pelo próprio imperador! Todavia, por ter D. Pedro assumido tão severo compromisso, de forma tão solene, Lord Cochrane acreditou na sua boa fé e na sua sinceridade e se dispôs a combater a rebelião de Pernambuco. Dêsta farma foi feita a sua nomeação para comandar a esquadra que ia entrar em operações de guerra.

Esse decreto, visivelmente, para não envolver a responsabilidade do imperador, não trazia a sua rubrica. O que êle tinha de importante era determinar

implicitamente que os serviços de Cochrane terminariam com uma campanha! Entretanto, os dizeres da sua carta patente não estabeleciam nenhuma limitação de tempo no seu engajamento, que se presumia definitivo, como fora para Greenfell, Taylor e outros mais. Lord Cochrane reclamou contra esse dispositivo da sua nomeação, parecendo que o ilustre almirante ainda não tinha percebido a natureza do plano que já estava estabelecido, em virtude do qual se decretava o seu inevitável sacrifício. Em razão desse protesto, o governo corrigiu a sua redação e ficou assentado que o almirante se retiraria do serviço do Brasil quando assim o entendesse. Essa transigência não era, porém, sincera; o seu destino já estava traçado nas condições preliminares da paz.

Durante todo o tempo que precedeu a partida de Cochrane para o norte, manteve êle através de uma correspondência ativa com D. Pedro e o ministro da marinha uma insistente labuta para conseguir a satisfação dos direitos reclamados pelos marinheiros ingleses contratados. Em vão, êle rememorava os feitos da marinha, os direitos conferidos pelos contratos e a situação em que se encontravam os seus camaradas de nada receberem, quando o governo espontaneamente havia estabelecido a natureza das recompensas que lhes deviam caber. O governo brasileiro estava surdo a essa dialectica de honra porque, acima dos seus compromissos, estava o desejo de agradar os portugueses. O tom das cartas de Cochrane foi, porém, se transformando, passando êle finalmente a dizer tôda as verdades, algumas das quais queimavam como brasas. Em uma dessas cartas, o almirante declarava que o governo só lhe havia concedido honras, que êle muito presava; mas que estimava muito mais o seu carater como homem e como oficial; que os seus camaradas estavam persuadidos de que a concessão daquelas distinções não passava de uma peita para que êle não perseverasse na defeza de seus direitos. Por tal motivo, êle se via na contingência de restituir aquelas honrarias, pondo-as aos pés de S. M. I.

Quando foi questão do juramento da constituição do Brasil, não foi permitido que o almirante o fizesse. Lord Cochrane, cheio de magua e de decepção, pediu novamente que o demitissem por não se sentir com forças para lutar contra a surda conspiração tramada contra êle e "contender com dificuldades que lhe pareciam insuperaveis". Continuava a reclamar contra o tribunal de presas que, indiferente ao compromisso escrito pelo próprio punho de D. Pedro, continuava dando sentenças — como dizia o almirante — contrárias à lei, ao senso comum e à justiça, o que mostrava o futil valor daquele documento. Lord Cochrane, na simplicidade dos seus conceitos, que odedeciam apenas ao rigor dos seus principios de honradez, estava espantado com a idéia corrente de que o tribunal de presas estivesse coagido pela hipótese de ter o Brasil de restituir, aos seus antigos donos, os bens e as propriedades tomadas aos inimigos. Onde se viu — perguntava êle — o vencedor ser obrigado pelo vencido a cumprir exigências humilhantes? A resposta a essa ingênua interrogação era pura e simples: os inimigos eram os compatriotas de D. Pedro que dominavam no Brasil e o seu soberano era o pai do nosso imperador. Eis porque a tenaz insistência de Lord Cochrane nas suas reclamações aos dirigentes do Brasil eram improficuas e inuteis. Eis porque apesar dos contratos, das leis, da regu-

lamentação da guerra, dos compromissos escritos e verbais assumidos pelo imperador, Lord Cochrane e seus oficiais foram condenados a pagar, em quadruplo, o valor das presas feitas quando os barcos tentavam violar o bloqueio da Bahia!

Lord Cochrane, impressionado pelo estratagemma de D. Pedro de sujeitar o Brasil independente ao domínio efetivo de Portugal, através dos portugueses que mantinham em suas mãos tôdas as posições de mando, exortava o nosso imperador a substitui-los por brasileiros natos, se quizesse merecer a confiança do seu povo! Esse doloroso conforto das atitudes desses dois homens vem estabelecer a singular contradição de ser um almirante estrangeiro o advogado dos interesses nacionais contra os atos do chefe de Estado que fizera a independência do país! Lord Cochrane, que viera do fundo da America investido da grandiosa missão de concretizar a libertação do Brasil, protestava contra a política do seu próprio imperador que a queria criminosamente comprometer. O grande almirante, naquele momento histórico, era infinitamente mais brasileiro que D. Pedro. A sua preocupação em defender a obra da independência contra o perigo da sua anulação, opondo a sua resistência aos pérfidos propósitos do governo, constitue um motivo de menosprezo pelos homens públicos de então e um titulo de reconhecimento que nós — brasileiros — pela justiça da história, devemos ao famoso almirante que foi o maior herói daquele memorável período da nossa vida de nação. Como podia, lealmente, D. Pedro dar posições de confiança, de honra e de poder a portugueses, durante os momentos febris em que se discutiam com armas direitas que colocavam em campos inimigos o Brasil e a velha metrópole, sem ofender o orgulho, a dignidade e o patriotismo dos brasileiros? D. Pedro se revelava um derrotista frio e interesseiro, enquanto Cochrane era — não importa o motivo — extremamente nacionalista. De facto, que pedia Cochrane ao imperador e defensor perpetuo do Brasil, ao factor objetivo da sua independência? Substituir, por brasileiros, os funcionários portugueses durante a guerra da independência! É isto verdadeiramente o cúmulo!

Verificando que nenhum argumento, nenhuma alegação de acórdos, nenhuma reclamação de justiça alterava a fria e impassível sonegação de direitos executada pelo sarcástico tribunal de presas, Lord Cochrane empregou o único recurso que era imediatamente compreendido: a violência.

Lord Cochrane resolveu reter os navios aprisionados em seu poder até que fosse dada uma solução honesta às suas justas reclamações.

Depois de ter ouvido essas palavras causticantes, não pela grosseria das expressões, mas pela eloquência da verdade que traduziam; e depois da atitude enérgica do almirante, resolveu D. Pedro mandar pagar à esquadra uma parcela da dívida reclamada, no valor de 200 contos de réis, obtendo assim o regresso dos marinheiros para bordo dos navios e a permanência de Lord Cochrane no serviço do país.

Foi assim que a esquadra partio para Pernambuco, onde juntamente com o exército extinguiu o foco revolucionário que ali havia aparecido. Antes porém, Paes de Andrade — chefe daquele movimento — quis subornar o almirante Cochrane com a generosa paga de 400:000\$000 para que êle aceitasse

a causa da "Confederação do Euador" contra D. Pedro. Isto — dizia Paes de Andrade — como indenização das perdas. Imagine-se a que soma corresponderiam hoje 400 contos em 1824! A essa proposta infamante deu Cochrane uma concisa resposta em que havia tanto de altivez como de dignidade.

Ei-la: Bordo da *Pedro I*, à vista de Pernambuco, 20 de Agosto de 1824.

"Exmo. Sr. — Se eu tiver ocasião de que V. Exc. pessoalmente me conheça, poderei dar-lhe provas convincentes de que como a opinião que de mim formou, nasce de ter sido eu falsamente representado por homens que estão no poder, cujos objetivos eu era, por meus princípios, incapaz de servir. Cochrane e Maranhão".

É pena que este documento de tanto importância, que, por si só, define o caráter e a honradez de Lord Cochrane, apareça tão raramente nos compêndios de história. Ele não menciona os homens que estavam no poder e quais os objetos a que ele não podia servir por estarem opostos aos seus princípios de honra e de dignidade; mas, D. Pedro, cujo espírito de domínio era universalmente conhecido, tinha fatalmente de ser solidário com uns e com outros. Esta carta, redigida em termos nobres, revela a campanha difamatória feita contra o almirante, apontando-o como um escravo do ouro. Ele, entretanto, vítima da perfídia e da insinceridade de D. Pedro; prejudicado pecuniariamente pela incorreção do nosso imperador; no momento em que disputava a posse de grandes somas, que lhe eram legitimamente devidas e que não eram pagas, recusava, da forma mais nobre e mais alta essa imensa quantia que, naquela época, faria a tranquilidade feliz de quem a possuísse. E isto somente porque ele julgava que a traição é o mais baixo e ignóbil ato que um ser humano possa praticar, indigno portanto do conde de Dundonald que era o título britânico do almirante Cochrane.

Abstraindo a descrição das operações militares e atos diplomáticos, levados a cabo em Pernambuco, Rio-Grande-do-Norte e Ceará, basta dizer que a ordem foi restabelecida naquelas províncias.

No Maranhão, as dissensões intestinas traziam em alvoroço as suas populações, quando Lord Cochrane ali chegou. Tomando conhecimento da situação inquietadora da província, obrigou as duas facções à deposição das armas, dispersando uma e aprisionando a outra. Era presidente da província Manoel Ignacio Bruce, brasileiro, de origem escocesa. Enquanto este, em correspondência com o governo, fazia falsas acusações a Cochrane e lhe atribuía inadmissíveis propósitos políticos, o almirante recebia representações, até de senhoras, suplicando aflitivamente a sua intervenção para afastar Bruce do poder. A princípio, o almirante recusou interferir na vida íntima da província, certo que estava da repercussão que tal ato iria ter na capital do Brasil, porque ali estavam os seus inimigos "espreitando avidamente um pretexto para despoja-lo de tudo quanto possuía". Uma semana mais tarde, porém, refletindo sobre a situação em que ia ficar o Maranhão, deixado sob a prepotência ilimitada de Bruce; condoído pela sorte de seus habitantes, Lord Cochrane teve um daqueles seus rasgos enérgicos e dominadores: intimou Bruce a deixar o poder e o expediu para o Rio-de-Janeiro, onde, à sua chegada, desecandeu-se a tempestade que o almirante pre-

vira. A imprensa moveu-lhe uma tremenda campanha, tornando a sua posição extremamente crítica por não ter ali ninguém que lhe tomasse a defeza. A sua correspondência com o ministério da marinha não obtinha resposta. Os seus officios não eram divulgados e o povo ignorava os reais motivos da sua conduta, tida como abusiva, arbitraria e violenta. Os planos de D. Pedro tocavam o termo da sua execução. Lord Cochrane, o nosso grande e generoso amigo, seria compelido a deixar o serviço do Brasil. D. Pedro realizava o terceiro ato do seu programa político luso-brasileiro.

Lord Cochrane havia avisado a D. Pedro que estava disposto a esperar mais algum tempo para a liquidação correta dos seus contratos. Esses episódios inesperados do Maranhão fixaram, porém, a data desse ajuste de contas, procrastinado indefinidamente por uma dilação calculada de D. Pedro. Compreendendo que não podia retornar ao Rio-de-Janeiro, sem sofrer o ultrage de uma punição iníqua, Lord Cochrane decidiu regressar à Inglaterra, depois de obrigar a junta provincial e a alfândega do Maranhão a lhe pagarem parte da soma que lhe era devida.

Quem acompanhou com atenção o desenvolver destes acontecimentos verificou que esse desfecho não foi desejado nem provocado pelo almirante.

Do convencionado com o governo do Brasil, resultou o seu direito líquido sobre as presas feitas ao inimigo, direito esse que nunca foi objeto de contestação. A política de congraçamento com Portugal, adotada por D. Pedro, logo depois da queda das Côrtes de Lisboa, e os projetos claros e evidentes da reconstituição futura de um governo unitário dos dois países, foram os motivos da dissolução da assembléia e do afastamento do Brasil dos três Andradas e de Lord Cochrane. E isto foi conseguido por caminhos sinuosos e desleais. O facto mesmo de D. Pedro ter mantido no Brasil uma máquinha governamental e administrativa sob a predominância dos portuguezes, era um seguro indice da existência de um ambiente de transição para uma possível união dos dois governos.

Depois da sua chegada à Inglaterra, o almirante tomou 2.000 libras ao nosso representante naquele país a título de empréstimo para distribuir pela marinhagem, como está publicado na História da Marinha, de Theotonio Meirelles; mas o recibo da sua restituição, em 2 de Agosto de 1825, foi omitido, por negligência ou malícia. Da extensa correspondência mantida entre o almirante e o nosso representante na Inglaterra, Manoel Rodrigues Gameiro Pessoa, futuro barão de Itabayana, resulta a prova de que o governo do Brasil, fazendo vigorar uma disposição revogada por decreto imperial, dava como terminados os serviços de Lord Cochrane com a pacificação das províncias do norte rebeldes. Já na Inglaterra, recebeu Cochrane do governo brasileiro ordem para regressar ao Rio, ao que respondeu não poder cumpri-la porque já se achava destituído do comando; e narrava então o facto do barão de Itabayana ter se dirigido oficialmente ao comandante da "Ipiranga", onde estava arvorado o seu pavilhão de almirante, quase na data em que recebeu a noticia da paz com Portugal, mandando que esta fragata ficasse à disposição da legação, desligando-se de toda a subordinação ao *marquês do Maranhão*, e não mais ao 1º almirante. E com uma queixa nobre e sentida, fez ressaltar que o "seu soldo — ganho

honrada e arduamente — e que as recompensas tão solenemente afiançadas, tinham sido desviados e suspensos pelos conselheiros de S. M. e que nestas condições tinha que aguardar uma oportunidade mais feliz para, poder regressar ao Brasil”.

Foi desta triste forma que Lord Thomaz Cochrane separou-se dos brasileiros. Hoje é um herói quase esquecido, cujo nome deve ser exumado do silêncio dos arquivos; trazido para a mais ampla divulgação; esculpido nos monumentos, nas vias públicas, na popa de um vaso de guerra; cristalizado na memória dos homens e absolvido, para sempre, das mesquinhas acusações tendentes a apagar o brilho dos seus famosos feitos. Mais ainda, brasileiros! Levantemos a estátua de Lord Cochrane!

\*

Se não tivéssemos admitido que a independência proclamada em 7 de Setembro tivesse criado uma simples autonomia, o seu reconhecimento por Portugal seria o termo dessa campanha e o fecho desta conferência. A proposição da paz feita por D. João VI denunciava a intenção, jámais abandonada, de manter o Brasil ligado a Portugal em uma permanente subalternidade. O soberano português, *considerado também imperador do Brasil*, teria D. Pedro como seu *adjunto*, a quem concederia a soberania sobre o nosso país. Isto seria uma reivindicação dos direitos da corôa portuguesa, uma fórmula anulatória de conquista obtida pelas armas e um modelo para a futura conduta de D. Pedro.

Este, entretanto, recusou aceitar essa redação porque o povo brasileiro não concordaria jamais com a restituição a D. João VI da soberania conquistada na guerra da independência. Nestas condições, ficou ajustado que o título de imperador, apenas honorífico, seria concedido por D. Pedro a seu augusto pai. Era esse ainda um abuso de poder que não estava apoiado pelos desejos da nação que assistia, como simples espectadora, a desenvolta manipulação do seu destino. O que é mais extraordinário, porém, é que na carta régia de D. João VI estabelecendo a paz com o nosso país, aquele monarca fez constar a sua qualidade de imperador do Brasil, de forma que não era a nossa independência que êle reconhecia; era a delegação de sua soberania a um Estado vassalo! D. Pedro continuava a ser o seu preposto e nós continuávamos sob o domínio moral da corôa portuguese e sob o domínio efetivo da sua política, representada pelo partido realista, dominante no Brasil! Ao ter conhecimento dessa conduta do governo português, D. Pedro ostentou uma indignação, preparada para as galerias, porque o seu dever era declarar nulo um tratado reprodouzo na carta régia de Portugal com alterações profundas e fundamentais que constituíam uma indiscutível prevaricação. E não o fez. Essa falsificação do tratado tinha dois objetivos; no Brasil, os governos dos dois países nada mais tinham de comum; em Portugal, constaria que D. Pedro exerceria a soberania do Brasil, por delegação do seu rei. Era o regimen da mistificação, que era tanto do agrado do primeiro imperador. Outra prova da sua deslealdade foi a clausula, por êle aceita ocultamente, de se obrigar o Brasil a pagar a soma de 2.000.000 esterlinos, correspondente a um empréstimo feito por Portugal na Inglaterra em 1822, exatamente para a guerra da independência!

Isto êle escondeu da nação brasileira, certo que estava da perfídia que praticava. Este segredo só foi desvendado quando cessou a ditadura com o funcionamento regular da assembléia.

Com a morte de D. João VI, em março de 1826, o nosso imperador foi proclamado rei de Portugal com o nome de D. Pedro IV. Viemos alinhando os acontecimentos e procurando demonstrar que a política de D. Pedro, claudicante e falsa, só tinha um alvo; só seguia um rumo, que era a fusão dos dois Estados na mesma fórmula governativa. É evidente que essa sucessão era um esforço desesperado para reconduzir o Brasil a uma submissão mais estreita ao trono português. Pelos velhos decretos das Côrtes de Lamego, D. Pedro não podia ser o rei de Portugal. Sendo imperador do Brasil, deveria ser considerado estrangeiro na sua pátria de nascimento; e, residindo fora do reino, ficava, por estes dois motivos, desqualificado para cingir a corôa de Portugal. A Regência, entretanto, conferindo-lhe este título, tinha de admitir que o Brasil era ainda território lusitano, com soberania delegada por um rei a um seu adjunto, de conformidade com a carta régia referente ao tratado de paz. Este é um facto cuja significação não se pode escurecer. Os deputados à Assembléia Geral tinham sido eleitos em 1824, mas só foram convocados em 1826, por ocasião da elevação de D. Pedro ao trono de Portugal. Na abertura dos trabalhos da assembléia, disse o imperador na fala do trono: "... achando-me, quando menos esperava, legítimo rei de Portugal, Brasil, Algarves e seus domínios". Isto significa que a nossa independência nunca tinha sido reconhecida sinceramente por Portugal. D. Pedro, tendo consultado as disposições do ambiente do Brasil, não se animava a assumir oficialmente a posição de soberano das duas nações, mas estava decidido a exercer de facto, esse duplo poder. Seguindo sempre o seu habitual caminho tortuoso, abdicou em favor da sua filha D. Maria da Gloria, que passou a ser, virtualmente, a rainha de Portugal pois que se deixou ficar longamente no Brasil. Essa abdicção era condicional, porque só se tornaria efetiva, quando a nova rainha que tinha apenas 10 anos de idade se casasse com o príncipe D. Miguel, irmão mais novo de D. Pedro. Longe, assim, de praticar um ato sincero e correto com essa abdicção, transformou-a em simples formalidade para exercer, de facto, a dupla soberania com que sempre houvera sonhado. Começou portanto a agir como se essa abdicção jamais houvesse existido. Como rei de Portugal, confirmou a Regência nomeada por D. João VI, decretou uma anistia; promulgou uma constituição para aquele reino. Depois da abdicção, continuou a interferir em todos os detalhes do governo português; criou pares do reino; nomeou conselheiros de Estado; promoveu oficiais; interveio na escolha e nomeação de ministros e em toda a política interna de Portugal; abdicou enfim como um ato protelatório para enganar os brasileiros e continuar a ser D. Pedro IV, na esperança de que surgisse um acontecimento que justificasse o golpe que astutamente premeditava. Diz Armitage que em todos os despachos relativos a administração de Portugal, S. M. conservou o estilo de um monarca e continuava a assinar-se D. Pedro IV. Tal qual como no tempo da Regência, entrelaçou as políticas dos dois países, como se se tratasse de uma só nação. Tendo nomeado D. Miguel para regente do reino, este, dentro em breve, transformou-se em rei absoluto. Portugal entrou nas convulsões da guerra

civil e D. Pedro fez partir da Inglaterra uma expedição militar contra D. Miguel, levando os navios a bandeira brasileira! Lord Aberdeen, o então chanceler britânico, declarou que os males de que Portugal sofria deviam ser atribuídos "à falta de uma política franca, coerente e reta, por parte do governo do Brasil".

Os pendores autoritários de D. Pedro, aliados a essa tendência movida pela ambição de monarca e pelo coração de português, iam, sem dúvida, incompatibilizar o imperador com o povo que ele procurava enganar continuamente. Interpretando mal a tolerância dos brasileiros, que seriam seus idólatras se ele não se houvesse desviado do verdadeiro caminho traçado para um Defensor Perpetuo do Brasil, afoitou-se o monarca pela vereda que o levou à queda e à perda das posições que julgava asseguradas para sempre. De Portugal, D. Miguel arrojava sobre o Brasil a multidão de foragidos que dali eram proscritos pelo seu despotismo estúpido e cruel. Os expedicionários da Ilha Terceira não vieram, com as suas armas, se refugiar na nossa terra porque o ânimo revoltado da população fez sustar a realização desse desejo de D. Pedro. As irreduzíveis incompatibilidades luso-brasileiras não podiam encontrar quem melhor as acirrasse do que o homem que naquele momento crítico, foi simultaneamente o soberano de duas nações. D. Pedro foi levado pelos seus interesses próprios e de sua família para uma situação oposta às conveniências do Brasil e por isso mesmo divorciada do sentimento nacional.

Agravava esta situação o desastre da política militar da Cisplatina e os revezes que surgiram no decorrer da campanha. Com a transformação do espírito público, a Câmara dos Deputados foi também perdendo aquele caráter de submissão passiva, para a conquista da atitude e da independência que lhe deviam ser peculiares. A corrente contra o imperador e a sua política incrementava-se de forma impressionante. Foi já sob essa atmosfera que, em 1828, regressaram ao Rio-de-Janeiro os dois Andradas: Martim Francisco e Antonio Carlos, sendo imediatamente presos na Ilha das Cobras, onde ficaram até Junho de 1829. Foi nesse ano que voltou à pátria o grande José Bonifácio. Subiu ao poder do gabinete Barbacena que dentro de alguns meses caía por demissão imposta por D. Pedro que qualificava o marquês de desonesto. Isto obrigou aquele estadista a uma explicação pública de seus atos e a escrever uma carta ao imperador a qual tornou conhecida pela imprensa. Naquela se defendia exuberantemente e nesta, depois de qualificar o imperador de doido, vaticinava a sua queda em menos de 6 meses. Frisava ainda o facto de trazer D. Pedro "a constituição e os brasileiros na boca e ser absoluto e português de coração". Estes conceitos, partidos de um homem que conhecia profundamente o imperador, calaram fortemente na alma do povo, em cujo julgamento o monarca decaía celeremente. A reacção contra os processos imperiais se alastrou pelo país inteiro; e um acontecimento ocorrido no estrangeiro, sem nenhuma relação com os episódios da nossa vida, foi festejado com a retumbância própria de um feito patriótico: a queda dos Bourbons, em França. Esse facto era, ao mesmo tempo, uma advertência e um símbolo. E foi durante essas expansões febricitantes que

João Baptista Badaró foi covardemente assassinado em S. Paulo, como uma vindicta contra o seu apostolado liberal. Houve então um movimento unânime da opinião pública contra os assassinos e seus protetores.

Percebendo a delicadeza do momento, tentou D. Pedro um lance teatral: foi a Minas exhibir-se como a galvanisar a popularidade que fugia. Recebido glacialmente em tôda a parte, êle sentio a imensa distância que o separava então do povo que êle houvera facinado em 1822. O partido português preparou o cenário do seu regresso com tumultos e arruaças, que foram praticados com a tranquila complacência do nosso imperador.

Houve uma verdadeira batalha nas ruas, redundando desse facto, como por milagre, o congraçamento de todos os brasileiros, diante do insulto partito da facção portuguesa, como uma insolência de estrangeiros dentro de nossa casa. Desde êsse dia, começou D. Pedro a descer os degraus do poder, que êle ia perder de forma definitiva. Evaristo da Veiga — o famoso liberal do 1º Império — redigiu uma representação assinada por 24 deputados, em que reclamava a reparação da afronta feita à nação pelos portugueses que agrediram os brasileiros, pois dizia êle — “nenhum povo tolera, sem resistir, que o estrangeiro venha impor-lhe no seu próprio país, um jugo ignominioso”. A representação e patriótica dos deputados brasileiros, declarava que “o trono estava cercado de traidores e que se D. Pedro não atendesse aos protestos da nação ultrajada, o povo tomaria a sua attitude com uma declaração de guerra e vingaria êle mesmo, por todos os meios, a sua honra e o seu brio, tão indignamente maculados”. Eis o quadro real, descrito pelos representantes brasileiros, dessa pseudá independência proclamada no Ipiranga. Dez anos depois, os mesmos portugueses de D. João VI, os célebres realistas, enxovalhavam a dignidade patrícia, atacando os brasileiros nas ruas de sua capital, sob a fria cumplicidade de D. Pedro.

A repercussão dêsses factos e dêsse documento foi profundissima em tôda a parte. Organizou-se o levante. Os militares se uniram ao povo. Formou-se um gabinete com elementos extranhos ao parlamento. Este govêrno não teve forças para sofrear as paixões desencadeadas e D. Pedro demitiu-o, substituindo os seus membros por fidalgos da aristocracia popular. Quando circulou a noticia da organização desse novo ministério, o povo foi tomado de uma excitação violenta. A onda revolucionária galgara tôdas as camadas sociais e a tropa, confraternizada com o povo, impôs em 7 de Abril de 1831, a readmissão do ministério despedido.

Nêsse instante, D. Pedro — o fundador do Império — vio que estava inteiramente só e se vio forçado a abdicar em seu filho, que era uma criança.

Nessa hora de fundas amarguras, D. Pedro era digno de lastima porque charava pela vez primeira! Aos seus auvidos deviam ecoar as palavras graves e sinceras ouvidas de Lord Cochrane:

“As verdades são muitas vezes desagradaveis àqueles que não estão habituados a ouvi-las e dobradamente offensivas depois de longa experiencia das homenagens de obediência e subserviência cegas. Eu, porém, tenho sempre

entendido ser dever meu para com o governo que hei servido, não me abster de expressar verdades por temor de ofender, porque tenho sempre estado convencido de que o falar a verdade é não somente o modo mais honrado de proceder, mas que raras vezes deixa de chegar o tempo em que os advertidos de seguir uma linha de conduta ainda sintam agradecimentos pelo homem que — com risco de incômodo pessoal e mesmo de castigo — ousou adverti-los do perigo que corriam”.

Na proclamação da Assembléa Geral, redigida por Evaristo da Veiga, a propósito destes acontecimentos, foi declarado aos povos do Brasil, o mesmo enunciado que defendemos desta tribuna, nestes termos textuais: “No dia 7 de Abril de 1831 começou a nossa existência nacional; o Brasil será dos brasileiros e livre. A Independência da nossa pátria, as suas leis, vão ser desde este dia uma realidade!”

No minuto trágico da sua queda, um calção de justiça iluminou a alma de D. Pedro, ao ver no meio das deserções covardes dos seus áulicos e vis adutores, a figura magestosa e serena de José Bonifácio, que êle sacrificara no delírio das suas ambições; e do grande brasileiro fez o tutor de seu filho, o nosso inesquecível monarca que foi D. Pedro II.

E no dia 13 de Abril, velas enfunadas, partia a fragata *Volage*, levando no seu bojo, rumo ao velho mundo, um rei destronado e o despotismo vencido. A história se repetia: D. Pedro, que ficava, era a liberdade, era enfim, A INDEPENDÊNCIA!

*Boletim do Clube Naval* — Rio-de-Janeiro, n. 99, Julho, Agosto e Setembro de 1944.

---

## TODA A ESQUADRA DO BRASIL EM OPERAÇÕES DE GUERRA

Toda a Esquadra Brasileira se acha em operações de guerra. A nova Esquadra é representado por inúmeros navios de diferentes categorias, quasi todos de pequena tonelagem, apropriados á defesa do litoral, parte construída nos nossos estaleiros e parte cedida pelo governo dos Estados Unidos. Essas unidades são realmente modernísimas e eficientes nos limites de suas funções.

A outra Força Naval vem da nossa antiga Esquadra, cuja entrada em serviço remonta ao ano de 1910. Dela tudo ou quasi tudo se aproveitou. Foram refundidos e modernizados o encouraçado *Minas-Gerais*, tipo *dreadnouth*, os dois cruzadores, tipo *scout*, e quasi todos os contratorpedeiros. Algumas dessas unidades, como os cruzadores *Bahia* e *Rio-Grande-do-Sul*. O tender *Belmonte* e alguns contratorpedeiros, já haviam prestado serviços de guerra, integrando a Divisão que operou na guerra de 1914-1918 nos mares da Europa, sob o comando do almirante Pedro de Frontin.

Toda essa Esquadra, á exceção de um ou outro pequeno navio, está hoje no mar em ação de guerra. Mobilizou-se o que era possível mobilizar. Navios de pequeno porte, construídos para outras operações, cruzam o Atlantico-Sul em

serviço de patrulha ou comboio, monitores de rio, com o *Parnaíba* e o *Paraguassú* com metro e meio de calado, construídos para navegar nos rios Paraná e Paraguai, são trazidos de Mato-Grosso e empregados na defesa de nossas costas.

Mas não era só o problema do material que preocupava a Administração Naval. O do pessoal apresentava-se de modo urgente e imperioso. A Esquadra, acrescida de novas unidades, e em operações de guerra, reclamava pessoal numeroso de vez que a lotação dos navios não era a mesma da dos tempos de paz. Esse problema tornou-se ainda mais angustioso com a retirada de sargentos e marinheiros artilheiros para guarnecer canhões dos navios mercantes nacionais, na luta contra os submarinos. Era urgente aumentar os efetivos da Marinha mas o marinheiro não se improvisa. Tiveram as autoridades navais de agir com decisão e energia, e milhares de marinheiros foram incorporados. Destes, muitos não tiveram o tempo suficiente para o seu completo treinamento. Essa tarefa cabia à oficialidade embarcada. Do esforço desses oficiais dependia a instrução das guarnições; consequentemente, a maior eficiência das mesmas.

A oficialidade do chamado Quadro de Combatentes conserva-se, no entanto, a mesma dos tempos normais, apesar das novas turmas saídas da Escola Naval. Por aí se pode aquilatar do esforço despendido por esses oficiais no preparo técnico das guarnições.

A deficiência do pessoal foi suprida pela decisão dos comandos e abnegação dos oficiais.

A essa Esquadra reclamaram-se os serviços variados e de grande monta, tais como: o de vigilância dos portos, no litoral marítimo e fluvial, serviços de comboios, salvamento de sobreviventes de navios torpedeados, escolta de tropas do Exército, etc. Tudo isso se vem fazendo e continua a ser feito. A Nação pode estar certa de que a sua Marinha de Guerra tem trabalhado e continua trabalhando, agindo a sua Esquadra com bravura na defesa da nossa soberania e da causa aliada; continua operando, em qualquer latitude, em cooperação com os norte-americanos, na defesa de todo o Hemisfério-Occidental.

*Correio da Manhã* — Rio-de-Janeiro, 6 de Setembro de 1944.

---

### SALDANHA DA GAMA

A gloriosa Marinha de Guerra, tendo à frente o grande Ministro Aristides Guilhem, discípulo de Saldanha da Gama, está empenhada em comemorar fulgurantemente o centenário do nascimento do inesquecível marujo campista, expoente dos fastos navais e diplomáticos do Brasil.

Embora tal acontecimento se verifique a 7 de Abril de 1946, tóda a Marinha e o Clube Naval já se movimentam para que sejam grandiosas as homenagens e a primeira delas já vale por uma consagração.

O ilustre Capitão de Mar e Guerra, Dídio Costa, Diretor do Serviço de Documentação da Marinha, teve a honrosa incumbência de escrever um livro sobre a vida de Saldanha da Gama.

Felicíssima a escolha.

Culto e talentoso, amando sua classe e devotando religiosa saudade e veneração ao grande morto, Dídio Costa fez uma obra imortal.

Não traçou uma biografia, embora a do Almirante Saldanha ali esteja com requintes de zelo e de minúcias que autorizam a afirmativa de não haver nenhuma biografia tão perfeita.

Elaborou, assim, um verdadeiro estudo histórico a que nada faltou, porque, se rebuscou toda a árvore genealógica de Saldanha da Gama e alinhou datas e feitos de sua vida bem vivida, se remontou sua origem nobre pelo sangue e pelo espírito, pôs também em relevo o lado moral de uma existência em que só houve requintes gloriosos de uma nobreza, de um caráter, de uma vontade, de um patriotismo que são modelo e exemplo para todos os que queiram ser dignos e nobres.

O livro encerra o perfil de Saldanha da Gama sob todos os prismas da vida e patenteia quanto foi genial e útil aquele brasileiro que perlustrou todos os postos de nossa Marinha e foi o maior mestre das gerações de seu tempo. Desde o marujo ao professor, do diplomata ao guerreiro, do cidadão ao ídolo, tudo ali resplandece numa verdade palpante.

O Comandante Dídio Costa não podia ser mais brilhante, mais profundo nem mais psicólogo do que foi na obra que realizou.

É difícil descrever os feitos de um homem como Saldanha da Gama.

Nobre de estirpe, marinheiro consciente, cientista profundo, inventor, diplomata e preceptor; em cada setor da vida Saldanha foi um homem completo.

Embaixador em várias representações, percorrendo o mundo inteiro e demorando nos principais países, membro de missões científicas, marcante perfeito, ninguém melhor que Saldanha da Gama, deu desempenho cabal a missões tão diferentes.

Bravo dos bravos desde a guerra com o Paraguai, Saldanha da Gama morreu ainda por uma idéia e pela honra. Morreu como viveu: — heráldico, de pé. Por isto ficou como exemplo. Por isto a Marinha, que é uma escola de civismo, cultua-lhe a memória.

É o que se aprende no livro fulgurante de Dídio Costa. Esse livro é um brasão do Brasil.

Podíamos citar aqui trechos da obra que deve ser distribuída pelas escolas como ensinamento à infância e à mocidade.

Mas o produto de sua venda reverterá para o monumento que vai ser erguido a Saldanha da Gama. Além disso todo brasileiro precisa ler o trabalho de Dídio Costa. E lê-lo religiosamente.

Fazendo-o, aprenderá muito e verá como o Brasil possui em sua história figuras que excedem grandes glorificados mundiais.

Que todo brasileiro adquira e leia o belo trabalho de Dídio Costa sobre Saldanha da Gama.

(a) César Tinoco

*O Dia* — Campos, Estado do Rio-de-Janeiro, 28 de Setembro de 1944.

## RESISTIR NO AR PARA DECIDIR NA SUPERFÍCIE!

O falecido General Giulio Douhet, da já desaparecida "Reggia Aeronáutica" Italiana, foi um digno precursor do Sr. Seversky, afamado construtor de aviões e Major honorário do Exército dos Estados Unidos, na apresentação de teorias super-fantásticas sobre o emprego da Aviação nas lides guerreiras!

Mas o General foi menos feliz do que o Major.

Com efeito, por uma ironia do Destino, as suas profecias em matéria aviatória se esboroaram com a sua própria Pátria, embora a maldosa Parca (que não o foi, todavia, nesse caso) o houvesse poupado do desgosto de vêr, fragorosamente ruído por sobre as terras e os mares da Itália, o engenhoso castelo que construira *no ar*, verdadeiramente *no ar*, naquele ar que êle jactanciosamente chamava de "aer nostro"...

O "aer nostro" correu parelhas, sinistramente para as hostes Romanas, com o não menos pretencioso "mare nostrum", havendo o possessivo de ambas as expressões cambiado de Italianos para Aliados, malgrado formidável ajuda tedesca...

Quanto ao Major, esse vem encontrando a bôa acolhida que às suas subversivas idéias concede a imprensa sensacionalista; — bem assim a decidida simpatia de um Walt Disney, sem dúvida despertada pelas afinidades que sempre existiram entre espíritos semelhantemente voltados às fantasias, aos devaneios, aos sonhos e utopias.

E graças a essa simpatia, corre mundo afóra, assistida e ouvida por milhões de pessoas, o *film* cinematográfico que dá a essa ingênua multidão a impressão errônea de como se podem facilmente ganhar quaisquer guerras, inclusive a atual Grande Guerra, pelo emprêgo exclusivo das bombas e dos torpedos lançados do ar pelas aeronaves. Mas, em verdade, vai enorme diferença entre ganhar as guerras nas têlas dos cinemas, com interessantes desenhos animados, e vence-las na prática, no mundo real; — pois surgem então inimigos menos complacentes do que aqueles que se deixam massacrar, nas têlas, pelas bombas e pelos torpedos dos aviões... Surgem inimigos que procedem como o veem fazendo os guerreiros atuais, cuja atuação, à luz da fria análise dos fatos, nos impele ao presente artigo..

Escolhemos para estas linhas um título que representa precisamente o inverso da célebre fórmula, infalível para ganhar as guerras, que Douhet fizera brotar da sua incandescente imaginação, e que era, no texto original: — *Resistere sulla superficie per far massa nell'aria*.

E se o fizemos foi porque julgámos ser aquela fórmula verdadeira somente quando invertida... É sentença, na nossa opinião, que só se torna aceitável quando modificada de modo a apresentar sentido oposto ao primitivo; é sentença que, não obstante o sabôr paradoxal, — *só fica direita pelo avêso*...

Douhet, com a sua mágica fórmula, a qual atribuía fóros de dogmática, queria significar que, em qualquer guerra, era preciso: — *Resistir na superficie para concentrar esforços no ar*. Ou, em outras palavras, estabelecia como axioma

que era necessário para o êxito final: — *Protelar a ação em terra e resistir o tempo necessário para concentrar nos ares forças que trouxessem a vitória definitiva.*

Mas os fatos aí estão, copiosos, inequívocos, a darem a esse pseudo-axioma o desmentido formal! Os acontecimentos dos últimos anos, sobretudo aqueles concernentes à atual Grande Guerra, indicariam como mais sábia (muito mais...) a sentença seguinte, transmutada sem dúvida, mas conservando ainda a sonoridade original que tem a lingua toscana em boca romana: — *Resistere nell'aria per far massa sulla superficie!*

Passemos em rápida revista tais fatos, que nos parecem concludentes, considerando-os na sua natural sequência cronológica.

Em 1935, a Itália, orgulhosa de possuir uma força-aérea imbuida dos princípios Douhetianos, logra assustar, com sua grande Armada do Ar, a cautelosa Inglaterra, e se arremessa contra a indefesa Etiópia.

Qual o resultado? — Apesar do domínio absoluto dos ares, os fascistas só conseguiram conquistar os pobres Abissínios fazendo avançar penosamente, de quilômetro em quilômetro, durante muitos e muitos meses, numa campanha que parecia infundável, as suas forças do Exército; forças que haviam sido transportadas pela sua Marinha de Guerra, através águas acolhedoras que nenhum perigo ou obstáculo ofereceram à passagem dessas tropas invasoras...

Foi o caso típico de luta entre uma Potencia que dispunha de poderosa força aérea, contra uma pequena Nação dela inteiramente desprovida.

Pois bem, a poderosa força aérea apenas *auxiliou* (e o auxílio não foi dos maiores) as forças de terra, durante a vergonhosa subjugação do país agredido! Matou muitos indígenas, devastou-lhes as cidades e aldeias, isso tudo com perfeita impunidade, ante a ausência total de artilharia anti-aérea e de aviões de caça que defendessem a Etiópia. Mas os infantes negros continuaram a barrar a marcha dos conquistadores, com seus fuzis e seus antiquados canhões de campanha; e de tocaia nos vales, nas selvas, nos desfiladeiros, nos penhascos, desafiaram a ação aérea e exigiram pesado tributo aos atribulados infantes e artilheiros de Mussolini...

A ocupação de território se fez passo a passo, empregando as únicas forças capazes de ocupar territórios: — as tropas de infantaria, motomecanizadas ou não.

Nos ares voaram céleres os aviões, mas impotentes, inteiramente impotentes, para decidirem da luta...

A *decisão*, embora pouco brilhante, tardia, surpreendentemente demorada, foi conseguida em terra, na *superfície!*

Nem mesmo foi necessário, dadas as circunstâncias, *resistir no ar* para permitir aquela decisão *em terra.*

As ações aéreas foram de natureza nitidamente subsidiária. A força aérea apenas *auxiliou* na operação de exercer *poder terrestre*, isto é, na *aplicação da força por sobre terras* (que tal é, em essência, o que aquele poder significa).

A força aérea serviu, tão somente, aos propósitos do Exército — o que, aliás, foi acertado, lógico e racional, pois esse será sempre o papel da Aviação nas operações terrestres.

A Aviação terá sempre como escôpo primordial: — auxiliar a aplicação de um dos dois únicos *poderes* existentes, e que são o *poder marítimo* e o *poder terrestre*.

Esse auxílio, no entanto, poderá e deverá ser, em muitos casos, de alto valor, ao ponto de se tornar mesmo indispensável.

---

Quatro anos mais tarde, em 1939, têm início os primeiros dramas da atual Grande Guerra n. 2. A conquista da Polónia, realizada nos ultra-modernos moldes da chamada "guerra-relampago", revelou o emprêgo adequado e racional da Aviação militar, como força *auxiliar* do Exército.

A Polónia, sem forças aéreas dignas de nota, não pôde *resistir no ar*; e, como consequência, sentiu o peso combinado das forças terrestres e aéreas Alemãs, aquelas grandemente mecanizadas e com estas operando em estreita ~~unão~~, numa arremetida que fez época pela sua violência e esmagadora precisão.

A força aérea foi, nessa memorável campanha, uma utilíssima e valiosa componente do Exército tedesco. Mas foram as forças de superfície que ocuparam o território hostil, que sitiaram e assaltaram as praças fortes Polonesas.

Para a *decisão*, que teve lugar na *superfície*, concorreu em vasta escala o domínio *aéreo* absoluto.

A fórmula Douhetiana em "travesti", isto é, devidamente invertida para se tornar verdadeira, foi aplicada na condição *ótima* seguinte: — *Dominar em absoluto no ar para mais rapidamente decidir na superfície*.

Essa condição "ótima" é, sem dúvida, muito preferível á condição "normal", pois nesta urge *resistir no ar* devido á existência de ativa e operante força aérea antagonista.

Aliás, é forçoso dar á expressão *resistir no ar* significação ampla, qual seja a de: — *resistir aos propósitos aéreos do inimigo empregando todos os meios eficazes, tais como aviões, canhões anti-aéreos, barragens de balões cativos, cortinas fumígenas, camouflagem, etc.*

Mesmo o emprego dos aviões, nessa "resistência ao esforço aéreo inimigo", também assume dilatado caráter, pois compreende não só os ataques aos aparelhos adversários em vôo, como também os ataques aos aparelhos pousados no sólo, bem assim operações ofensivas contra aeródromos, campos de aterrissagem, estações experimentais, fábricas de aeronaves, oficinas de reparos, etc.

---

Em Outubro de 1939, estava vencida a Polónia, mas a grande conflagração vinha de ser apenas esboçada... Com efeito, esse País havia arrastado à guerra, contra a Alemanha, a Inglaterra e a França. E tão rapidamente os Nazistas conquistaram terras a Leste, quanto céleres foram os Inglezes em conquistar os mares a Oeste!

Tal domínio dos mares, como sóe acontecer desde longévas éras, iria irrefragavelmente resultar na vitória de quem possuísse tão notável triunfo.

Aí já estão cinco anos de guerra como prova do quanto vale o *poder marítimo* para a consecução da vitória. A *Vitória* é inveterada marinheira. Só aparece em terra firme depois de transportada, através os mares, no bôjo das náus-de-guerra!...

E, no entanto, a Alemanha teve a imprudência de entrar em guerra, na maior guerra de todos os tempos, sem dispôr de adequado *poder marítimo*!..

O grande erro alemão se torna agora inequívoco, erro fundamental que trará inexoravelmente a derrota final. Erro imperdoável, também, porquanto já os Alemães o haviam cometido anteriormente, em 1914, com péssimos resultados.

Orgulhosos da sua Wehrmacht, que reputavam invencível, e fascinados pelas promessas halucinantes que faziam os Chefes da sua Luftwaffe, os teutónicos, em 1939, novamente descuraram da sua Marinha de Guerra...

Confiaram em que uma "blitzkrieg" desfechada nos céus e em terra firme dispensaria a ação naval. Relegaram ao rôl das velharias de antanho o exercício do *poder marítimo*. Decidiram limitar-se ao bloqueio da Inglaterra com submarinos e aviões.

Mas a História, sempre pertinaz, houve por bem repetir-se! Vimos, desde Setembro de 1939, como as Esquadras mais fortes dominaram as vitais linhas marítimas de comunicações do planeta, eficazmente negando o uso das mesmas à Alemanha.

Contra tais Esquadras, — Britânica e Franceza, — que incluíram evidentemente forças aéreas e submarinas, pouco puderam fazer as flotilhas submarinas tedescas, e muito menos as forças aéreas idem.

Assim, a grande superioridade de forças terrestres e aéreas, possuída pela Alemanha, esbarrou, nos primórdios da atual guerra, contra a formidável resistência do *poder marítimo* Aliado!

Nessa fase inicial do grande conflito os Aliados, no que concernia o aspecto naval, *resistiram no ar e decidiram na superfície dos mares*.

Poderíamos mesmo dizer que resistiram também *debaixo d'água*, à investida submarina. As imprescindíveis linhas marítimas de comunicações se estendiam pela *superfície* dos sete mares, e o domínio dessa *superfície* era o que importava, em última análise.

E, conseguindo decisão favorável na *superfície dos mares*, nos primeiros três anos da guerra, os Aliados tornaram possível a decisão, também favorável, que ora se esboça, na *superfície das terras* do Continente Europeu...

De Janeiro a Março de 1940, aderindo ainda à sequência cronológica, o mundo presenciou, num palco inteiramente secundário comparado áqueles onde se desenrolavam lutas de tremenda envergadura, ao chamado "fiasco" Russo.

Um mal treinado Exército Russo, embóra bem equipado e possuidor de vultosa força aérea, foi detido por longo tempo pelas aguerridas tropas da Finlândia.

Foi ainda na superfície, nas geladas planícies nórdicas, semeadas de lagos solidificados pelo frio, que o *poder terrestre* soviético conseguiu, a muito custo e com escasso brilho, uma meia-solução para a contenda, sob a fórmula de um duvidoso compromisso.

Não faltou quem chamasse a esse "fiasco" de "finta", destinada a ocultar o verdadeiro poderio moscovita e facilitar, assim, empreendimentos futuros...

Não somos dos que acreditam nessa balela. Estamos bem certos de que o Exército Russo só adquiriu eficiência à custa própria, na atual campanha contra a Alemanha, isso após dois anos de terríveis vicissitudes.

---

*Divide et impera* — representa sábio preceito de Estratégia!

A Alemanha o aplicou, de modo magistral, desde Setembro de 1939 até Junho de 1940. Isolando as suas vítimas, atacando-as separadamente, uma a uma, ela tripudiou sobre as soberanias da Dinamarca (Abril), da Noruega (Abril a Maio), da Holanda, da Bélgica e do Luxemburgo (Maio), e finalmente da França (Junho), tudo no 2.º trimestre de 1940!

Em tais operações, algumas destituídas de qualquer interesse, sob o ponto de vista bélico, tais como as invasões da Dinamarca e do Luxemburgo, agiu o *poder terrestre* Alemão, na sua plenitude, isto é, integrado pelos importantes elementos "auxiliares" que foram as forças moto-mecanizadas e as forças-aéreas.

Não foi possível aos Aliados, tão pouco às Nações neutras invadidas, resistir nem no ar, nem em terra, muito menos fazer frente ao esforço conjugado, *no ar e em terra*, tão habilmente empregado pelos Nazistas.

Fôrças moto-mecanizadas, a infantaria, e tropas paraquedistas, ocuparam os territórios assaltados, poderosamente auxiliadas pelas forças-aéreas.

A Luftwaffe atuou precisamente como tinha sido previsto pelos seus criadores, isto é, como força "auxiliar" da Wehrmacht; agiu intimamente coordenada a esta.

Jamais os Alemães buscaram, nesse espectacular trimestre de 1940, a solução *no ar*; pois nessas arremetidas vitórias das suas forças, que culminaram na epopéia de Dunquerque, jamais a ação *aérea* teve outro objetivo senão o de permitir e facilitar a decisão *em terra*.

Eis aí uma constatação que se choca em cheio contra as pretensões hiper-entusiásticas de alguns adeptos "à outrance" da aviação!

Foi só depois de prostrada a França, cuja vergonhosa rendição tanto compungiu e consternou àqueles que se lembravam da França de 1914-18, e, sobretudo, da gloriosa França Bonapartista, foi só depois de prostrada essa desfiada Nação, repetimos, que a Alemanha, devido à falta irremediável de adequado *poder marítimo* (no caso *poder naval*), buscou no ar a solução da sua pendência com a Inglaterra, isso nos inesquecíveis meses de Agosto e Setembro de 1940!

No caso da invasão da Noruega pelas tropas alemãs transportadas em navios e sob a proteção de submarinos e de forças-aéreas, a Inglaterra bem poderia ter feito fracassar a operação, mas provavelmente a um *preço muito oneroso, não-compensador*.

É sempre o acurado "exame das situações" que faz ver quais os riscos que podem ser corridos, qual o onus que pode ser tolerado, qual o máximo preço que pode ser pago, em troca da consecução de determinado êxito.

A Esquadra Britânica teria de operar a 500 milhas de distância das suas bases na Escóssia, contra elementos inimigos estacionados e baseados, — isso depois da ocupação "manu-militari" da Dinamarca pela Alemanha —, no próprio local das operações.

Ora, do *poder marítimo* Aliado depende, no maior gráu, a vitória na atual guerra. A Esquadra Britânica não poderia naquela época, nem pode atualmente, ser arriscada em operações que não ofereçam probabilidades razoáveis de êxito. O exemplo de Jellicoe, que acertadamente a poupou na Batalha da Jutlandia (ou, pelo menos, não a expôs a riscos desmedidos...), deve servir de molde àqueles que tem de nortear a conduta da guerra nos mares, visando a vitória Aliada.

Ligando o caso norueguês ao da ocupação da Ilha de Creta por tropas de infantaria alemã, aéreo-transportadas, diremos que também o "exame da situação", criteriosamente feito, compeliu os Britânicos a uma *decisão* acertada, qual a de: — "aceitar para as forças navais encarregadas da manutenção do domínio marítimo nas águas de Creta, riscos e perdas limitadas a uma certa quota, na esperança de que entrementes as forças terrestres que guarneciam a Ilha pudessem desbaratar as primeiras vagas invasoras, trazidas exclusivamente por via aérea".

Era de supôr, com efeito, que tais forças terrestres pudessem conseguir aquele "desideratum"; — e certamente isso teria acontecido se tivessem sido melhor dirigidas e se os aerodromos e campos de pouso houvessem sido inutilizados (o que inexplicavelmente não aconteceu...)!

As forças-navais Britânicas fizeram tudo quanto delas se poderia esperar: — "impediram, por completo, o desembarque de forças alemãs por *via marítima*, até o momento em que as forças Nazistas aéreo-transportadas sobrepujaram os defensores da Ilha".

No decorrer dessa atuação, causaram a morte, por afogamento, de muitos milhares de alemães.

O preço pago pelo êxito naval, que bem poderia ter acarretado o êxito militar, na Ilha de Creta, se não fosse a atuação e o equipamento deficientes das

fôrças do Exército naquela Ilha, foi relativamente pesado, mas dentro ainda da quota julgada razoável: — 4 Cruzadores, 6 Contra-Torpedeiros e alguns navios auxiliares.

Por outro lado, foi também oneroso o preço pago pelos Alemães pelo sucesso das suas tropas aéro-transportadas. E parece certo que elles não teriam recorrido às tropas aéro-transportadas, para invadir e ocupar uma ilha situada a apenas 60 milhas de distância das suas bases eventuais, na Grecia, se houvesse qualquer possibilidade de executar a operação por via marítima: — porque já por essa época haviam aprendido, por experiência própria, no verão de 1940 e nos céus da Inglaterra, o quanto é perigoso o emprego uni-lateral ou exclusivo das fôrças-aéreas.

No entanto a teimosia Nazista ainda persistiu, por longo tempo, em procurar resolver com fôrças aéreas e submarinas, "faute de mieux", o problema de subjugar as Ilhas Británicas; mas os resultados negativos dessa fútil tentativa já pertencem aos fastos da História.

---

Em Outubro de 1940, a Itália atirou-se vorazmente contra a Grecia, na creença de que se tratava de facil presa... No que incidiu em grave erro!

Todo o *poder terrestre* italiano, ao qual concorreu com poderoso contingente a "Reggia Aeronáutica", nada pôde contra os belicosos descendentes dos Spartanos e dos Atenienses.

*Malgrado absoluta superioridade aérea*, as tropas fascistas foram repelidas, foram atiradas para fora do território Grego, tiveram de transpôr as fronteiras e lutar, já então na defensiva, dentro das próprias terras da Albania.

Os Gregos *decidiram na superficie, mesmo sem terem resistido no ar!!*

A sorte cruel da pobre Grécia só foi selada mais tarde, quando a Alemanha acorreu em socorro da sua impotente aliada. Aquele país foi então conquistado, nos mesmos moldes da campanha da Polónia, pelas infantaria e divisões "panzer" tedesca, auxiliadas pelos aviões da Luftwaffe.

---

De Dezembro de 1940 a Fevereiro de 1941, tivemos ocasião de assistir às primeiras glórias Aliadas na Campanha da Libia.

As fôrças-aéreas antagonistas se neutralizaram umas às outras, ou aproximadamente tal, a *decisão* ainda (e sempre...) teve lugar na *superficie* arenosa dos desertos africanos.

Foi quando Wavell, com um punhado de homens, atirou as numerosas tropas de Graziani até Benghazi.

As campanhas do Norte da Africa, mais do que quaisquer outras, revelaram a importância primacial das linhas de suprimentos. O avanço dos Britânicos, para Oeste, os afastava sempre das suas bases estabelecidas no Egipto e importava na maior extensão e debilidade das suas linhas supridoras. Por outro lado, o

avanço dos Alemães e Italianos, para Leste, os afastava sempre das bases da Tunísia e da Líbia ocidental, e, semelhantemente, trazia como consequência o alongamento perigoso das linhas de comunicações.

Acrescia, o que é lógico no caso em apreço, que ao afastar-se um dos adversários das suas bases, o outro se aproximava das suas próprias.

Assim, às *dificuldades* logísticas de um, correspondiam maiores *facilidades* logísticas do outro.

Eis o que explica os va-e-vens das campanhas em questão, marcados pela retirada inicial das forças de Graziani para Oeste, pela subsequente retirada dos Britânicos para Leste, e pela final e definitiva expulsão de Rommel para o ocidente, até a Tunísia, onde sucumbiu o celebre "Afrika Korps".

Nessas idas e vindas as *decisões* foram todas tomadas na *superfície*, isso pelas forças blindadas, cada um dos contendores *resistindo nos ares* do melhor modo e o quanto o permitiam as circunstâncias ocasionais.

Mas o fator n. 1 do êxito final Aliado na África foi, sem dúvida, o *domínio marítimo*; pois todas as forças que decidiram da luta nos arcaicos escaldantes, — infantas, tanks, veículos, — bem assim as respectivas munições de guerra e de bôca, transitaram por sobre águas, ao longo das linhas marítimas que aquele *domínio* manteve livres!

A própria gasolina, para tanks e aviões, transitou também por sobre águas!...

---

A data de 22 de Junho de 1941, representa um dos marcos indeleveis da atual Guerra! Uma *decisão* estratégica certamente péssima, baseada sem dúvida num mau "exame de situação", levou Hitler a invadir a Rússia, no mesmo mês e no mesmo dia em que o fizera Napoleão 129 anos antes...

Uma especie de determinismo histórico impediu o sucesso dessas duas invasões, quando esse sucesso, em cada caso, já parecia estar no entanto garantido.

Mas Napoleão foi além do Chefe Nazista, pois chegou a ocupar Moscou, a cujo sinistro incêndio assistiu: ao passo que este apenas pisou, com suas tropas, as planícies famosas de Borodino, somente de longe lobrigando os minaretes da cidade cobijada.

O genial Córso não sonhava sequer com aviões; mas o truculento "Fuehrer" Nazista lançou a sua Luftwaffe em auxílio dos seus Exércitos. Todayia, num e noutro caso, as *decisões* ocorreram na *superfície*.

Os êxitos terrestres Russos, obtidos na *superfície* das estepes desoladas, foram, contudo, consequência direta do domínio exercido pela Inglaterra e pelos Estados Unidos numa outra *superfície* importantíssima: — *a dos Oceanos!!*

Não fôsse, com efeito, o *domínio marítimo* Aliado, possibilitando a remessa de recursos às tropas moscovitas, e estas teriam fatalmente sucumbido aos golpes germânicos.

Urge dizer que nessa formidável campanha, nem Alemães nem Russos já-mais pretenderam empregar suas forças-aéreas como forças autonomas. Pelo contrário, sempre deram a tais forças o caráter de "auxiliares" das forças de terra.

Foi, até a data em que escrevemos, o teatro da guerra onde se feriram as maiores batalhas terrestres e onde, não obstante, foram menos conspicuos os feitos da aviação.

Ainda na sequência natural, o calendário da atual conflagração nos leva agora à data que — “viverá para sempre ligada à idéia de infamia” —, na opinião de Roosevelt e de todos aqueles que acreditam numa ética guerreira que proscruva o emprêgo da traição como recurso sistemático: — 7 de Dezembro de 1941!

Aviões da Esquadra Japonesa atacaram então, sem prévia declaração de hostilidades, a Esquadra Americana fundeada em Pearl Harbor.

Golpearam rudemente, em condições excepcionalmente faveis, o poder naval dos Estados Unidos.

Os nipônicos ficaram, assim, com as mãos livres no Oriente.

Empregaram, com habilidade, não só o *poder marítimo* quanto o *poder terrestre*; — aquele possibilitando o emprêgo deste.

*Decidiram* assim, em primeira instância, com a aviação naval, no insolito ataque aludido. Depois, na fase seguinte, revelaram ao mundo eficiência notável na condução da chamada “guerra anfíbia”, na qual Marinha e Exército foram perfeitamente entrosados na máquina bélica, cada qual dispondo das suas respectivas forças-aéreas auxiliares; mas posteriormente se viram compelidos, uma vês refeita a Esquadra yankee, a uma espectacular mudança de atitude estratégica, passando radicalmente da ofensiva à defensiva!...

A memorável reação naval Americana, iniciada em Junho de 1942, com a batalha de Midway (apenas sete meses após o desastre de Pearl Harbor), vem mostrando à sociedade o quanto vale o *poder marítimo* numa guerra essencialmente *naval* como a que se desenvolve entre os Aliados e o Japão. Vem revelando também o quanto se faz indispensável a força-aérea para integrar as forças navais de superfície e submarinas, assim permitindo o conveniente exercício daquele *poder marítimo*.

A captura de bases para a Esquadra Americana vem se processando metódicamente, de arquipelago em arquipelago, de ilha em ilha. No mais das vezes, tais ilhas ou atolls tem apenas valor pelo fato de possuírem enseadas abrigadas, para onde possam ser transportadas as *bases flutuantes* da Esquadra.

Com efeito, tal qual Napoleão, que revolucionou os sistemas logísticos do seu tempo pelo fato de carregar frequentemente consigo tudo aquilo de que suas tropas iriam precisar no decorrer de determinada campanha, assim também os dirigentes da Marinha Americana inovaram uma cousa notavel na Estratégia Naval: — Bases flutuantes para as Esquadras em operações de guerra; isto é, bases em condições de acompanhar as Esquadras em todos os mares, navegando na sua esteira!

Estabelecidas bases nas Ilhas Filipinas (e os Americanos já estão muito próximos de tais Ilhas...), a grande Estratégia yankee deixará de ter agudo interesse para os estudiosos das guerras, pois tais bases significarão a possibili-

dade de cortar definitivamente as linhas marítimas de comunicações entre o Japão e as suas ricas possessões ao Sul, o que privará aquele país, mais tarde ou mais cedo, das matérias primas sem as quais não poderá prosseguir na luta.

Quanto à captura das ilhas do Oceano Pacífico, ela tem sido efetuada pelas infantarias e forças motorizadas, após violentos bombardeios a cargo dos Encouraçados de Esquadra, dos Cruzadores-Pesados e dos aviões transportados em Navios-Aerodromos.

Na sua fase atual a Guerra do Pacífico vem revelando a aplicação, pelos Americanos, da fórmula "ótima" já por nós várias vezes aludida, modelo "Douhet-invertido", a saber: — *dominar no ar para decidir nas superfícies do mar e da terra-firme*. E tudo conduz à crença de que as fases vindouras continuarão a vêr o emprego dessa excelente fórmula que Douhet teve o mérito de enunciar pelo avesso...

Os desastres em que incorreram os Americanos, no Pacífico, subsequentes ao ataque a Pearl Harbour, não foram devidos à falta de eficaz atuação *aérea*, como muitos supõem; — e sim à falta de adequado *poder marítimo*!

As ilhas Filipinas tiveram a sua sorte fixada no momento em que 8 Encouraçados Americanos ficaram seriamente aváriados, devido ao traiçoeiro ataque aéreo japonês, na histórica manhã de 7 de Dezembro de 1941!!

Só o exercício do *poder marítimo* poderia salvar aquelas Ilhas, numa guerra com o Japão, guerra essencialmente naval quanto ao seu caráter. E é precisamente o exercício adequado desse poder que está agora prestes a operar a reabilitação das mesmas Ilhas.

Cousas semelhantes aconteceram com referência aos episódios lamentáveis ligados à perda das possessões Britânicas e Holandesas no SW do Oceano Pacífico.

A declaração insensata de alguns parlamentares Ingleses, feita na Casa dos Comuns, em Londres, de que a Península da Malaia havia sido capturada devido à falta de suficiente *fôrça aérea*, foi inteiramente invalidada pelas afirmativas categóricas dos Generais Bennett e Percival, que lutaram "in loco" pela defesa daquela possessão Britânica: — pois esses Generais se queixaram não da falta de *fôrça aérea*, e sim da falta de *soldados*...

A Política Colonial Britânica claudicára, se descuidára de guarnecer adequadamente, de tropas terrestres, aquelas longínquas paragens Asiáticas.

Quanto às Indias Holandesas, a completa imprevisão da Metrópole Europeia redundou na existência de escassas forças terrestres em Ilhas de grande valor, entre elas a de Java, que tem população de 40 milhões de habitantes!...

---

Finalmente, na invasão da Europa Continental pelas forças Aliadas temos o exemplo mais recente, mais empolgante, e também o mais incisivo, do quanto laboravam em grave erro todos aqueles que supunham a aviação capaz de exercer ação decisiva nas guerras!

Os fatos, ao que parece, são concludentes.

Vimos, nos desembarques operados na Sicília e na Itália meridional, como os Aliados *resistiram* suficientemente *no ar*, para conseguirem *decisões* nas *superfícies* do mar e de terra-firme.

Em Cassino, ao Sul de Roma, ficou mais uma vez provado que forças aéreas não decidem, por si sós, do desfêcho dos acontecimentos que ocorrem na superfície. Inumeros ataques aéreos àquela posição fortificada não levariam à rendição as tropas que a garneciam... A captura teve de ser feita pela infantaria, à ponta de baioneta.

Vimos na Normandia, durante dois meses, os Exércitos Aliados avançando palmo a palmo apesar de possuírem *esmagadora superioridade aérea*, superioridade que reduziu praticamente a zero a atuação da Luftwaffe s'bre t'oda a área táctica!

Houve ali completo domínio Aliado no ar — mas, não obstante, as forças terrestres alemãs puderam resistir bem, e só cederam terreno lentamente, sob pressão das forças motorizadas e da infantaria adversárias.

Aliás, quanto à primeira fase da invasão, representada pelos desembarques das forças aliadas nas praias da Normandia, cumpre frizar bem que o notavel êxito conseguido nessa perigosissima fase só foi possível devido ao perfeito entrosamento das forças de mar, terra e ar, numa verdadeira operação anfibia.

Só os canhões navais de grosso calibre, e só eles, seriam capazes de demolir as fortificações costeiras alemãs, ao longo da costa Francesa. Só canhões navais e aviões de bombardeio, combinados, poderiam preparar uma faixa do litoral para o desembarque de tropas invasoras.

Só forças navais ligeiras, de superfície, poderiam evitar a entrada de centenas de submarinos nazistas nas águas do Canal da Mancha.

Só o nucleo de Encouraçados da "Home Fleet" poderia, embora agindo potencialmente, impedir que as forças de superfície alemãs, que ainda incluem Encouraçados e Cruzadores-Pesados, interferissem com o transporte marítimo do formidavel Exército Aliado.

Assim, em síntese, as vantagens do domínio aéreo foram enormes, antes e depois de estabelecida sólida cabeça de ponte nas praias da Normandia: — mas as *decisões* foram tomadas na *superfície*.

Os Aliados *dominaram no ar e decidiram na superfície!*

---

A sucinta análise dos acontecimentos, que vimos de fazer, parece justificar plenamente a necessidade de inverter a formula de Douhet, para lhe emprestar, desse modo, fóros de verdadeira...

O que urge, portanto, é: — *Resistir no ar para decidir na superfície.*

Isso não significa, necessariamente, que *resistir no ar* seja condição "sine-qua-non" para *decidir na superfície*. Com efeito, há casos em que se pode chegar a decisões favoráveis, na superfície, sem no entanto oferecer resistência no ar.

Vimos que tal aconteceu no ataque italiano à Grécia. Outro exemplo frisante foi a retirada do Exército Britânico da Grécia, operada pela Esquadra, apesar de ausência quasi completa de apoio aéreo e em face de pesados ataques aéreos alemães. Foram retirados, com segurança, 45.000 homens, dentre os 60.000 que lá estavam.

Ainda outro exemplo, este caracteristicamente *naval*, foi o êxito alcançado pelos Encouraçados "Scharnhorst" e "Gneisenau", não só resistindo aos ataques aéreos Aliados durante dez longos meses, quando ancorados e imobilizados no porto de Brest, como também abrindo caminho, posteriormente, para as bases alemães, através das apertadas águas da Mancha e do Estreito de Dover!

É fato histórico comprovado que os Ingleses fizeram nada menos de 3.299 ataques aéreos àqueles dois navios, no porto de Brest, tendo lançado 4.000 toneladas de bombas... Como resultado, perderam 43 aviões e apenas ligeiramente avariaram os dois Encouraçados!

Quanto ao memorável cruzeiro desses dois navios, de Brest às bases Alemães do Mar do Norte, em 11 de Fevereiro de 1942, lembramos que 600 aviões Britânicos atacaram os dois navios, sem qualquer tangível resultado digno de nota; e, no entanto, os dois navios só dispunham de artilharia anti-aérea para sua defesa, pois o domínio aéreo exercido pelos Aliados impedira que a "Luftwaffe" fornecesse qualquer apoio aéreo!...

Contudo, voltando à nossa tese, decide-se melhor e mais rapidamente na *superfície* quando se pode ou resistir ou dominar no ar.

O que urge, portanto, é: — *Resistir no ar para decidir na superfície.*

O *decidir na superfície* significa, acentuemos bem ainda uma vez, — *exercer na superfície adequado poder, ou marítimo ou terrestre, conforme essa superfície for líquida ou terra-firme.*

O imperioso é aplicar, com eficácia, para fins decisivos, um dos poderes: — o *marítimo* ou o *terrestre*; e, em muitos casos, simultaneamente esses dois poderes.

As forças-aéreas ou auxiliam ou estorvam as operações das forças de superfície. É bem de ver que quando auxiliam um dos antagonistas, estorvam o outro, conclusão profundamente simplista mas cem por cento verdadeira...

Os responsáveis pela organização eficiente de Marinhas e de Exércitos deverão tudo prever e prover para que as forças-aéreas possam representar, de fato, precioso *auxílio*, quer às Marinhas quer aos Exércitos; — isso conforme forem forças aéreas *navais* (parte integrante das Esquadras) ou forças aéreas *terrestres* (componentes indispensáveis dos Exércitos).

Convém, todavia, não confundir a *parte* com o *todo*; — tão pouco esse precioso *auxílio* com a ação *decisiva*, pois esta é prerrogativa das forças de superfície.

CARLOS PENNA BOTTO

Capitão de Fragata.

NONO ANIVERSÁRIO DA ADMINISTRAÇÃO DO ALMIRANTE  
ARISTIDES GUILHEM

*Cópia:* Rádio Mauá

Comentário da P. R. A. 9, escrito por  
Gilson Amado, e, irradiado no dia 18 de  
Novembro de 1944.

Saudamos, com a mais viva emoção, o estadista da marinha brasileira que, amanhã, comemora o nono aniversário da sua investidura à frente do glorioso ministério que dirige.

Poucos homens revelaram, na continua prova dos anos, tanta firmeza de convicções, tanto senso brasileiro das nossas realidades, tanto zelo pelas causas da coletividade que orienta, tanto empenho de sobrepor aos interesses pessoais e às ambições dos grupos, a suprema preocupação da conveniência nacional, como esse prudente e sereno marinheiro, enobrecido por tantos méritos e condecorado por tantos títulos.

Nos dias de paz, foi ele o grande animador da renovação da nossa armada, o centro dos esforços que tornaram possível o reaparelhamento eficiente da nossa marinha de guerra e o extraordinário surto de soerguimento que rejuveneceu todos os quadros da intrépida e valorosa corporação.

Temos ainda presentes na lembrança os espetáculos memoráveis dos lançamentos dos novos barcos incorporados ao nosso patrimônio naval, fruto da tenacidade e do trabalho do Almirante Guilhem, a cujos estímulos conseguimos construir, nós mesmos, as unidades com que contamos na hora em que o inimigo ameaçou as nossas costas e a tranquilidade dos nossos mares pacíficos.

Campanha realizada com o desprendimento de vaidades pessoais, no silencioso labor desinteressado de outra recompensa que não fosse o êxito da tarefa, essa obra, que tanto fortaleceu o nosso poder naval e tanto revigorou o nosso potencial de defesa na guerra marítima, foi sem dúvida uma das mais belas epopéias da administração marinheira de que se pode orgulhar a nossa História. E quando a guerra nos foi imposta pela agressão inimiga e pelo assalto indiscriminado ao nosso comércio marítimo, cobrindo as nossas águas com os corpos sacrificados de compatriotas inocentes, foi a nossa marinha, reequipada pela providência dos dias de paz, revigorada pelos incentivos da atmosfera de construção e de fé, que demonstrou, em cooperação com os nossos aliados, a sua capacidade de realizar eficientemente a sua missão histórica, e de proteger o Brasil com o desassombro dos seus heróicos marujos, e com a competência técnica dos seus dirigentes.

É cedo talvez para medir o que representa, na soma de tantos resultados beneméritos, a contribuição pessoal do chefe que há nove anos superintende os destinos das forças navais brasileiras.

Saudemos no Almirante Guilhem um homem que inverteu, a serviço das aspirações da sua corporação, tôdas as suas energias humanas tôdas as suas virtudes individuais e esse admirável instrumento de construção e de vida que é a capacidade de abnegar-se pela causa pública.

## NONO ANIVERSÁRIO DA GESTÃO DO ALMIRANTE GUILHEM

A obra do almirante Aristides Guilhem, que amanhã completa o nono aniversário de gestão à frente do Ministério da Marinha, constitui motivo de jubilo para toda a nação, que tem visto sob a sua direção o ressurgimento da Marinha Brasileira, que se aparelha eficientemente e se coloca no lugar que lhe compete em relação às forças navais das grandes potências.

Neste ano de 1944 prosseguiu a Marinha a mesma atividade dos anos anteriores. Renovada com todo o aparelhamento necessário à sua missão, dotada de uma esquadra moderna, tanto quanto possível eficiente, o almirante Aristides Guilhem, fortemente prestigiado pelo presidente Getúlio Vargas, continua vigilante, redobrando esforços no sentido de aperfeiçoar e engrandecer o nosso poder naval.

Notáveis realizações se podem assinalar em 1944: ativa-se a conclusão de várias unidades nos estaleiros e incorporam-se vários navios à frota nacional; continuam a ser tomadas várias medidas que as necessidades da guerra vão sugerindo sobretudo com respeito à instrução de pessoal grandemente acrescido; é criado o Centro de Instrução Tática Anti-Submarina na Ilha das Cobras, para oficiais e a especialidade de Escuta Anti-Submarina para o pessoal subalterno da Armada. Um curso de emergência, para a formação de especialistas em máquinas motoras, eletricidade e trabalhos de fogo, é também criado na Base de Navios-Mineiros, na Ilha do Mocangüê. Finalmente, dois cursos são criados, em Natal e no Rio-de-Janeiro destinados a ministrar instruções profissionais aos marinheiros que tiveram praça voluntariamente.

Em Fevereiro de 1944 é instalado o Hospital Naval de Natal, com moderno aparelhamento. Prossegue a construção de novas enfermarias no Hospital Central de Marinha. Outras medidas de ordem administrativa são tomadas a despeito da guerra, a cuja conduta dedica o almirante Aristides Guilhem toda atenção.

Toda a nossa Força Naval continua operando no Atlantico, tendo por missão proteger a navegação comercial, vigiar as rotas essenciais aos abastecimentos dos nossos aliados, dar caça aos submarinos e corsários inimigos, patrulhar o litoral brasileiro. A princípio, navios norte-americanos participavam das escoltas, sob a responsabilidade das forças navais brasileiras. A medida, porém, que os nossos navios aumentavam em número, devidamente equipados, aquelas unidades aliadas iam diminuindo em nossas escoltas e delas afinal só participavam eventualmente.

Faz já 27 meses que a Marinha de Guerra do Brasil participa da chamada "Batalha do Atlantico". Essa batalha, cujo objetivo era varrer do Atlantico os submarinos e corsários do eixo, exigia da nossa Marinha esforços extremos, os quais culminaram na ação vitoriosa das nossas forças navais. Essa atitude da Marinha, posta em relevo por altas autoridades nacionais e estrangeiras, deve-se incontestavelmente ao seu grande animador, o almirante Aristides Guilhem. Incansável, levou ele a bom termo uma das maiores tarefas já cometidas, entre nós, à capacidade e à energia de um homem.

## O JÚBILO DA MARINHA

As comemorações do Dia do Marinheiro ontem realizadas em todo o país e que, nesta capital, como é hábito, tiveram a presidência do Sr. Getúlio Vargas, excederam em repercussão e entusiasmo às dos anos anteriores, por motivos que se torna fácil compreender.

O júbilo que se verifica entre os marujos brasileiros, decorre da mesma alegria de que participa toda a nação constatando que se multiplicaram os elementos materiais de que dispõe a Marinha de Guerra, já agora com a sua esquadra renovada e (o que é mais importante) tendo-o conseguido em grande parte pela construção por pessoal brasileiro e com material exclusivamente nacional.

Esse surto de expressão invulgar foi consequência da orientação do governo no sentido de que as nossas classes armadas fossem aparelhadas devidamente para o completo exercício de suas altas funções.

Por outro lado há a ressaltar a atitude dos nossos marinheiros em face da situação mundial. Tendo cabido à Marinha primeiro ser chamada a intervir nas operações de guerra, com as tarefas de patrulhamento, ela o fez com tal entusiasmo e brilho que não tardou lhe fosse confiado pelos nossos aliados norteamericanos o patrulhamento de toda a parte sul do continente.

O que vemos, pois, no momento em que a Marinha comemora o seu grande dia, é que ela se encontra numa bela fase de sua história, trabalhando para multiplicar os navios nos mares e rios e atenta a que os homens que os tripulam sejam donos da mesma fibra e competência dos que tornaram figuras exemplares de nossa tradição naval.

*Correio da Manhã* — Rio-de-Janeiro, 14 de Dezembro de 1944.

## O ALMIRANTE CUSTÓDIO DE MELLO

(Capítulo do livro "*A Administração da Marinha na República*")

DO ALTE. ALVARO DE VASCONCELLOS

A revolução iniciada pelo levante da esquadra, em 6 de Setembro de 1893, esteve, desde o começo, fadada a irremediável fracasso. O Almirante Mello, que chefiou a princípio, viu-se na contingência de a deflagrar precipitadamente, e, não teve o apoio do Almirante Saldanha da Gama.

Foi necessário precipitá-la, porque todas as circunstâncias indicavam que o Marechal Floriano se preparava para, inconstitucionalmente, prolongar o Governo que presidia, senão para implantar a ditadura militar, num golpe semelhante ao de 3 de Novembro de 91. Uma grande força — a Marinha Nacional —, contribuiria, certamente, para fazê-lo recuar desse propósito, ou, caso ele não recusasse, para apoiar com vantagem, os que tivessem que o combater. Por isso, o Marechal Floriano a vinha enfraquecendo desde algum tempo, por vários meios e processos.

Pela quase totalidade de seus oficiais hostil ao governo e só tendo encontrado em Agôsto o chefe que havia tanto procurava, a Marinha estava, em começo de Setembro, no ponto de ficar em breve totalmente incapacitada para qualquer ação. Justamente então, era divulgado o veto do Marechal Floriano ao projeto de lei do Congresso, que, de acôrdo com a Constituição, o declarava — a êle, Vice-Presidente em exercício —, inelegível para o seguinte período presidencial. A revolução devia ser precipitada.

Sublevando a esquadra em 6 de Setembro, o Almirante Mello não tinha o direito de contar com o apoio do Almirante Saldanha; mas tinha o de esperar a adesão imediata da Fortaleza de Villegaignon, onde aquartelavam cerca de 800 marinheiros, indispensáveis à esquadra, cujas unidades estavam todas, propostamente, com as guarnições grandemente desfalcadas. Embora enfraquecida a esquadra, a adesão desses oitocentos homens e da Fortaleza que os aquartelava, teria podido, muito provavelmente, modificar o curso da revolução. Basta recordar o que puderam fazer cinco meses depois, 400 nomes apenas, desembarcados na margens oriental da Guanahara em 9 de Fevereiro de 1894, quando o ânimo da revolução já se tinha abatido e os recursos do governo, em gente e material estavam por muito multiplicados.

Entretanto, pondo em jogo sua incomparável influência, o Almirante Saldanha conseguiu sufocar os impulsos da marujada, sequiosa por aderir ao movimento da esquadra, e assim, Villegaignon continuou neutra por mais de um mês. Quando chegou a aderir, já o panorama era outro.

As forças navais estrangeiras, estacionadas no Rio-de-Janeiro, vieram a ser, a despeito da simpatia com que todas, de começo, olhavam a revolução, um entrave para as atividades da esquadra. O governo, que chegara a tentar obter delas attitude que o auxiliasse a dominar o movimento, acabou por conseguir, por intermedio de seus comandantes, um acôrdo que punha limites às atividades agressivas das partes em luta; acôrdo que, quando considerou oportuno, desrespeitou; a esquadra não tinha então mais poder para seguir-lhe o exemplo, mesmo porque já a divisão naval mais forte no porto era a norte-americana, visível e sabidamente apoiando o governo.

Finalmente, quando em começo de Dezembro o Almirante Saldanha decidiu levar para a revolução o auxílio de sua empolgante personalidade de suas qualidades notáveis e de seu prestígio invejável, sua cooperação no movimento determinou, de um lado, uma cisão que aumentou a falta de disciplina e coesão já reinante entre os revolucionários que operavam fóra do Rio; e, de outro lado, que se fossem congregar em torno do governo e o fortalecessem com seus números e no seio da opinião, quantos por fraqueza não se tinham antes manifestado e os que, desesperançados na vitória da revolução, encontraram a benfazeja ponte, onde o volta-face foi possível, sob o pretexto de que a República entrara em perigo.

Efêtivamente, a revolução de 6 de Setembro de 1893, que surgira fadada ao fracasso, estava já vencida.



Três figuras dominaram a história da revolução, e, ao tempo, ofuscaram todas as outras no cenário da vida nacional: Floriano, Mello e Saldanha. Floriano e Saldanha são ainda, meio século passado, lembrados com entusiasmo, nas classes a que pertenceram. Custodio José de Mello desapareceu da história, mesma da Marinha, onde entretanto ninguém de seu tempo teve mais brilhante fé de ofício, ou o excedeu em saber, em bravura, em integridade moral, em consciência cívica e em patriotismo, esclarecido e cimentado com o conjunto dessas qualidades.

No correr deste trabalho, tenha eu a possibilidade e felicidade de concluir, ficará, entre vários outros fatos e fenômenos, explicado porque assim aconteceu.

## I I

Custodio José de Mello, por sua cultura técnica, teve sempre posição do mais intenso destaque entre os oficiais da Armada seus contemporâneos. Não será talvez exagero afirmar que dentre todos eles, era o que a possuía mais vasta e sólida. Ouvi esse conceito várias vezes, manifestando por meu saudoso chefe Huet de Bacellar, que na geração seguinte à de Mello, gozava, na classe, de reputação equivalente. Entretanto, Huet de Bacellar confessa justificado ressentimento contra Custodio, que, como Ministro da Marinha, em 1892, subscreevera o ato de sua reforma ilegal.

A respeito, José Eduardo de Macedo Soares, o primeiro dos historiadores que, em livro, estudaram a personalidade de Saldanha da Gama, afirmou num outro e excelente trabalho seu, publicado em 1911 (\*), que "Saldanha foi, em pouco tempo, a mais alta representação do espírito militar, do cerimonial e da competência técnica" e "Oficial de Marinha, Custodio é das maiores celebrações técnicas, que só encontra émulo em Huet de Bacellar".

Quando em Dezembro de 1899 prestei, na Escola Naval, exame de navegação astronômica, tive, sobre a fôrma de encarar e resolver certa questão, uma divergência com o lente da cadeira, justificadamente reputado entre as maiores autoridades na matéria. Não chegávamos a um acordo; por isso, Prado Carvalho — esse era o Mestre —, que me distinguia com lisongeiro tratamento, sugeriu recorressemos a um árbitro, que ele mesmo logo indicou: Custodio José de Mello. Não importa saber quel foi o julgamento do árbitro; importa, sim, acentuar o respeito que ao notavel professor de determinada disciplina, inspirava o saber do velho profissional de preparo generalizado.

Logo depois, em 1900, aparecia o primeiro trabalho que, de autoria de oficial brasileiro, se conheceu na Marinha, sobre o aparelho Obry, de adopção muito recente, de tanta relevância na utilização dos torpedos e que tanto impressionara os meios navais. Era seu autor, Custodio José de Mello, havia dez anos afastado da técnica da profissão e, havia mais de seis, condenado ao ostracismo.

Sua carreira, desde o primeiro posto, fôra de molde a propiciar-lhe a aquisição dessa cultura e a dotá-lo com experiência proficional difícil de ser igualada e por nenhum contemporâneo excedida.

Ainda como Segundo-Tenente, fôra auxiliar do grande hidrógrafo francês Almirante Mouchez, no levantamento de um trecho de nossa costa. Como

(\*) *Política versus Marinha.*

Primeiro-Tenente (posto correspondente a Capitão-Tenente pela nomenclatura moderna) seguiu para o Paraguay no início da guerra a que nos forçara Solano Lopez; lá esteve até o fim da campanha, tendo servido como imediato, como comandante, e afirmado, com a de sua coragem, a reputação de técnico em artilharia. Voltou como Capitão-Tenente (Capitão-de-Corveta na escala hierárquica do presente); foi mandado ao Velho Mundo, em 1872, para completar seus estudos nessa especialidade e, de regresso ao Brasil, foi um dos organizadores da Diretoria do Armamento.

Entre 1873 e 1881 comandou vários dos encouraçados de nossa esquadra, navegando entre a Capital do Império e o Rio da Prata, em cuja estação serviu.

Voltou à Europa de 1881 a 1883, servindo como Adido Naval simultaneamente na Inglaterra, na França e na Alemanha; ao fim dessa comissão foi nomeado chefe da turma de oficiais que devia estudar, fiscalizar e receber em Fiume os primeiros torpedos Whitehead adquiridos pelo Brasil. Regressando ao Brasil em 1883, foi o organizador do serviço de torpedeiros no porto da Capital.

A seguir, nomeado comandante da "Niteroy", fez uma viagem de instrução de aspirantes e em 1886 seguiu para a Inglaterra, para assistir a construção do "Aquidaban", que, sob seu comando, trouxe para o Brasil.

Finalmente em 1888 partia como comandante do "Almirante Barroso" para a mais extensa viagem de circunavegação realizada por navio nacional, regressando com seu nome definitivamente consagrado pelo respeito e admiração de sua classe. Da seleta oficialidade do navio nessa famosa viagem, sobreviveram ainda alguns elementos que poderiam dizer do brilho e da competência com que, seu há muito desaparecido comandante, se desempenhou da comissão.

### III

Custodio José de Mello era um bravo. Trouxe essa reputação da campanha do Paraguay, na qual, durante mais de quatro anos, sem um dia de licença ou folga, conheceu toda sorte de perigos. Imediato do "Rio-de-Janeiro", assistiu à explosão desse navio, provocada por duas minas inimigas; foi conspícua sua parte no salvamento de oficiais e tripulantes, tendo pessoalmente socorrido alguns destes; foi, logo depois, e ainda Primeiro-Tenente, comandante interino do couraçado "Barroso", batendo-se nele em Curuzú e Curupaití; passou a comandar efetivamente o monitor "Pará", integrado na divisão que forçou Humaitá; e, até o fim da guerra andou sempre exposto ao fogo, em quase todos os reconhecimentos, bombardeios, forçamentos de passagens e explorações que a esquadra realizava.

No "Almirante Barroso", na viagem de circunavegação acima referida, sua bravura foi muitas vezes posta à prova; só quem já se encontrou em pleno mar, a bordo de navio de pequeno porte, açoitado por ventos de tempestade e abatido por vagalhões alterosos, pode avaliar a dose de coragem necessária, para com a consciência da responsabilidade inerente ao comando — o que já de si exige ânimo forte — dar o exemplo e triunfar na luta contra os elementos em fúria, salvando o barco e gente. E o "Almirante Barroso", de fracas di-

mensões e, apesar de relativamente novo, em condições quase precárias, afrontou muitos temporais violentos nos mares mais tormentosos do planeta.

Ministro da Marinha, em Janeiro de 1892, logo soube da revolta da Fortaleza de Santa Cruz, que se suspeitava ligada a outros focos e elementos de insurreição. Custodio de Mello tomou para si, sem obrigação e antes podendo atribuí-lo a outrem, o comando da esquadra e, em pessoa, dirigiu no mar a repressão ao motim.

Quando, chefe da revolução em 1893, Custodio José de Mello seguiu do Rio para o Sul a bordo do "Aquidaban", este navio, de acordo com instruções suas, atraiu à tiro de toda a artilharia de terra, a-fim-de que outro navio, mais frágil, — o "Esperança" — pudesse transpor a barra sem ser presentido. E o Almirante conservou-se no passadiço do "Aquidaban" a peito descoberto, durante a saída, sob o tremendo fogo de Santa Cruz, São João e de todas as baterias governamentais.

Entretanto, na frase tão profundamente verdadeira de Lord Jervis, o incomparável chefe naval britânico do fim do século XVIII, "The test of a man's courage is responsibility".

A bravura física, mesmo em grau acima do comum, como a possuía Custodio de Mello, não é realmente a característica que mais ressalta na personalidade complexa de um grande chefe. Ela é de obrigação nos militares; mais, portanto, em quem tiver que os dirigir; só deve merecer maiores louvores, a revelada pelo elemento civil, chamada às armas quando a nação entra em guerra. E felizmente foi isso o que se verificou naquela em que nós empenhamos contra o Paraguay.

Desbravado o caminho para o coração inimigo e assegurado, com seu isolamento político, nosso triunfo final, graças à vitória em Riachuelo e com o forçamento de Curuzú, Curupaíti e Humaitá, pela esquadra, de nosso povo saíram números para reforçar, na proporção de 7 a 1, o Exército Nacional, que a Administração tão criminosamente havia descuidado e que só assim pôde, guiado pela bravura, pelo gênio e pelo espírito de sacrifício de Ozorio, Caxias e Conde d'Eu, concluir à campanha, com 5 anos também de sacrifícios impostos ao país.

Todos então, militares do Exército e da Armada, Chefes, Oficiais e Soldados, Milícias das Províncias do Império, Voluntários da Pátria saídos das Academias, do comércio, da lavoura, das senzalas, do trabalho e até da vadiagem das ruas, revelaram esta espécie de bravura e capacidade de renúncia.

Mas a outra, aquela de que o "test is responsibility", essa é muito mais rara, tanto mais quanto mais evidente e pesada é a responsabilidade aceita; e ainda mais, muito mais, felizmente para povos e governos, quando a responsabilidade não só é aceita, mas conscientemente procurada e assumida por um chefe militar, a força e em face da Nação.

E dessa última modalidade de coragem, Custodio de Mello foi o único chefe naval a dar provas, entre nós; primeiro, quando em Fevereiro de 91 se dispôs e esteve pronto a tomar a chefia da esquadra para sustentar o poder civil, se se verificasse o boato de que o Congresso seria dissolvido caso o Marechal Deodoro não fosse eleito presidente; e depois, quando estabelecida a ditadura com

a dissolução do Congresso, assumiu a direção da conspiração no mar e da esquadra revoltada em 23 de Novembro de 91, certo embora de que o chefe da conspiração em terra — Vice-Presidente da República — não levantaria um dedo para cooperar no movimento.

E então, a ninguém lembrou acusá-lo de ter ambições pessoais como móvel de suas atitudes desassombradas, como a paixão política, a ignorância dos fatos e a calúnia, haveriam de fazer crêr, quando aceitou — e não procurou — a chefia da revolução de Setembro de 1893.

Em seu livro "O Almirante Saldanha e a Revolta da Armada" o Almirante Souza e Silva traçando um perfil de Custodio de Mello diz, entre muitos outros conceitos:

"O prestígio, os serviços e o valor profissional do Almirante Custodio José de Mello não eram inferiores aos do Almirante Saldanha".

"Excelente técnico, formado no estudo dos armamentos, culto, cavalheiresco, sua conduta na guerra o destacara por seu denodo, grangeando-lhe elogios frequentes, onde se louvava o seu sêgue frio, coragem, dedicação, galhardia e inteligência".

"Em suas comissões civis, ilustrara-se sempre por um desempenho impecavel.....", "Comandante do "Almirante Barroso", dera no Chile um relevo excepcionalmente inteligente e brilhante à nossa representação, que tivera larga repercussão continental e úteis efeitos internacionais".

Era, sem dúvida, pelo conjunto das qualidades referidas, possuídas em gráu não excedido por qualquer de seus contemporâneos — cultura técnica, experiência profissional, bravura física e destemor de responsabilidades — que Arthur de Jaceguay em uma das visitas que lhe fiz em 1905, me afirmou que se tivesse sido necessários e estado em sua alçada escolher, entre os Almirantes de seu tempo, um Comandante-em-Chefe para a Esquadra Brasileira em caso de guerra, não haveria hesitado em dar sua preferência a Custodio José de Mello. Custodio estava morto, havia então mais de três anos e Jaceguay não sabia ainda que eu lhe havia sido tão dedicado e quanto lhe venerava a memória. Soube-o nesse momento, quando lhe expliquei a evidente alegria com que lhe ouvia as palavras.

#### IV

Mas aos grandes dotes com que sempre se impuzera como profissional fóra do comum, reunia Custodio de Mello uma perfeita integridade moral.

Nunca se lhe apontou motivo menos nobre para ação sua, certa ou errada. Ou errada, sim, porque, mortal, tendo exercido o comando e a chefia e tendo administrado, cometeu, por certo, algum ou alguns erros; mas nenhum que o aviltasse perante a própria consciência, ou no conceito de sua classe.

Relatarei três fatos da vida de Custodio de Mello, desses que não deixam documentação, mas cuja autenticidade pelo menos se coaduna com as circunstâncias e com o caráter de cada um dos que neles intervíram.

Custodio de Mello, por sua atitude na questão militar, ficara certo período, de duração imprevisível em seu início, sem comissão: "a meio soldo", como ao tempo se dizia, o que indicava a difícil situação financeira em que era posto, o oficial desembarcado. Custodio de Mello recorreu a um camarada, quase amigo e homem de alguma fortuna, pedindo-lhe que lhe alugasse uma casa de sua propriedade que se achava vaga e explicando logo que teria que ser um tanto impontual em datas e quantias, no pagamento dos alugueis. Justificava-se com a dificuldade da situação em que se encontrava, conhecida, aliás, do proprietário, mas comprometia-se a saldar o débito em que temporariamente incorresse, logo que suas condições se modificassem. Atendido, ocupou a casa; ao cabo de dois ou três meses, porém, o senhorio estava arrependido de sua generosidade e sob a ameaça de despejar seu colega e inquilino, forçou-o a mudar-se. Romperam-se as relações.

Alguns anos passados, Custodio de Mello era ministro e reorganizava certo serviço importante, exigindo diretor capaz, que, com o exercício do cargo, adquiriria destaque e merecimento. O Presidente da República tinha candidato, oficial de nome prestigiado, alta patente e quebrando lanças para alcançar a nomeação; o Ministro da Marinha não concordou com o Presidente e indicou, fez questão e conseguiu nomear outro oficial, menos conhecido, de patente mais fraca, que ele considerava e era realmente o mais capaz: aquele justamente que alguns anos antes o ameaçara de despejo e com o qual ele estava de relações cortadas.

Desse episódio tive conhecimento, ainda menino, por conversa na casa paterna, entre o Dr. Manoel Maria de Carvalho, então de passagem no Rio, José Maximiano de Mello e Alvim, Diretor, creio que Gerente, do Loyd Brasileiro, e seu pai. Meu pai, muito amigo de Wandenkolk, de quem tinha sido imediato durante a guerra do Paraguay, e Alvim, mais de Saldanha, do qual havia sido um dos primeiros comandantes, admitiam a superioridade de Custodio de Mello como competência profissional; mas, um aludia à generosidade e grandeza d'alma de Wandenkolk e outro ao brilho empolgante das qualidades de Saldanha. Então, Manoel Maria de Carvalho, para fundamentar sua opinião que, mesmo sobre outros aspectos, formava de Custodio de Mello, do qual se mostrava mais amigo, referiu esse fato, que meu pai desconhecia. Eu guardei-o, sendo já nesse tempo, com o entusiasmo dos 13 anos, um grande admirador do chefe do movimento revolucionário de dois anos passados. Dez anos depois, morto já o Almirante Mello e fixado definitivamente no Rio, o Dr. Manoel Maria, repetiu-me o episódio, pedindo-me reserva quanto ao nome da segunda personagem, ainda viva e também de seu círculo de relações.

Em 1900 corria no Senado Federal o projeto de reversão do Almirante Jaceguay ao serviço ativo da Armada. Dois Almirantes procuraram um terceiro para juntos irem a Custodio de Mello, com o fim de alcançarem apoio no combate àquele projeto. O terceiro Almirante excusou-se e os outros dois procuraram então diretamente Custodio de Mello. E, entre as razões que lhe apresentaram para alcançar seu auxílio, alegaram que, sendo Jaceguay um chefe de reconhecido valor e com tão pretigiosas tradições, irremediável se tornaria o ostracismo a que o governo o estava condenando, se Jaceguay revertesse. Custodio de Mello respondeu a seus colegas que, sendo efetivamente Jaceguay

o chefe de valor que todos reconheciam, a Marinha só teria a lucrar com sua reversão à atividade e assim, caso pudesse, longe de combater o projeto, só haveria de o aplaudir e de trabalhar por sua aprovação.

Um dos dois Almirantes, homens que toda a Marinha sabia ter o coração muito próximo à boca, contou o resultado da fracassada missão a um de seus auxiliares mais íntimos e foi por este que eu conheci o fato, meses depois do falecimento de Custodio de Mello; Jaceguay também mais tarde me referiu, tendo sabido dele, pelo Almirante que recusara intervir no assunto.

No terceiro caso, fui parte direta. Um colega meu que combatera na revolução de 1893, considerava certa sua reprovação numa cadeira do 4.º ano, que em 1899, cursávamos como aspirantes a Guardas-Marinha. Inimizara-se pessoalmente com o catedrático e entre eles havia profunda malquerença. Procurou-me o colega e declarou-me que só via a possibilidade de livrar-se da reprovação num pedido do Almirante Mello ao lente da cadeira; ele, porém, não tinha coragem de procurar o velho chefe para esse fim, porque conhecia-lhe os sentimentos em relação ao lente e pedia meu conselho no caso; evidentemente imaginava que eu podia fazer o que ele não tinha ânimo de fazer. Fiz-lhe ver que, conhecendo também esses sentimentos, achava impossível sugerir ao Almirante que fizesse o pedido; mas afinal tão condoído fiquei com o abatimento do colega, ao qual votava muito amizade, que procurei o Almirante Mello e, conforme prometera, sem propriamente fazer o pedido, lhe expuz o caso.

O Almirante, porém, percebeu o que estava no fundo da conversa perguntou-me, em tom de maguada surpresa: "Mas achará F... que eu posso pedir por ele ao Sr. X?" Eu respondi: "Almirante, eu tinha antecipado, essa pergunta e lealmente declarei a meu colega que si ela fosse feita por V. Ex. eu só poderia responder pela negativa". Houve um silêncio de segundos. O Almirante o quebrou dizendo-me: "Mas eu não posso abandonar F.; foi dos que me acompanharam em 93". E com visível repugnância escreveu um cartão, subscitou-o e mo entregou dizendo: "Fico obrigado agora a receber e a responder ao cumprimento do Sr. X". Fui eu quem levou o cartão ao lente; esperei que o lêsse e compreendi a alegria com que ele me disse: "Diga ao Almirante que eu vou ter a honra de lhe comunicar por escrito a aprovação de F..."

## V

A vasta cultura geral de Custodio de Mello pode ser percebida através do que ele deixou escrito, muito embora, seu estilo, sem flexibilidade, seja pouco atraente, provavelmente devido ao estudo profundo de várias outras línguas. É raro o dom de manejar com elegância a pena em mais de um idioma, mesmo no próprio, como podiam fazer Ruy e Nabuco. Custodio de Mello era efetivamente poliglota.

Em uma memória histórica do Club Naval organizada em começo de 1902 e publicada na Revista Marítima, encontra-se a seguinte passagem:

"Como nota curiosa do alto merecimento de vários presidentes que tem tido o Clube Naval, cabe aqui narrar o seguinte fato que muito honra a oficialidade da Marinha Brasileira:

"Na festa da posse da Diretoria do Club em que era Presidente o então Capitão-de-Mar-e-Guerra Custodio José de Mello, achavam-se presentes oficiais

das marinhas alemã, inglesa e italiana. O ilustrado Presidente dirigiu uma saudação a esses distintos oficiais, fazendo-a corretamente em idioma das respectivas nacionalidades”.

Custodio de Mello falava também correntemente o francês e o espanhol.

Todas essas virtudes temperamentais, intelectuais de educação, completavam-se fazendo de Custodio de Mello um dos tipos mais perfeitos de cavalheiro que nossa Marinha e nossa sociedade conheceram.

Ruy Barbosa, disse ele:

“Nenhum deles tem mais vivo na sua farda o ilustre da honra.

“Competência profissional foi sempre a sua das mais notáveis e aproveitada nas missões de maior autoridade na hierarquia, de maior dificuldade no serviço de maior alcance na representação”.

“Na sua pessoa nem o homem, nem o navegador, nem o oficial, nem o soldado tem de que abaixar a cabeça”.

Acredito que eu não poderia dar melhor fecho a esta parte de meu trabalho do que essas palavras de Ruy. Não resisto, entretanto, a revelar um contraste:

As relações entre José da Costa Azevedo, o Barão de Ladario e Custodio José de Mello nada tinham de cordiais quando o primeiro, oficial de mérito, sem dúvida, mas de mérito aquém do do outro, ocupou a pasta de Ministro da Marinha no último gabinete da Monarquia. Na “primeira oportunidade” que teve, tomou contra Custodio de Mello, com mesquinhez, providências que, comentadas ou compreendidas com má fé, lhe mareariam a reputação e, não tivesse desaparecido a monarquia logo a seguir, poderiam prejudicar o desenvolvimento de sua carreira.

Custodio de Mello comandava então o “Almirante Barroso” e em águas chilenas dava, no dizer do Almirante Souza e Silva um “relevo excepcionalmente brilhante a nossa representação” com “larga repercussão continental e úteis efeitos internacionais”.

A Monarquia caiu e dentro de três anos Custodio de Mello era Ministro da Marinha. E, na “primeira oportunidade” que teve, ainda sem relações com o Barão de Ladario, lembrou e conseguiu a nomeação de seu injusto adversário, já reformado e esquecido, para chefiar uma missão que se considerava de alta relevância, ao Extremo Oriente.

Pois a praça em que hoje se ergue o edifício do Ministério da Marinha tem, por desejo da Marinha, o nome de “Barão de Ladario”. Custodio de Mello não tem seu nome na popa de uma lancha sequer; em nenhum departamento de Marinha se encontra um retrato seu...

Quando uma coletividade se deixa absorver e substituir em suas manifestações por qualquer ou quaisquer de seus membros, fica também com a responsabilidade dos erros, dos pecados, das injustiças e das mesquinhas que eles cometem.

*Vice-Almirante Alvaro de Vasconcellos*

## BIBLIOGRAFIA

---

SALDANHA — Capitão de Mar e Guerra  
Dídio Iratim Afonso da Costa — Im-  
prensa Naval — Rio-de-Janeiro, 1944.

*Saldanha* é o livro do dia nos meios navais. É mais um bom trabalho editado pelo Serviço de Documentação da Marinha.

O estudo sereno da vida e obra de um dos nossos mais ilustres Almirantes, a análise imparcial dos fatos e episódios que vincaram o cenário político de uma época, já um tanto afastada; o colorido da narrativa, o estilo cintilante do autor, tudo concorre nesse livro para que ele se torne atraente e justifique o grande interesse que sua publicação despertou.

*Saldanha* é, de fato, a mais completa obra até aqui escrita sobre a personalidade do Almirante Luiz Filipe de Saldanha da Gama. Completa e perfeita. A figura Inconfundível do saudoso Almirante é nela focalizada em toda a sua grandeza, projetando-se em traços luminosos para exemplo e ensinamento à nossa mocidade naval. Seu autor, o Comandante Dídio Costa, a quem a Marinha já deve inúmeros trabalhos históricos de grande valor, deu-nos um belo livro, à luz de uma vasta documentação, interessante e atraente em todos os aspectos, e o que é mais notável, entre trabalhos desse gênero, escrito com elegância e erudição.

Estuda em *Saldanha* o oficial de marinha mais completo de sua época, o comandante impecável que fez da *Parnaíba* e do *Riachuelo* modelos de navios que se tornaram famosos pela sua organização, disciplina e eficiência.

Dídio Costa narra, com aquele sabor que empresta sempre às suas obras, as longas viagens oceânicas, em que Luiz Filipe de Saldanha da Gama instruiu e educou a mocidade, as que realizou em missões diplomáticas e as de caráter científico, para afirmar a personalidade notável desse ilustre brasileiro, em seu tríplice aspecto de marinheiro, educador e diplomata. Grande marinheiro na paz, o foi, igualmente, na guerra, onde se portou com muita bravura, destacando-se em Paissandú e no Paraguai.

Os vários fatos e episódios da Revolução da Armada, na qual o Almirante Saldanha esteve envolvido, constituem matéria instrutiva do livro, por isso que focalizaram um período histórico dos mais agitados, que sacudiu os próprios fundamentos da República.

O dramático episódio de Campo-Osório, com o qual se encerrou uma vida útil e preciosa, dá ao Comandante Didio Costa oportunidade para escrever o mais comovente capítulo desse livro, cuja leitura recomendamos a todos os brasileiros, por tratar-se de uma obra de fôlego, sob todos os títulos, digna de uma leitura atenta e meditada.

*Saldanha* foi caprichosamente composto e impresso nas reputadas oficinas da Imprensa Naval. Numerosas e preciosas ilustrações de caráter documental lhe exornam o texto, magistralmente traçadas pelo Capitão-Tenente Professor Carlos Miguez Garrido, um dos abalizados serventuários do Serviço de Documentação da Marinha.

V. P.

---

FARROUPILHAS E CARAMURUS — Walter Spalding — A Brasilidade dos Farrapos — História, Documentos e Bibliografia sobre o movimento reivindicador de 1835-45 — Oficinas Gráficas da Imprensa Oficial — Porto-Alegre, 1944.

O incansável e esclarecido historiógrafo Walter Spalding conquistou, com este trabalho, mais uma palma. É uma contribuição do maior alcance para a cultura dos estudiosos em particular e em geral dos estudantes e dos afeitos à leitura.

Quando o Secretário de Educação e Cultura do Estado do Rio-Grande-do-Sul, o Sr. J. P. Coelho de Souza, examinando este livro, opinou ser "utilíssimo trabalho que será um roteiro seguro e único para as novas gerações do Rio-Grande, quer por sua orientação, quer por não existir na nossa terra outro trabalho desse gênero" — quando aquele ilustre Secretário assim se externou, estava dando um parecer que todos, sem dúvida, subscrevem.

---

DICIONÁRIO ILUSTRADO DE MARI-NHARIA — Comandante Antônio Marques Esparteiro — Livraria Clássica Editora — 2.<sup>a</sup> Edição — Lisboa, 1943.

A presente edição de livro tão útil é muito maior e melhor do que a primeira, já sendo esta de incontestável valor. O título da obra, como seu autor observa, não corresponde, em sua segunda edição, ao conteúdo, "pois tem muito mais do que promete": vocábulos, de uso corrente, de geografia marítima, meteorologia náutica, oceanografia, construção naval, hidrografia, direito marítimo e faróis.

Tem o autor o projeto de uma terceira edição, de vocabulário mais abundante, estendido à navegação, farolagem, submarinos, aviação, artilharia, eletricidade, telegrafia sem fio e máquinas.

J. Leite de Vasconcelos prefacia este valioso Dicionário de A. M. Esparteiro. Aquela autoridade lusitana encerra a sua peça introdutória com este fecho: "Por mim, atenta a minha incompetência técnica, que comecei por tornar patente, apenas estou no caso de declarar que o julgo muito útil, que além do seu mérito prático, promove considerações de caráter geral, como algumas poucas que aponte, e que as dezenas de gravuras intercaladas no texto esclarecem ou completam as definições. Pelo que apresento ao autor cumprimentos e profalças".

O conceito do ilustre prefaciador vale também, sem dúvida, quanto ao mais a que ele, com modéstia, se eximiu.

---

HISTÓRIA DO BRASIL — Mário Sette  
— 4.<sup>a</sup> Série do Curso Ginásial — Edições  
Melhoramentos — São-Paulo, 1944

Este livro didático, traçado segundo o programa oficial (104 páginas, com ilustrações), apresenta-se com as maiores possibilidades de sucesso.

Elaborado por um brilhante espírito, muito conhecido no mundo das letras e das escolas, nas quais já circulam diversas obras por ele produzidas e desde logo consagradas, alcançará este livro, sem dúvida, perfeito e merecido acolhimento.

A pequena *História* de Mário Sette a que nos referimos, corrobora, juntando-se a tantos trabalhos que o autor tem produzido, o apreço geral que soube conquistar como Professor de História do Brasil da Faculdade de Filosofia do Recife e dos Colégios de São-José e Vera-Cruz.

---

BILAC — *Vida e obra* — Henrique  
Orciuoli — Editora Guaira Limitada —  
Curitiba, São-Paulo, Rio — 1944.

Henrique Orciuoli, conspicua figura da Academia Carioca de Letras e da Academia de Ciências e Letras de São-Paulo, com este livro, consegue despertar e reanimar entre os coetâneos o mais vivo e justificado interesse pela figura desaparecida de Olavo Bilac, presente no entanto no brilho e grandeza da obra que deixou e da vida que levou, entre os altares da arte e o altar da pátria.

Orciuoli escreveu um grande livro sobre um grande poeta, nobre cantor de excelsa celebridade.

---

MERCEOLOGIA — Octavio Sanctos —  
Fascículo ns. 1 e 2 — Oficinas Gráficas  
do *Jornal do Brasil* — Rio-de-Janeiro,  
1943.

Este é um interessante e desenvolvido trabalho que os estudiosos devem à diligência e à capacidade de Octavio Sanctos, Capitão de Fragata, Intendente Naval.

O assunto, tão importante em tôdas as suas faces, é ampla e satisfatoriamente exposto pelo autor, cujo trabalho, ao cabo, tirado a lume em sucessivos fascículos, constituirá fonte doutrinária e informativa da maior utilidade.

---

FERNANDES VIEIRA — Notas sôbre o  
Patrono de uma das corvetas da Armada  
Brasileira — Capitão de Corveta Raja  
Gabaglia — Imprensa Naval — Rio-de-  
-Janeiro, 1944.

Este trabalho, que é uma memória de preço, pelo desenvolvimento, pelo estilo e pelo valor das fontes em que se abeberou o autor, apresenta-se em folheto de ótimo aspecto.

Trabalho publicado no *Jornal do Comércio* do Rio-de-Janeiro (14-11-1943) e na *Revista Maritima Brasileira* (Dez. 1943), reproduziu-o o autor, para maior divulgação, especialmente nos círculos navais, da figura no-destina e valorosa de Fernandes Vieira.

---

D. C.

# NOTICIÁRIO

## BRASIL

### CONTRA-ALMIRANTE FLÁVIO FIGUEIREDO DE MEDEIROS

O Exmo. Sr. Presidente da República, por Decreto número 1947-F, de 29-12-1944, resolveu promover, no Corpo de Oficiais da Armada, por merecimento, ao posto de Contra-Almirante, o Capitão de Mar e Guerra Flávio Figueiredo de Medeiros, oficial de brilhante fé de ofício.

---

### O 169.º ANIVERSÁRIO DA MARINHA NORTE-AMERICANA

Os Estados-Únidos celebraram, a 27 de Outubro, o dia da sua Marinha de Guerra, criada em 27 de Outubro de 1775. Essa resolução histórica foi tomada durante uma das reuniões do Congresso Continental, em Filadélfia. Assim nasceu a frota norte-americana, que, a despeito de número reduzido de unidades, desempenhou importante tarefa na guerra da Independência, colaborando com os exércitos patrióticos. Hoje, a esquadra dos Estados-Únidos ocupa um lugar de proeminência mundial, sulcando todos os mares, ora empenhada na luta contra o inimigo, ora no transporte de tropas e equipamentos de toda a natureza para todas as frentes de luta.

Quis o destino que a passagem do seu 169º aniversário viesse surpreendê-la num momento de intenso júbilo, na hora em que ela sai vitoriosa de várias batalhas nos mares das Filipinas, cuja importância no transcurso desta guerra é óbvio encarecer.

Assim, em pleno esforço, coroado por retumbantes triunfos a Marinha dos Estados-Únidos comemora a transcendental resolução de 1775.

Esteve, nesse dia na Missão Naval Americana o Comandante Bertino Dutra, oficial de gabinete do Ministro da Marinha, a fim de apresentar, em nome do Almirante Guilhem, ao Comandante Harold Dodd, Chefe da Missão Naval Americana, as felicitações da Marinha de Guerra do Brasil pelo "Dia da Marinha Americana" que na data acima se comemorou nos Estados-Unidos.

---

### APRECIADOS NO TRIBUNAL MARÍTIMO ADMINISTRATIVO OS SINISTROS DOS NAVIOS TORPEDEADOS

Em sessão extraordinária de 27 de Setembro, o Tribunal Marítimo Administrativo deliberou sobre os processos referentes aos sinistros dos navios mercantes brasileiros em consequência de ataques por submarinos inimigos. Os debates foram secretos, sendo a sua conclusão adiada para nova sessão extraordinária convocada para o dia 3 de Outubro do corrente ano.

Já a 20 de Setembro deste ano, esse Tribunal, sob a presidência do Vice-Almirante Mário de Oliveira Sampaio e com a presença dos Capitães de Mar e Guerra Américo de Araujo Pimentel, Raul Romeu Antunes Braga, Sr. Carlos Lafayette Bezerra de Miranda e Capitão de Longo Curso Francisco José da Rocha, funcionando como Procurador o Sr. Carlos Américo Brasil e, Secretário, o Sr. Gilberto de Alencar Saboia, esteve reunido em sessão secreta e decidiu sobre os processos ns. 663, 668, 698, 764, 767 e 701 referentes aos mesmos sinistros; decidiu ainda que fôsem estudados todos os casos que se enquadram no dispositivo do Art. 11, letra "k", do seu regulamento e que diz respeito à proposta ao poder público de recompensas honoríficas ou pecuniárias aos que tenham prestado relevantes serviços à Marinha Mercante e à humanidade nos acidentes marítimos cuja apuração seja feita pelo Tribunal.

---

## A ENTREGA E INCORPORAÇÃO DA CORVETA *BARRETO-DE-MENEZES* À ARMADA NACIONAL

Realizou-se, a 29 de Outubro, nos estaleiros da "Organização Henrique Lage", na ilha do Viana, a cerimônia da entrega e incorporação à nossa Armada da corveta *Barreto-de-Menezes*, construída naqueles estaleiros.

Estiveram presentes o representante do Sr. Presidente da República, Comandante Otávio de Medeiros; Almirante Aristides Guilhem, Ministro da Marinha; Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Américo Vieira de Melo; a Missão Militar Mexicana, chefiada pelo General de Divisão Miguel Guaman; Embaixadores de Portugal e do México, representantes de todos os Ministros de Estado e Embaixadores junto ao governo do Brasil, todos os Almirantes ora nesta capital, altas autoridades estrangeiras e brasileiras, além de grande número de convidados.

Usou da palavra, dando início à cerimônia, o Sr. Pedro Brandão, Superintendente da "Organização Henrique Lage", que fez referência à feliz idéia do Ministro da Marinha de dar às corvetas que fossem incorporadas à Armada os nomes de vultos da nossa história. Prosseguiu louvando o acerto da escolha do nome de Barreto de Menezes — herói de duas Pátrias, que teve o seu berço em Portugal. E concluiu agradecendo a presença à solenidade da Missão Militar Mexicana.

O Embaixador de Portugal agradeceu a homenagem de que estava sendo alvo um dos grandes heróis da sua Pátria, exaltando a tradicional amizade entre portugueses e brasileiros.

Em seguida, o Sr. Ministro da Marinha, pronunciou o seguinte discurso:

"A incorporação desta corveta é a última da série da equipe que vem sendo construída para o serviço da Marinha de Guerra. Esse empreendimento é um atestado vivo do quanto a "Organização Henrique Lage" tem concorrido para o esforço de guerra e o nome que traz impresso na sua pôpa recorda um português ilustre, grande amigo do Brasil e defensor do nosso território. Reafirmo as palavras que o Embaixador de Portugal acaba de pronunciar, porque, incontestavelmente, a designação dessa unidade com o nome

de Barreto de Menezes é um eloqüente traço de união entre portugueses e brasileiros. O nome dêsse herói português estará sempre na mente dos tripulantes da nova unidade, servindo de estímulo para o cumprimento dos seus deveres. Aproveito o ensejo para congratular-me com a "Organização Lage" pelo empenho e eficiência com que vem se destacando, não só na construção de navios como em outros empreendimentos de notável relevância, todos muito necessários ao crescente desenvolvimento do Brasil. Tenho certeza de que os diretores, engenheiros e operários dêsse importante arsenal multiplicarão os seus esforços no sentido de atender às suas necessidades, porque, especialmente no momento atual, cada um de nós tem o dever de pôr tôdas as suas energias ao serviço da Pátria. A dedicação de cada um e a cooperação de todos constituem poderosa alavanca para remover tôdas as dificuldades. Espero, pois, que, aqui, neste parque de construções, seja sempre assim, a fim de que a "Organização Henrique Lage" esteja presente na obra de reconstrução da grandeza do Brasil".

Terminada a cerimônia, foi o Pavilhão Nacional hasteado pela Senhora Fernando Falcão, representante da Senhora Jandira Vargas da Gama que foi a madrinha da corveta por ocasião do seu lançamento ao mar.

---

### AFETO À NOSSA ARMADA O PATRULHAMENTO DO ATLÂNTICO-SUL

O Almirante William Oscar Spears, Chefe do Estado-Maior da Divisão Panamericana, em entrevista concedida à imprensa brasileira, anunciou que, todo o poderio naval dos Estados-Unidos seria transferido para o Pacífico, numa sanguinolenta guerra contra os japoneses.

Durante uma conferência realizada a 11 de Outubro, no Ministério da Marinha, e na qual tomaram parte o Almirante Aristides Guilhem, Almirante Vieira de Melo, o Almirante Jonas Ingram, o comodoro Braine e o comodoro Harold Dodd, Chefe da Missão Naval Americana, foram estudadas medidas que fariam caber exclusivamente à Marinha do Brasil todo o patrulhamento do Atlântico-Sul, operação esta que até então vinha sendo executada pelas forças navais brasileiras e americanas.

## O 7.º ANIVERSÁRIO DO ESTADO NOVO

### O banquete oferecido pela Marinha de Guerra ao Sr. Presidente da República

Comemorou-se, a 10 de Novembro, em todo o território nacional, a passagem do 7.º aniversário da promulgação da Carta Constitucional de 1937.

A Marinha de Guerra, associando-se às solenidades comemorativas dessa data, prestou significativa homenagem ao Sr. Presidente da República, oferecendo-lhe um banquete de gala, nesse dia.

Foi uma festa de raro brilho, vendo-se presentes não apenas as mais altas autoridades da República, mas tôdas as patentes da Armada.

A mesa representava uma roda de leme, composta de flores, com as palavras **Brasil** e **Marinha** desenhadas em orquídeas. Ornavam o recinto bandeiras nacionais.

O Sr. Presidente Getúlio Vargas que se fazia acompanhar de todos os membros de seu Gabinete Civil e Militar, foi recebido com o cerimonial do protocolo, no saguão do edifício, pelo Ministro Aristides Guilhem, estando formada, em frente ao Ministério uma guarda de honra do Corpo de Fuzileiros Navais, que lhe prestou continência.

No salão nobre onde já se achavam todos os convidados, foi S. Excia. acolhido com prolongada salva de palmas, sendo logo após, servido o **cock-tail**.

O Presidente Getúlio Vargas tomou lugar à mesa ladeado pelos Srs. Ministros Eduardo Espinola, Presidente do Supremo Tribunal Federal, e Alexandre Marcondes Filho, enquanto, na outra cabeceira, o Ministro Aristides Guilhem sentou-se entre os Srs. General Eurico Dutra e o Ministro Salgado Filho.

Estavam presentes os Srs. Ministros Gustavo Capanema, Artur de Sousa Costa, Apolônio Sales e Pedro Leão Veloso, General Firmo Freire do Nascimento, Luiz Fernandes Vergara, Interventor Amaral Peixoto, Major Amílcar Dutra de Menezes, Diretor Geral do DIP, Ministro Frederico de Barros Barreto, Prefeito Henrique Dodsworth, General Francisco José da Silva Jr., Mi-

nistro Ruben Rosa, General Maurício José Cardoso, Almirante Américo Vieira de Melo, Brigadeiro Armando Trompowski, Vice-Almirante João Francisco de Azevedo Milanez, Vice-Almirante Álvaro Rodrigues de Vasconcelos, Ministro José Roberto de Macedo Soares, Coriolano de Araújo Góis, General Valentim Benício da Silva, Vice-Almirante Mário de Oliveira Sampaio, Luiz Simões Lopes, João Marques dos Reis, Alberto Andrade de Queiroz, Ministro Ataulfo Nápoles de Paiva, Contra-Almirante Mário Heschsher, Contra-Almirante Jorge Dodsworth Martins, Contra-Almirante Gustavo Goulart, Contra-Almirante José Maria Neiva, Herbert Moses, Coronel Anápio Gomes, Guilherme Guinle, Cônego Olimpio de Melo, Contra-Almirante Luiz Augusto Pereira das Neves, Contra-Almirante Oscar de Frias Coutinho, Contra-Almirante Artur de Freitas Seabra, Contra-Almirante Fábio Alves de Vasconcelos, Jaime Fernandes Guedes, Camilo Raul Prates, Edson Passos, Pedro Calmon Moniz Bitencourt, Comodoro Harold Dodd, U. S. N., Comandante Otávio de Figueiredo Medeiros, Capitão de Mar e Guerra Guilherme Bastos Pereira das Neves, Capitão de Mar e Guerra Antônio Guimarães, Pedro O. Brando, Major Napoleão de Alencastro Guimarães, jornalista Vladimir Bernardes, jornalista Pedro da Costa Rego, Capitão de Mar e Guerra Átila Monteiro Aché, Capitão de Mar e Guerra João Paiva de Azevedo, Capitão de Mar e Guerra Oswaldo Palhares, Capitão de Mar e Guerra Sylvio de Camargo, Olegário Mariano, João Carlos Vital, José J. de Sá Freire Alvim, Geraldo Mascarenhas da Silva, Comandante J. Garcia Pacheco de Aragão, Capitão de Mar e Guerra Renato de Almeida Guilobel, Coronel Edmundo Macedo Soares e Silva, Capitão de Fragata Jorge Paes Leme, jornalista Ozéas Mota, Nilo Souza Pinto, Heitor Muniz, Capitão de Fragata Vítor da Silva Fontes, Tenente-Coronel Suci Ribeiro, Capitão de Corveta Fernando Muniz Freire Jr., Cacapitão-Tenente Alberto dos Santos Matta, Capitão Bruno Fraga Ribeiro, Capitão-Tenente Artur Orlando de Gusmão, Capitão de Corveta Bertino Dutra da Silva, Capitão-Tenente Aloysio Galvão Antunes, Capitão-Tenente Leopoldo F. Corrêa de Paiva e Capitão-Tenente Alfredo Barreiros de Carvalho.

#### DISCURSO DO MINISTRO DA MARINHA

Ao **champagne**, o Sr. Ministro Aristides Guilhem proferiu o seguinte discurso, em nome da Armada:

"A data de 10 de Novembro se repete e com ela se repetem as homenagens que a Marinha de Guerra Nacional tem tido a honra e a satisfação de render a V. Excía., comemorando um notável acontecimento na série dos acontecimentos da última fase da evolução republicana do Brasil.

Neste mesmo lugar tem sido V. Excía. rodeado pelas autoridades navais e eminentes compatriotas para oportunos, leais e festivos tributos de admiração e reconhecimento.

Nenhuma oportunidade seria mais própria que a ocorrente para dar a Armada a V. Excía., entre galas e júbilo, mestres de legítimo aprêço, largo aplauso e reiterado apóio, assistida como sempre tem sido pelas luzes e esforços de V. Excía., pela ação decisiva que a sua comprovada providência tem desenvolvido, principalmente nesta quadra de tragédias que tanto tem afligido a humanidade.

Em suas grandes datas, de ano em ano, detem-se a Marinha de Guerra Nacional na solene contemplação dos seus heróis extintos e nos atos de bravura que eles providencialmente praticaram, a construir e a defender a nacionalidade, conjugando vitoriosamente os seus esforços com os dos heróis e concidadãos de tôdas as classes nacionais. Assim revivem e fortalecem o coração e a alma dos marinheiros do Brasil em ações antigas e sempre luminosas da nossa Armada. Assim revive o que moral e civicamente representam tantos atos dos nossos dramas e tantos feitos dos nossos heróis. O mesmo sucede nas datas que lembram as grandes transformações políticas, datas culminantes que se perpetuam legendárias, como se em cada uma delas tivéssemos fixado coordenadas históricas e desfechando rumos novos e seguros.

No longo e histórico trajeto da Armada do Brasil, trajeto de quase século e meio, muitas vêzes, depois das penas e das glórias de numerosas campanhas, encontrava-se a grande instituição desprevenida, desprovida na acepção rigorosamente militar. Os exemplos e os heróis antigos a reanimavam, entretanto, na hora do perigo. Não a esquecendo a Providência, surgiam homens para as improvisações e para o sucesso, uma vez que numerosas causas perturbadoras impediam o surto de planos racionais da organização, utilização e desenvolvimento.

Aconteceu assim desde José Bonifácio, da Independência aos nossos dias.

Evidentemente o problema marítimo do Brasil, com os múltiplos que se referem a sua defesa no mar, por onde se estabelecem as linhas vitais do intercâmbio e da economia, sempre foi, e nunca o deixará de ser, de extensão e consistência consideráveis. O grande problema jamais poderia, em verdade, ser resolvido de um golpe, mas gradual, tenaz e calculadamente, coordenando-se e utilizando-se o máximo de recursos disponíveis, sem prejuízo de outros comprometimentos essenciais à nação.

A nossa Marinha de Guerra, como as de tôdas as potências marítimas, foi necessariamente instituída para o objetivo da segurança na paz e na guerra, além de lhe incumbir uma grande variedade de serviços permanentes, essenciais às nossas atividades marítimas. Ela se tem realentado e debilitado, periódicamente, pelo fato da dependência, em que sempre se tem achado, de recursos adquiridos no estrangeiro. Até ao advento do governo de V. Excia. não conseguiram reagir eficazmente apesar de sérias tentativas, sucessivamente apoiadas, desapoiadas e desvirtuadas pelos poderes competentes.

Os aspectos políticos do Brasil, entretanto, sofreram uma extensa e profunda transformação em consequência dos acontecimentos políticos de 1930, da qual resultou o empenho patriótico pelas iniciativas e realizações inadiáveis e inestimáveis, tôdas orientadas e impulsionadas por V. Excia.

A nova ordem de coisas no Brasil, verificou-se um ressurgimento na Marinha. Este é um fato simples de enunciar, mas foi árduo de consumir, e se consumou por se haver V. Excia. empenhado com decisão na empresa de reanimar o nosso poder naval.

A Armada Nacional foi outrora e agora levada à guerra. Das campanhas que se encerraram há tanto tempo ela voltou coberta de louros. Os longos anos de paz, a guerra civil, a mentalidade pacifista, as falsas idéias e propagandas ocasionais influíram maleficamente sobre a sua constituição e desenvolvimento. Todavia, veio ela se recompondo e refazendo, tolhida freqüentemente por circunstâncias e fatores negativos.

Contrárias a tudo isto foram as diretrizes do Estado Nacional. Quando tivemos que empunhar e brandir as armas novamente, a maior parte destas havia sido forjada no Brasil ou obtida na vigência do governo de V. Excia.

Ganha-se uma boa parte das batalhas antes de travá-las. Tem sido esta, evidentemente, a orientação de V. Excia. E a consequência tem sido o nosso renascimento no mar, onde não podemos deixar de colher novos louros e fazer novos e constantes sacrifícios.

Nós marinheiros temos sempre bem presentes na mente dois lemas que nos orientam no desempenho da nossa missão. Um é o sinal de Barroso e o outro, "Tudo pela Pátria", instituído por um dos nossos grandes chefes navais que se encontra impresso nas rodas de leme dos nossos navios, sempre aos olhos dos nossos homens, como oração sagrada que eles repetem nas horas de sacrifício.

Em nenhum lugar este lema ficaria melhor do que neste nosso aparelho de governo que manobrado com firmeza pelo timoneiro mantém o navio em sua rota, e nós, confiantes na sua vigilância e habilidade, sulcamos com segurança águas bonançosas ou mares encapelados.

Quisemos Sr. Presidente, reproduzir aqui a nossa roda de leme, em torno da qual encontramos, para prestar esta homenagem a V. Excia., timoneiro que tem sido da nau do Estado, conduzindo-a com serenidade e pulso firme através dos acontecimentos nacionais e internacionais, por vezes tumultuosos, e seguindo sempre com decisão o rumo que nos levará ao porto do destino, que é a grandeza do Brasil.

Celebrando com grande prazer cívico o aniversário do Estado Nacional, todo o pessoal da Armada que se encontra em seus postos no cumprimento da sua sagrada missão com devotamento, tenacidade e patriotismo, quer vigilante em vários pontos do litoral, quer patrulhando os nossos mares, quer protegendo os comboios de navios brasileiros e aliados através do Atlântico-Norte e Sul — tem neste instante o pensamento votado para V. Excia., rendendo-lhe a mais sincera e leal das homenagens, grato aos notáveis esforços em prol do renascimento da Marinha de Guerra e reconhecido por tudo que V. Excia. tem realizado e vem realizando pelo prestígio e grandeza da nação brasileira.

Ergo minha taça em honra a V. Excia. e convido a todos os presentes para bebermos pela saúde e prosperidade de S. Excia. o Sr. Presidente da República”.

### O AGRADECIMENTO DO CHEFE DO GOVERNO

O Sr. Presidente Getúlio Vargas, de improviso, agradeceu a homenagem, tendo palavras de louvor e de incentivo ao desinteressado e patriótico serviço que a Marinha vem prestando à Nação, referindo-se, elogiosamente, à ação do titular da pasta e erguendo, por fim, a sua taça, ao progresso da Armada Brasileira e à grandeza do Brasil.

---

### O NONO ANIVERSÁRIO DE ADMINISTRAÇÃO DO ALMIRANTE ARISTIDES GUILHEM

A passagem do nono aniversário da gestão do Almirante Aristides Guilhem na pasta da Marinha, deu ensejo a que lhe fossem prestadas as mais expressivas homenagens.

Por esse motivo, no dia 19 de Novembro, S. Excia. recebeu no salão nobre daquela Secretaria de Estado, a oficialidade da nossa Marinha de Guerra, representada pelo Almirante Américo Vieira de Melo, Chefe do Estado-Maior da Armada; Almirantes Mário de Oliveira Sampaio, José Maria Neiva, Oscar Frias Coutinho e Fábio de Vasconcelos; o Comodoro Haroldo Dodd, Chefe da Missão Naval Americana e outras altas autoridades americanas e brasileiras, que ali estiveram a fim de cumprimentar S. Excia.

Usou da palavra, em nome dos manifestantes, o Almirante Américo Vieira de Melo, que apresentou ao Ministro as congratulações da Marinha do Brasil e, depois de lembrar e exaltar os serviços prestados pelo Almirante Guilhem, fez os mais ardentes votos para que S. Excia. continue ainda por muito tempo à frente da pasta da Marinha para o maior engrandecimento da nossa Armada.

Agradecendo a homenagem, assim terminou o seu improviso o Ministro da Marinha: “Durante estes nove anos de serviço, muitas foram as dificuldades que tivemos que vencer, mas foi sobretudo com a ajuda dos meus eficientes auxiliares que conse-

guimos transpor obstáculos e difíceis caminhos para que a Marinha de Guerra do Brasil atinja o seu ideal. Os cumprimentos que ora me trazem representam uma valiosa paga aos meus esforços e grande estímulo para a continuação da minha tarefa à frente d'êste Ministério. Agradeço e desejo a todos as melhores felicidades, concitando-os a nunca perderem o entusiasmo no sentido de trabalhar pela grandeza da Marinha do Brasil".

---

Todos os anos, por ocasião do aniversário da administração do Almirante Aristides Guilhem, os oficiais do seu Gabinete prestam a S. Excia., expressiva homenagem, oferecendo-lhe um almôço no Ministério da Marinha. Assim, a 20 de Novembro, em um almôço que transcorreu num ambiente de franca cordialidade, o Ministro da Marinha foi mais uma vez alvo de uma manifestação de solidariedade que lhe prestaram os oficiais do seu Gabinete.

Estiveram presentes, além do titular da pasta da Marinha e sua Excelentíssima Senhora, o Sr. Vitor Guilhem, Comandantes Vitor Fontes, Rodrigues Silva, Átila Monteiro Aché, Braz Veloso, Paulo Mendonça, José Espíndola Batista Coelho, Mascarenhas, Mário Rebelo de Mendonça, Muniz Freire, Bertino Dutra da Silva, Silvio Heck, Ataulpa Silva Neves, Mário Alves, Aloísio Antunes, Gastão Brasil do Carmo Júnior, Leopoldo F. C. Dias de Paiva, Alfredo Barreiros de Carvalho e João do Prado Maia, acompanhados de suas Senhoras.

Saúdou o Ministro da Marinha, em nome dos oficiais do seu Gabinete, o Comandante Vitor Fontes, Chefe do Gabinete de S. Excia.

Agradecendo a homenagem, entre outras palavras, disse o Almirante Aristides Guilhem: "Esta manifestação de amizade que ora me dispensais, muito me sensibiliza e mais fortemente porque, estendendo-a aos entes que me são caros, quizestes realçar a sua significação com a presença de vossas espôsas, para uma demonstração de afeto como esta, alicerçada em sentimentos que reflita com exatidão o nosso sentir. Nestes longos nove anos em que estamos procurando dar tôdas as nossas energias em proveito da Marinha ninguém como vós conhece a lealdade dos nossos propósitos e o desejo ardente de concorrer para o maior desenvolvi-

mento e prestígio da nossa Marinha. O vosso trabalho constante, sem desfalecimento, tem sido o grande estímulo de minhas atividades e os problemas que têm surgido complexos e desalentadores, têm tido solução satisfatória pela tenacidade do vosso estudo e pelo concurso de vossas sugestões. Dia virá em que o auxílio que vindes prestando à administração naval será levado em conta no julgamento sereno das consciências. Por enquanto contaí como certo com o meu reconhecimento sincero pelo vosso esforço, pela vossa lealdade, pela vossa dedicação”.

---

### ALMIRANTE JONAS HOWARD INGRAM

**As mensagens de despedida de S. Excia. às nossas autoridades navais e a sua condecoração, por serviços relevantes prestados ao nosso país.**

O Almirante Jonas Ingram, que foi promovido ao mais alto posto de sua carreira e nomeado Comandante em Chefe da Frota Norte-Americana do Atlântico, tendo exercido durante três anos, como Vice-Almirante, o cargo de Comandante da 4.<sup>a</sup> Esquadra, com sede em Recife, tornou-se, por suas ações navais e atitudes sociais, uma figura querida e respeitada por todos os brasileiros.

Ao deixar o Brasil para assumir as suas novas funções, o Almirante Ingram dirigiu ao Sr. Ministro da Marinha, Almirante Aristides Guilhem, e demais autoridades navais as seguintes mensagens de despedidas e agradecimentos:

“Meu prezado amigo sua Excelência o Ministro da Marinha:

Deixo Recife domingo pela manhã e sigo para Washington D. C. onde substituirei no dia 15 de Novembro o Almirante Ingersoll no cargo de Comandante em Chefe da Esquadra Americana do Atlântico. Esta nova função permite-me manter meu interesse pelo Brasil e pelo Atlântico-Sul. Ela permitir-me-á também fazer visitas periódicas ao Rio para manter viva minha amizade com Vossa Excelência e com meus amigos brasileiros. Tudo isso aconteceu tão rapidamente que não me permitiu visitar o Rio antes

da minha partida, mas espero voltar aí no princípio da Primavera; meu interesse e amizade pela Marinha Brasileira não diminuirão nem tão pouco minha amizade para com o povo brasileiro”.

#### **A mensagem do Almirante Ingram ao Chefe do E. M. A.**

Em circular do E. M. A., distribuída aos navios da Esquadra e Estabelecimentos navais, foi transcrita a seguinte mensagem, dirigida ao Almirante Vieira de Melo.

#### **“MINISTÉRIO DA MARINHA ESTADO-MAIOR DA ARMADA**

Divisão de Informações

(EM-1) — Rio-de-Janeiro, em 14 de  
Novembro de 1944.

“CIRCULAR N. 50 — (Em-1).

**Assunto:** Despedida do Comandante da 4.ª Esquadra Norte-Americana em Operações no Atlântico-Sul.

I. Para conhecimento da Armada transcrevo abaixo o cabograma recebido do Almirante Jonas H. Ingram, Comandante da 4.ª Esquadra Norte-Americana em Operações no Atlântico-Sul:

“Recife, 11 de Novembro de 1944 — Almirante Vieira de Mello, Chefe do Estado-Maior da Armada Rio — Não tendo oportunidade de abraçá-lo antes de partir desejo agradecer prezado amigo o grande apóio e cooperação sempre dispensados a mim sem os quais seria impossível o sucesso obtido na campanha do Atlântico-Sul pt. Desejo que Vossa Excelência transmita a seus oficiais e praças meu profundo agradecimento pela eficiente e dedicada cooperação e meu desejo sincero de que a amizade nascida entre companheiros d'armas das Fôrças em Operações de Guerra no Atlântico-Sul seja sempre o símbolo das relações entre nossos países. (Assinado) Almirante **Jonas H. Ingram**”. (a.) **Americo Vieira de Mello** — Vice-Almirante, Chefe do E. M. A.”.

O Almirante Jonas Ingram dirigiu ao Almirante José Maria Neiva, Comandante Naval do Centro, o seguinte telegrama:

“Venho dizer um “até breve” ao prezado amigo, pois sigo para assumir minhas novas funções, mas voltarei dentro em pouco

para despedir-me pessoalmente do amigo, que conosco trabalhou nos dias mais ásperos na campanha do Atlântico-Sul, e que tanto contribuiu para seu sucesso. Peço-lhe que transmita aos oficiais e praças sob seu comando os meus votos de felicidade e meu profundo reconhecimento pela eficiente cooperação dispensada”.

**Condecorado o Almirante Ingram, com a medalha de  
*Serviços Relevantes***

O Sr. Presidente da República assinou um Decreto, datado de 17 de Novembro, na pasta da Marinha, concedendo ao Almirante Jonas Howard Ingram, a medalha *Serviços Relevantes*.

Essa condecoração, instituída pelo Decreto-lei n. 6.095, é a mais distinta insígnia que a Marinha possui para premiar aqueles que lhe têm prestado serviços de cooperação na guerra.

---

**HOMENAGEM AOS MARINHEIROS BRASILEIROS  
MORTOS NA GUERRA DE 1914-18**

Na guerra de 1914, a Marinha do Brasil enviou uma divisão para participar nas operações contra o inimigo, o mesmo inimigo que voltou a nos atacar, na actual conflagração. Por isso, pagamos grande tributo, perdendo na África muitos oficiais e marinheiros, em consequência das terríveis circunstâncias da campanha.

A 11 de Novembro, data aniversária do armistício, prestando significativa homenagem aos bravos marujos brasileiros mortos em Dakar, as colónias aliadas do Rio-de-Janeiro estiveram no Cemitério de São João Baptista, representados pelos Srs. P. E. Janssens, Bonhe, Antônio Pinto Ferreira e Hutt, respectivamente, presidentes dos antigos combatentes da Bélgica, França, Portugal e Inglaterra, a fim de depositar flores nos túmulos dos Marinheiros, do Almirante Castro e Silva, e dos soldados do exército português.

Estiveram presentes o representante do Sr. Ministro da Marinha, Comandante Barreiros de Carvalho, representações da Flotilha de Submarinos, da Defesa Flutuante, do Corpo de Fuzileiros Navais, vários Comandantes de navios de guerra, além de outras autoridades civis e militares.

Usaram da palavra, na ocasião, o Sr. P. E. Janssens, presidente dos Antigos Combatentes da Bélgica e o Almirante Jorge Dodsworth Martins, Diretor-Geral de Navegação.

---

## OFERTA DA CRUZ VERMELHA AOS ENCARREGADOS DO PATRULHAMENTO DA BASE DO RIO-DE-JANEIRO

A Cruz Vermelha Brasileira, representada pelo seu presidente, General Ivo Soares, e espôsas dos Comandantes José Espínola, Aires Fonseca Costa, Lúcio Meira, Senhorita Zélia de Sousa e Hortênsia de Melo Cerqueira, respectivamente, superintendente geral dos socorros de guerra e vice-presidente do Conselho da Cruz Vermelha, estiveram, a 9 de Novembro, na ilha de Mocanguê, a fim de entregar aos marinheiros encarregados de patrulhamento da Base do Rio-de-Janeiro, vários tipos de agasalhos tais como *sweaters*, capuzes, etc., confeccionados por aquela instituição e destinados aos bravos marujos.

O Almirante José Maria Neiva, compareceu pessoalmente à cerimônia da entrega. A delegação da Cruz Vermelha Brasileira acompanhada do Capitão de Corveta Lúcio Martins, Comandante do Posto de Comando das Lanchas Patrulhas do Rio-de-Janeiro e do Tenente Abelardo Milanez, foi recebida, ao desembarcar na ilha, pelo Capitão de Fragata Jorge Pais Leme, Comandante da Defesa Flutuante e Flotilha de Navios Mineiros, Capitão de Fragata Aníbal do Prado Carvalho, Comandante da Base de Defesa Flutuante e demais oficiais que servem naquela dependência da nossa Marinha de Guerra.

Após a cerimônia de entrega, o Comandante Pais Leme, agradeceu a presença ali do General Ivo Soares e das referidas Senhoras, salientando o reconhecimento dos marinheiros pelas prendas que lhes eram ofertadas.

O General Ivo Soares, ao se retirar, agradeceu, em nome da Cruz Vermelha, a recepção que tiveram, salientando o seu reconhecimento pela acolhida carinhosa que a instituição que preside vem recebendo da Marinha de Guerra do Brasil.

---

## O DIA DA BANDEIRA

### As cerimônias cívicas no Ministério da Marinha e a Ordem-do-Dia do Chefe do Estado-Maior da Armada

O dia 19 de Novembro, data consagrada ao culto da Bandeira Nacional, foi celebrado, tanto nesta capital como em todo o país, com as cerimônias cívicas dos anos anteriores.

No Ministério da Marinha, às 12 horas, realizou-se, no terraço do edifício, a homenagem ao Dia da Bandeira, com o comparecimento do Ministro da Marinha, Almirante Aristides Guilhem, Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Américo Vieira de Melo, e altas autoridades americanas e brasileiras. A bandeira brasileira foi içada, ao som do Hino Nacional, executado pela banda do Corpo de Fuzileiros Navais que, após o hasteamento e finalizando a cerimônia, tocou também o Hino à Bandeira.

Por ocasião da solenidade do hasteamento do pavilhão nacional e incineração das bandeiras velhas, no Corpo de Fuzileiros Navais, prestaram juramento 250 novos soldados dessa unidade. Falou, nessa cerimônia, o Comandante dessa corporação, Almirante Artur Seabra.

### A Ordem-do-Dia do Chefe do Estado-Maior da Armada

#### ESTADO-MAIOR DA ARMADA

(Gabinete)

Rio-de-Janeiro, 19 de Novembro de 1944.

#### ORDEM DO DIA N. 2

**Assunto:** Comemoração do Dia da Bandeira.

1. Passa hoje o dia que a Nação Brasileira destina à festa da Bandeira, isto é, do Estandarte que ela instituiu como síntese das suas aspirações políticas, dos seus anseios de liberdade e também da sua História Militar.

2. Esta síntese que encerra os ideais subjectivos que a Nação se esforça por conseguir, desenvolver e manter, é fóra de dúvida, que também é uma inspiração para o Dever que se nos impõe

de cooperar para aqueles propósitos, modelando os nossos atos pela mais rigorosa devoção funcional.

3. E é justamente no conhecimento universal dêsse sentimento, que é um dos pilares em que se alicerça o respeito que fruem os povos, que se devem inspirar os pósteros quando encetarem a luta de conduzir a Nação aos seus altos destinos.

4. Esta Guerra, a cuja voragem nos atirou a agressão nazista, está cheia de exemplos dessa dignidade de propósitos, dêsse espírito de sacrifício, dêsse desinterêsse pela comodidade pessoal, cuja lembrança há de formar, através dos tempos, a legenda inolvidável das nações que, honrando as tradições do seu passado, estão criando na maior guerra de todos os tempos, uma outra História do Sacrifício pela dignidade humana.

5. Na apoteose dêste dia tôda a Nação tem o seu pensamento voltado para os seus filhos que, na luta constante contra o Inimigo Invisível e nas montanhas da Itália, vingam a afronta feita à sua Bandeira.

6. Que o exemplo dos que se sacrificarem nesta Guerra e o heroísmo dos que a ela sobreviverem sirvam de incentivo a todos os que vierem, depois de nós, servir à Nação nos labores da Paz e nas refregas da Guerra. — (a.) Américo Vieira de Mello — Vice-Almirante, Chefe do E.M.A.”.

---

### HOMENAGEM À MEMÓRIA DAS VÍTIMAS NA REPRESSÃO DO LEVANTE DE 1935

A cerimônia no Cemitério de São João Batista — A presença do chefe do Governo e os discursos pronunciados pelos representantes das classes Armadas, da população civil e do clero

Passou a 27 de Novembro o 9.º aniversário da rebelião comunista de 1935 nesta capital, com repercussão em alguns Estados. Como tem acontecido todos os anos, foram prestadas pelo Governo e forças armadas várias homenagens à memória dos oficiais, inferiores e praças que, naquela ocasião, perderam a vida em defesa da legalidade.

No Cemitério de São João Batista, junto ao monumento que serve de túmulo aos militares mortos na repressão àquele movimento, teve lugar uma cerimônia presidida pelo Presidente da República, Sr. Getúlio Vargas.

Compareceram as altas autoridades, delegações de tôdas as unidades e corpos das forças armadas, representações universitárias e de associações culturais e civis, diretorias dos sindicatos desta capital e dos Estados.

O monumento estava coberto de coroas, palmas e ramos de flores naturais, depositados pelo Exército, Marinha, Aeronáutica e várias instituições.

### A chegada do Chefe do Governo

O Chefe do Governo, que se fazia acompanhar de todo o seu Gabinete Militar e do Coronel Benjamim Vargas, foi recebido à porta pelo Presidente do Supremo Tribunal Federal, Ministros de Estado, Arcebispo Metropolitano, Diretor-Geral do D. I. P., Chefe de Polícia, Prefeito do Distrito Federal, Presidente do Tribunal de Segurança, Presidente do Supremo Tribunal Militar, membros de todos os tribunais de justiça, presidentes e componentes das autarquias, Generais, Almirantes e Brigadeiros, representantes de Interventores, representantes da Igreja, oficiais de terra, mar e ar e outras pessoas.

O Sr. Getúlio Vargas dirigiu-se entre alas de alunos das Escolas Naval, Militar e de Aeronáutica e Colégio Militar ao palanque oficial, armado diante do monumento, ouvindo-se, nesse momento, palmas e aclamações.

Com o toque de sentido foi iniciada a cerimônia, sendo lidos os nomes dos oficiais e praças que perderam a vida em defesa das instituições, a 27 de novembro de 1935.

### OS ORADORES

Falaram, homenageando a memória dos mortos da legalidade, os Srs. Embaixador J. C. de Macedo Soares, em nome da população civil; Monsenhor Henrique de Magalhães, pelo clero; Almirante Oscar Frias Coutinho, Coronel Armando Araribóia e

General Angelo Mendes de Moraes, representantes, respectivamente, da Marinha, Aeronáutica e Exército.

Findos os discursos, o Presidente da República, ladeado pelos Ministros da Guerra, Marinha e Aeronáutica, deixou o palanque oficial e se encaminhou para o monumento, depositando no pedestal, em nome da Nação, uma palma de flores.

Permaneceu o Sr. Getúlio Vargas durante um minuto diante do túmulo enquanto, após o toque de sentido, ouviram-se as salvas de estilo.

Logo após, retirou-se o Chefe do Governo, sendo apresentadas, novamente, as continências militares do protocolo.

#### DISCURSO DO REPRESENTANTE DA MARINHA

O Sr. Almirante Oscar de Frias Coutinho representando a Marinha, nas cerimônias, pronunciou o seguinte discurso:

“Perpetuar no bronze imorredouro ou na lápide indestrutível os atos de abnegação e comemorá-los periódicamente no culto de seus heróis, não significa apenas a gratidão dos que se beneficiaram com o sacrifício que eles fizeram mas reforçar e refrescar a argamassa fundamental da tradição de bravura o desprendimento, que é o facho que ilumina o caminho do Dever: é inserir páginas fulgurantes na história e avivar as lições que elas encerram. É esse culto que mantém viva a tradição, cuja energia latente estimula os nobres sentimentos de civismo, induzindo a sobrepôr, nos momentos supremos, o interesse coletivo, o interesse da pátria a tudo mais, mesmo à própria vida, como é exemplo edificante a ação desses mortos abençoados, cuja memória estamos reverenciando com piedade e carinho.

Não lhe diminua a significação a circunstância do episódio que mais uma vez aqui nos congrega, ter sido simbolizado nesta mansão do sossego eterno, longe do movimento quotidiano: ao contrário, mais se ajusta a lembrança ao valor do sacrifício pela pureza da atmosfera que difunde este ambiente de respeito e saúde, mais propício à meditação e à fé.

Foram esses inesquecidos camaradas, com sua exemplar conduta, firmes ao seu juramento, sentinelas avançadas que, com o

seu sacrifício, concorreram, decisivamente, há nove anos, para a manutenção da ordem e para a união de que necessitávamos para resistir às conseqüências inevitáveis da tormenta que se formava, inexorável e fatal e cujos sinais precursores já se assinalavam no horizonte distante, permitindo assim ao Governo continuar a execução de seu patriótico programa de reformas e de plano do aparelhamento da defesa nacional, que era mister não protelar. Muitos lhes serviram de exemplo e outros os seguiram, unguídos pela mesma fé, contribuindo do mesmo modo para a ordem e para a união imprescindíveis.

O estoicismo dèsses bravos soldados não foi em vão, pois com seu valioso concurso vemos hoje a nação unida na defesa de sua soberania e dos princípios universais e liberdade e justiça, juntando, com desassombro, seu esforço pequeno mas sincero e decidido, ao das outras nações que, unidas pelos mesmos ideais, não se empenham somente na defesa de seus próprios interesses, mas das conquistas mais sublimes da humanidade, perigosamente ameaçadas pela maior coligação de poderio militar, até então jamais imaginada, vencendo dificuldades tremendas, arcando com grandes encargos e pagando pesado tributo de sangue.

Animados do mesmo espírito de sacrifício e guiados pelas gloriosas e nobres tradições de nosso Exército e de nossa Marinha, lá se encontram, fronteiras afóra nossos valorosos soldados de terra e do ar, mantendo, irmanados, intactos a honra da bandeira brasileira nos campos de batalha e nossos marinheiros, dia e noite vigilantes na árdua missão de garantir as comunicações marítimas, merecendo todos as mais honrosas referências de autorizados chefes, experimentados na prolongada e encarniçada luta em que êles se encontram hoje engajados ombro a ombro; e nossos marujos da marinha mercante, na faina perigosa de manter os transportes marítimos, muitos dèles, como os da marinha de guerra, já imolados pela arma traiçoeira e cujos corpos não podendo como os dèsses companheiros repousar na quietude da terra querida, tiveram túmulo digno nas águas de nossos mares, onde se encontram irradiando a mesma fé e iluminando a rota segura aos que continuaram firmes nos seus postos.

Com a união que o gesto desses bravos ajudou a fortalecer nossos denodados soldados, marinheiros e aviadores, com o apôio unânime da nação e a proteção divina, que lhes não há de faltar, hão de prosseguir com a mesma firmeza e patriotismo sem, como êles, medir sacrifícios, até a vitória final, para a conquista única da paz abençoada, necessária ao bem estar de nosso povo e da humanidade e para honra do Brasil no concôrto das Nações civilizadas.

Não podia a Marinha de Guerra deixar de associar-se a êste preito de gratidão e de saúde que, por uma significativa representação e com a presença de seu primeiro magistrado veio a Nação tributar a êsses seus filhos inolvidáveis que se sacrificaram na defesa da ordem que constituia a vontade incontestável da grande maioria do nosso povo, de vir manifestar seus sentimentos de admiração por êsses bravos camaradas, cujos ricos despojos aqui foram carinhosamente guardados sob a proteção da Cruz e de onde continuarão a apontar a seus compatriotas o caminho do Dever".

---

## O DIA DO MARINHEIRO

**A cerimônia diante do monumento do Almirante Tamandaré, presidida pelo Chefe do Govêrno e o discurso do Sr. Gustavo Capanema**

No dia 13 de Dezembro, Dia do Marinheiro, foram prestadas em todo o país, várias homenagens cívicas à Marinha Nacional, representada nos seus grandes vultos do passado. Dentre elas destacou-se a que se realizou, nesta capital, às 10 horas, em frente à estátua do Almirante Tamandaré, presidida pelo Chefe do Govêrno.

Ao chegar ao local da cerimônia o Sr. Getúlio Vargas, acompanhado do Sr. Almirante Aristides Guilhem, fez-se ouvir, o Hino Nacional, executado pela banda do Corpo de Fuzileiros Navais.

O Chefe do Govêrno foi recebido pelo Almirante Vieira de Melo e por todos os oficiais Generais da Armada, indo em seguida, com os Ministros de Estado e demais autoridades, altas patentes e adidos navais, tomar lugar no palanque armado no local da solenidade.

Prestou guarda de honra à estátua delegações das escolas Naval, Militar e de Aeronáutica.

Iniciado o ato, o Presidente Getúlio Vargas, acompanhado do titular da pasta da Marinha, do Chefe do Gabinete Militar e do Comandante da 1.<sup>a</sup> Região Militar, depositou uma palma de flores no pedestal da estátua, como homenagem da nação à gloriosa figura de Tamandaré, símbolo da Armada Brasileira.

Em seguida o Sr. Gustavo Capanema, Ministro da Educação, proferiu o seguinte discurso alusivo à data:

“O papel dos grandes homens é ensinar o ideal e a energia. Eles enchem o mundo de sua presença extraordinária, trazem a coragem e a fé e endurecem as almas para os sacrifícios.

Os grandes homens nascem para ensinar o amor, a ação e a vitória. Eles são, como diz Emerson, “um colírio que limpa de nossos olhos o egoísmo”. São eles os mestres da vida. São eles que trazem as mensagens do esclarecimento e os sinais dos retos caminhos.

O valor de um grande homem é de caráter inapreciável, é um valor infinito, porque a sua lição é um acontecimento que não se repete. É ainda Emerson que diz: “Quando a natureza suprime um grande homem, exploramos o horizonte em busca de um sucessor. Porém este não vem nem virá”.

Tamandaré pertence ao número dessas figuras raras e exemplares.

O seu nome está entre os grandes pais de nossa pátria, entre os que construíram os nossos fundamentos históricos iniciais e definitivos.

O ideal e a energia deram à sua imagem uma presença inextinguível. E há nessa presença a severa lição de sua vida excepcional, uma lição forte e impressiva, que é patrimônio e dever de cada geração.

Que lição é essa?

Ponhamos os olhos nesse grande marinheiro, na verdade de sua vida, nos seus passos e nos seus rumos, no seu trabalho e na sua luta, no seu denodo sem falha e sem fim, e veremos que o que Tamandaré ensinou, com a sua vida, foi a fidelidade.

Ele foi fiel, antes de tudo, à sua vocação. Era quase um menino quando tomou o seu caminho irrevogável, o caminho do mar e da guerra. Era o seu destino. Tudo o que é grande é destino. Não amorteceram nem desviaram os primeiros choques tão rudes, as traições do mar e os fantasmas da guerra. Lorde Cochrane, experimentado chefe de marinheiros, poude divisar então naquele adolescente o grande herói da Marinha de Guerra do Brasil.

Tôda a sua longa vida decorre no mar e na guerra, entre asprezas e perigos; não foge o marinheiro ao duro destino; persevera e serve; torna-se dono do mar e conhecedor dos seus mistérios e perfidias, aprende e domina as técnicas dos navios e das armas. Tal constância, tão longa fidelidade fez dêle êsse estranho e mágico lobo do mar, que circulava livremente pelo largo oceano e podia ferir à guerra em qualquer vento ou tempestade, à semelhança de um poderoso deus marítimo.

A fidelidade de Tamandaré tem uma energia miraculosa. Não cede nunca. É que ela não conhece nenhum dêstes dois venenos mortais: a ambição e o temor.

O ambicioso jamais foi capaz de fidelidade. Pouco importa se é anjo revoltado nos primeiros dias da criação, se é discípulo de Jesus Cristo, se Catilina ou Bruto, se é Calabar ou Joaquim Silvério; o que em todos instila o veneno da infidelidade é sempre a ambição.

Tamandaré não foi jamais tocado pela ambição; nem pela atração dos prazeres, nem pelo amor da riqueza, nem pela validade das posições e honraria. Se a sua voz uma ou outra vez protestou, foi por honra e altivez na defesa de um direito ou prerrogativa ferida. Foi sempre voz fiel.

Ao temor a êsses outros inimigos da fidelidade, nunca cedeu Tamandaré. Diz uma personagem do Hamleto que a maior segurança é o temor. Esta poderá ser a filosofia do infiel. Tamandaré, porém, não encontra segurança senão na intrepidez. Vêmo-lo sempre desafiando os elementos crueis, a tempestade e o fogo, o encalhe e a correnteza, a lança, o sabre e as balas. A sua alma era capaz de ser pausada e fria em face do perigo; e os seus olhos, os seus pés podiam sempre avançar na escuridão ou em face das coisas mortíferas.

Tamandaré, possuindo em tão alto grau a coragem e o desinteresse, êsses dons divinos da fidelidade, poude ser, no mar e na guerra, o mais fiel dos homens.

Ei-lo, por tóda a parte, pelo mar a fora, fiel ao valor da vida humana interferindo ousadamente entre o mar e o homem, para salvar tantas vidas em perigo. Contra os maiores desastres investe sempre, arrancando à fúria oceânica naufragos e embarcações. Há de se ler sempre com emoção a página daquela escura noite em que êle cortou nadando, a Baía de Guanabara, em busca de duas vidas desesperadas, e o drama do **Ocean Monarch**, tão bravamente dominado pela sua corajosa fragata.

Ei-lo, acima de tudo, fiel aos valores iniciais e perenes da pátria, — a sua independência, a sua ordem, a sua unidade, a sua integridade, a sua honra, — combatendo no mar e em terra os inimigos dêsses valores. Nos nossos primeiros feitos navais, pela independência, estava êle, jovem ainda, vêmo-lo depois nas numerosas guerras internas, pelejando contra a revolta e a anarquia que tanto perturbaram a ordem e quase comprometeram a unidade do Império. Ê, porém, nas guerras externas do sul, quando tivemos de lutar pelos nossos direitos essenciais, que o vemos mais cheio de sua lúcida fidelidade, de sua fidelidade sem pausa e sem limite. Como é aguda a sua coragem e perfeito o seu desinteresse naquelas terríveis, traiçoeiras pelejas navais da guerra Cisplatina! E, mais tarde, nas campanhas do Uruguai e do Paraguai como é indomável o seu peito, como o seu olhar e a sua voz cortam e ferem! Já então se projetava, tocada pela glória, a figura altiva, rude e indomável, a figura fiel do Almirante de Paisandú e de Riachuelo. Nos seus últimos dias de guerra, o coração do velho Almirante está ferido por um certo martírio: é o martírio que só podem conhecer os que, como Régulo, como Joana D'Arc são capazes da suprema fidelidade.

Ainda na extrema velhice, a sua figura não perde jamais êsse sentido exato e difícil da fidelidade. Naquele agitado momento da queda da mornarquia, o octogenário, marquês sai de casa. Vai ao navio e abraça o imperador exilado, seu velho amigo. E volta ao cáis e diz à mocidade que o cerca: — "O que está feito, está feito. Cuidemos agora, de trabalhar e engrandecer a nossa Pátria".

É o mesmo grande gesto de Péricles, que Plutarcho narra. O Chefe do governo ateniense, fiel a um tempo ao amigo e à República, acompanha pessoalmente ao exílio o seu velho professor Anaxágoras, perseguido e denunciado por ensinar doutrinas perigosas.

No nosso tumultuoso tempo nesta época pérfida de tantos abismos e ruínas, de tantas heresias e traições, é no fiel coração do velho lobo do mar que a mocidade deve buscar espelho e exemplo.

Vêde, meus senhores, que há uma voz límpida e segura, voz de um chefe cheio de sabedoria, que vai conduzindo o nosso passo por entre os dias de tempestade e tragédia. Caminharemos na segurança e será pleno o nosso domínio e a nossa glória, se não faltar a fidelidade”.

Ao terminar sua oração, o Sr. Ministro Gustavo Capanema, recebeu numerosos aplausos.

O ato encerrou-se com o desfile dos alunos da Escola Naval e do Corpo de Fuzileiros Navais, sob o Comando do Capitão de Mar e Guerra Sílvio de Camargo.

---

## MAIS DOIS CONTRATORPEDEIROS ENTREGUES À NOSSA ARMADA

### *O Baependi e o Benevente*

Pela Marinha dos Estados-Unidos da América do Norte, foram entregues, a 19 de Dezembro dêste ano, em Natal, à Marinha do Brasil mais dois contratorpedeiros, que receberam os nomes de **Baependi** e **Benevente**”.

Os dois navios ora entregues são do tipo dos contratorpedeiros **Bertioga**, **Bracuí**, **Baurú**” e **Beberibe** já em serviços de guerra, na actual fase.

A cerimônia de entrega dos navios **Baependi** e **Benevente**, foi presidida pelo Almirante Arí Parreiras, Diretor-Geral da Base de Natal, que os recebeu em nome da Marinha do Brasil.

A solenidade teve a presença do Vice-Almirante William R. Munroe, Comandante da Esquadra da Marinha dos Estados Unidos; Contra-Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra, Comandante da Força Naval do Nordeste; General Comandante do Destacamento Militar daquela cidade, diversas autoridades civis e militares.

---

## HOMENAGEM DAS CLASSES ARMADAS AO SR. PRESIDENTE DA REPÚBLICA

O ALMOÇO OFERECIDO NO AUTOMÓVEL CLUBE —  
ORAÇÃO DO SR. MINISTRO DA MARINHA

### O discurso do Sr. Presidente Getúlio Vargas à Nação

Constituiu um acontecimento de grande repercussão na vida nacional a homenagem que as classes armadas do país tributaram, a 31 de Dezembro, ao Sr. Presidente Getúlio Vargas, oferecendo-lhe um almoço de cordialidade no Automóvel Clube.

Essa manifestação de apreço ao Chefe do Governo, promovida no último dia do ano, envolve um sentido de solidariedade e aplausos à obra empreendida e de confiança no que vai realizar.

Do almoço participaram mais de mil oficiais das diversas corporações do Exército, da Marinha e da Aeronáutica.

Os salões do Automóvel Clube estavam ornamentados com bandeiras nacionais, tendo uma orquestra executado escolhido programa durante o almoço.

Recebido pelos Srs. Ministros Aristides Guilhem, Eurico Dutra e Salgado Filho, o Sr. Presidente Getúlio Vargas, que se fazia acompanhar dos Sr. General Firmo Freire, Comandante Otávio Medeiros e o Capitão aviador Carlos Alberto Lopes, tomou lugar à mesa entre aqueles titulares, ao som do Hino Nacional e sob prolongada salva de palmas.

Ao champagne, o Sr. Almirante Aristides Guilhem, como intérprete das classes armadas, proferiu o seguinte discurso:

“As Classes Armadas aqui se congregam para render a V. Excia. as mais respeitosas, cordiais e festivas homenagens,

com ardentes votos para a sua felicidade pessoal, neste dia de fraternidade cristã, em tudo e por tudo expressivo ao coração e ao espírito militar como o é a generalidade dos homens.

Tenho o honroso encargo de dirigir a palavra a V. Excia. em nome do Exército, da Aeronáutica e da Marinha de Guerra, nesta reunião que lhe é mais uma vez consagrada, a exemplo dos anos decorridos, ao encerrar-se um ano e ao iniciar-se outro, entre a realidade que passou e a esperança, em tôdas as almas, de que o futuro será melhor e mais feliz.

Um ano termina e outro começa ao fragor de lutas tremendas e transformações violentas em quase tôdas as partes da terra; ao esplendor emergente, entretanto, da vitória que se aproxima, das forças aliadas, entre as quais se encontram as do Brasil.

Há um ano, quando as Classes Armadas rendiam à V. Excia. as homenagens que agora reiteram, nesta data de confraternização, ouviram e guardaram a sua palavra, alusiva às circunstâncias extraordinárias que assoberbavam o mundo, refletindo-se na vida individual e coletiva dos brasileiros; alusiva aos esforços do governo e do povo do Brasil, à pronta mobilização dos nossos recursos, à atitude resoluta com que as eventualidades foram enfrentadas; alusiva às sucessivas agressões não provocadas que nos levaram ao terreno da luta; alusiva, enfim, ao sucesso dos esforços nacionais verificados ao alvorecer do ano que hoje finda.

V. Excia. aludira ainda no ano árduo que nos aguardava — o de 1944 — e anunciara que soldados brasileiros, pela primeira vez, pisariam o solo de outros continentes, para participarem das operações de guerra. V. Excia. acentuara: “ao lado dos heróicos combatentes das Nações Unidas, noutros climas e terras diferentes, compartilharemos dos riscos da luta. Os nossos homens de armas — soldados, marinheiros e aviadores — que tão expressivas demonstrações de coragem já deram, irão pôr à prova o seu preparo, a sua resistência e valor combativo”.

V. Excia. notou que isso significaria um novo período, aberto à História do Brasil, prefigurando e avaliando “as profundas repercussões que a participação direta na guerra trará à vida do povo brasileiro”. Os contingentes de todos os Estados do Brasil, irmanados na luta, constituindo o Corpo Expedicionário, V. Excia.

definiu, elegante e apropriadamente como a "verdadeira imagem da unidade de sentimento e de ação do Brasil".

Ao finda ro ano de tarefas árduas que V. Excia. com tanta propriedade anunciou em 31 de Dezembro de 1943, a nação em pêso verificou que o Brasil está cumprindo o seu dever, revidando as agressões sofridas, ao lado dos nossos aliados, no campo de ação italiano, no ar e no mar.

Hoje, as Classes Armadas, em tórno de V. Excia. nesta reunião de confraternização, exultam por estarem certas de que realizaram as previsões do Chefe de Estado em 1943, por êle encaminhadas à participação efetiva e gloriosa da imensa luta travada para a salvação da humanidade. Assim, de ano em ano, a nossa alegria cívica e as nossas esperanças têm sido engrandecidas e celebradas junto a V. Excia.

É com emoção e com orgulho que recebemos aqui o éco de batalhas longínquas, nas quais os soldados e aviadores do Brasil, enquanto sua Armada se move no Atlântico, batem-se com o mesmo valor antigo conduzindo a nossa bandeira sempre erguida e desfraldada com altivês, e cobrem-se de louros, para a eternidade e a glória da nossa pátria.

V. Excia., como Chefe de Estado, tem tido a felicidade de guiar os passos da nossa gloriosas nação, conseguindo sempre resultados úteis e merecidos, para os quais não tem faltado a co-  
operação constante e leal das classes que neste instante lhe tribu-  
tam reconhecimento por aqueles sucessos, certas de que conti-  
nuará a alcançá-los durante o porvir que entre galas hoje começa.

V. Excia., Sr. Presidente, deixou nos anos que findaram os traços vigorosos da sua atuação, na sumidade de patriota, chefiando o govêrno, em todos os planos das nossas atividades internas e externas. No ano que agora começa, as Classes Armadas e a Nação esperam vê-lo iluminado por atos sucessivos da sua soberania e do seu patriotismo, em busca da felicidade nacional. Estão

certas de que, com a prosperidade pessoal de V. Excia., as nossas conquistas prosseguirão no assinalado ritmo de seu infatigável e esclarecido govêrno.

As Classes Armadas, Sr. Presidente, congratulam-se com V. Excia. neste dia de confraternização cristã e fazem votos para a sua prosperidade pessoal e para a do seu govêrno.

Convido a todos os presentes, a erguerem suas taças em honra ao Exmo. Sr. Presidente Getúlio Vargas”.

A oração do Sr. Almirante Aristides Guilhem foi longamente aplaudida.

O Sr. Presidente da República, agradecendo, proferiu o seguinte discurso:

“Senhores:

Transpondo mais um marco da áspera jornada que empreendemos faz já um quinquênio, podemos deter-nos um momento para apreciar o panorama dos trabalhos realizados e confraternizar nesta festa de regosijo patriótico, que presido com renovada satisfação.

O Exército, a Marinha e a Aeronáutica veem demonstrando tal devotamento às suas tarefas que, se fosse possível tornar público o valor do seu esforço, a Nação teria certamente novos heróis a consagrar. O Brasil pode orgulhar-se das suas forças armadas, que representam efetivamente o espírito generoso dos brasileiros e as suas tradições de honra e dignidade.

O nosso povo, no correr dessa fase difícil tem sido exemplar de compreensão e bravura, encarado com firmeza as dificuldades e os transtornos da guerra. Nada tem faltado aos que se batem nos campos de batalha da Europa e aos que se aprestam no país para quaisquer eventualidades. E mais que os elementos materiais, o conforto moral e o apoio popular acompanham emocionados os feitos dos nossos guerreiros.

Felizmente, apesar-dos novos e pesados encargos, das contingências inevitáveis da situação de guerra, conseguimos manter o ritmo do nosso progresso e acelerá-lo até em muitos setores. As iniciativas privadas multiplicaram-se, dando lugar ao nascimento e ampliação de inúmeros empreendimentos, que antes

permaneciam estacionários ou eram inexistentes. O giro dos negócios avolumou-se e o rendimento do trabalho, ajustado a níveis mais compensadores, estimulou de modo apreciável o esforço geral de produção.

Por sua vez o governo, fiel ao programa que se traçou, manteve os empreendimentos públicos e desenvolveu consideravelmente a ação administrativa através das medidas de emergência para regularizar o abastecimento das populações perturbado em consequência das dificuldades de transporte, da falta de combustível e da escassez de alguns gêneros de consumo imediato, além de muitas outras destinadas a atender necessidades inadiáveis da organização social e econômica do país. Entre as dêsse caráter, postas em execução no corrente ano, destacam-se: — o amparo à lavoura cafeeira, atingida seriamente nos últimos tempos pelas geadas e as sêcas; o financiamento da safra de algodão; o aumento do limite das apólices, do reajustamento econômico, para atender aos compromissos da lavoura; a instituição do impôsto sôbre lucros extraordinários e do fundo de equipamento industrial; a decretação das normas legais para a mobilização industrial; a lei de organização da indústria de material elétrico, confiada aos estudos de uma comissão especial; a sindicalização rural, que veio completar a arregimentação do trabalho nacional; a reforma da legislação sôbre acidentes de trabalho, em condições de garantir melhor as indenizações devidas ao trabalhador; o estabelecimento dos padrões de remuneração mínima para as atividades dos jornalistas; a criação da Comissão de Planejamento Econômico com atribuições para sistematizar, num plano de conjunto, o aproveitamento racional das forças econômicas do país; a incorporação do patrimônio da União da Estrada de Ferro São Paulo-Paraná e da Estrada de Ferro Guaira-Pôrto Mendes; a organização do Departamento Federal de Segurança Pública, transformando a antiga Polícia do Distrito Federal em órgão com atribuições em todo o território nacional; a promulgação do Código Penal Militar; a campanha nacional de amparo à criança, em que a iniciativa privada e o poder público se empenham decisivamente na formação de gerações sadias e fortes; e, finalmente, a intensificação dos serviços de saneamento e saúde pública, dando-lhes o caráter de verdadeira campanha contra as epidemias e moléstias endêmicas.

Malgrado o esforço bélico em que estamos empenhados, não detivemos o impulso dado às iniciativas de alcance coletivo e relacionadas com a solução dos grandes problemas nacionais. A Usina Siderúrgica de Volta Redonda entrará breve em pleno funcionamento; a Fábrica de Motores de Avião, completamente equipada, começará a produzir no ano próximo e o mesmo acontecerá com a Fábrica de Aviões de Lagôa Santa; continuam em execução as obras do Nordeste, as de saneamento da Baixada Fluminense e do Vale Amazônico e as de prevenção das cheias e aproveitamento do potencial hidráulico do Rio-Grande-do-Sul; a exploração sistemática de minérios e a colonização do Vale do Rio Doce, com as obras complementares de retificação da Estrada de Ferro Vitória-Minas e as modernas instalações do novo embarcadouro de minério; o prolongamento dos ramais de penetração no *hinterland*; as retificações do traçado do ramal São-Paulo-Rio e o prosseguimento da eletrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil; a instalação da nova Escola Militar de Rezende, que pode ser considerada padrão do ensino militar na América do Sul; o reaparelhamento material da Marinha de Guerra, com as unidades adquiridas nos Estados-Unidos e outras construídas nos nossos estaleiros; a encomenda de mais navios para a Marinha Mercante; os novos aeroportos; os sanatórios, hospitais, escolas técnicas e a Universidade Rural; a organização dos territórios de fronteira; a instalação das usinas de alumínio e cobre; as explorações colonizadoras dos vales do Araguaia e Xingú; a colonização e o aproveitamento da força hidráulica do Vale do São Francisco com o objetivo de fornecer ao Nordeste energia elétrica abundante e barata; a instalação das colônias agrícolas regionais — tudo isso atesta de modo claro e insofismável a ação persistente e ordenada do governo, apesar das deficiências de máquinas e materiais de importação.

Quanto à nossa posição internacional, nunca como agora foi tão sólida e prestigiosa. A manutenção dos nossos compromissos externos, a firme determinação de cumprí-los, a participação ativa na luta contra os agressores, a presença das nossas tropas nos campos de batalha da Europa — criaram-nos situação verdadeiramente excepcional. Temos crescidas, assim, as nossas responsabilidades na América e no mundo e precisamos corresponder às obrigações livremente assumidas. A nossa política de cooperação continental deverá desenvolver-se ainda mais estreitando os la-

ços de amizade com todos os países americanos e principalmente com os Estados- Unidos, pela ampliação das relações políticas, econômicas e militares. Manteremos idêntica orientação nos futuros conselhos de paz, em perfeita colaboração com as nações vitoriosas, pois tudo indica que só assim poderemos evitar novas guerras ou prevenir com êxito possíveis agressões.

O retôrno à vida normal no continente europeu vai impôr-nos uma mobilização de paz que não será inferior à de guerra, porque exige pertinácia, planeamento e método. Para desempenharmos cabalmente essas importantes tarefas precisamos aparelhar-mo-nos mais e melhor. Os transportes terrestres e aéreos, reconhecidamente escassos em relação ao nosso extenso território; a reorganização da Marinha Mercante; o desenvolvimento da navegação fluvial, ainda deficiente em quasi todos os nossos grandes rios; a pesquisa e a exploração de combustível sólidos e líquidos; a abertura de novas faixas à colonização sistemática, quer pelo afluxo de correntes estrangeiras como pelo deslocamento das populações nacionais são questões que pedem trato imediato e solução inadiável.

Em todos êsses setores da vida econômica faz-se mister a participação das nossas forças armadas. Serão outras campanhas, pacíficas por certo, mas que exigirão, para o seu perfeito êxito, que o Exército, a Marinha e a Aeronáutica ampliem e aperfeiçoem os seus quadros técnicos. Estou firmemente convencido de que para tudo isso dispomos de meios. Para atingir tão elevados objetivos necessitamos apenas de disciplina, de coesão, de concórdia política, evitando que se desgastem em criticismo inútil, em controvérsias estereis as energias criadoras do nosso povo. Unidade de propósitos e unidade de ação — eis o que se reclama de todos os brasileiros patriotas. É imperioso, é imprescindível mesmo, que no após-guerra não haja dispersão de esforços, que no preparo defensivo, na economia, nas finanças, na agricultura e na mineração, tudo se ajuste coordenada e harmônicamente para maior progresso e maior prosperidade da Nação.

As dificuldades que se nos vem deparando — é preciso não esquecer — são, na maioria, contingências do estado de guerra e algumas próprias da nossa crise de crescimento. Os problemas de organização política estão naturalmente condicionados à evolução das circunstâncias internas e externas e hão de ser resol-

vidos a seu tempo. A agitação prematura, as perturbações demagógicas, as ameaças à tranquilidade pública, só poderão servir para dificultar o bom entendimento de tôdas as correntes e matizes de opinião. O govêrno nunca teve intransigências senão na defesa dos interesses nacionais, jamais cultivou preconceitos de mero formalismo político e procurou sempre interpretar as aspirações legítimas do povo. Num país de índole e formação democrática, como é o nosso, as transformações e caráter político-social podem ser concluídas dentro dos processos de evolução gradual, sob o império da lei e da ordem. Para a manutenção destas, entretanto, todos os esforços serão feitos de forma a conseguirmos o ambiente pacífico necessário à complementação constitucional, que se efetuará brevemente em moldes de ampla e livre consulta à opinião.

O ano que finda decorreu fecundo em glórias e realizações. Sômente a cegueira dos negativistas incorrigíveis e a maledicência bem acomodada e farta poderão afirmar o contrário, ousando ocultar a evidência dos fatos. Trabalhamos combatendo e num balanço de consciência o saldo apurado justifica a confiança com que nos decidimos a encarar animosamente os dias vindouros.

Tudo leva a crer que o próximo ano seja o da vitória e da paz e que a reconstrução do mundo se opere sob a égide dos princípios de justiça e liberdade. Ainda assim não podemos esperar que de imediato volte a antiga tranqüilidade aos espiritos. Entre os povos assolados pela guerra, e entre os próprios grupos sociais em cada povo, só lentamente se restabelecerão a confiança e os hábitos de convivência pacífica. Porisso mesmo, o que nos cumpre é cerrar fileiras em tôrno das soluções reclamadas para os grandes problemas nacionais. A industrialização, a exploração das riquezas do sub-solo, a melhoria técnica das culturas agrárias, o saneamento, a instrução pública, a higiene, os transportes, não são matérias que comportem debate: são imperativos do nosso progresso, demandando ação, trabalho, tenacidade. Para isto, para colaborar e cooperar é que concitamos a tôdas as energias construtivas — de intelectuais, de chefes de empresa, de técnicos, de operários, de capitalistas, de professores, de médicos e de engenheiros, e principalmente dos homens de armas, os que têm a responsabilidade de garantir, acima de tudo, a integridade e a so-

berania da Nação. De todos a Pátria reclama, nesta hora histórica, um contingente de esforço e uma parcela de sacrifício.

Unamo-nos e elevemos os corações num voto solene de tudo empenhar para que nada falte aos nossos bravos expedicionários que nas frentes de guerra defendem a dignidade do Brasil, batendo-se gloriosamente por uma nobre causa, que é de todos nós, porque é a causa da Pátria.

Schores:

A vossa presença, os vossos aplausos, a homenagem deste último dia de 1944, que abre as portas do Ano Novo, é para mim um testemunho inesquecível de solidariedade e aprêço. Agradeço os votos que haveis formulado pela palavra autorizada e leal de vosso intérprete, Almirante Aristides Guilhem, confiando que não nos faltará, como até aqui não nos tem faltado, serenidade de ânimo e coragem para enfrentar as eventualidades do futuro.

Levantando a minha taça pela vossa felicidade, expresso o desejo sincero de que todos os brasileiros, e em especial as famílias dos militares, agora diretamente atingidos pelos perigos da guerra, aqui ou nos longínquos campos de batalha, possam gozar em 1945 a tranqüilidade que merecem e dedicar cada vez maior esforço ao engrandecimento do Brasil".

A oração do Sr. Presidente da República foi várias vezes interrompida por entusiásticos aplausos.

Terminado o almoço, permaneceu o Sr. Presidente Getúlio Vargas durante alguns momentos em palestra com os oficiais, retirando-se, depois acompanhado até ao automóvel, pelos Srs. Ministros da Marinha, Guerra e Aeronáutica, com as mesmas homenagens com que havia sido recebido.

---

## ATOS ADMINISTRATIVOS

**Pensões civís e militares** — O Decreto-lei n. 6943, de 10 de Outubro de 1944, dispõe sôbre o registro da despesa relativa a pensões civís e militares, e dá outras providências. B.42/44.

**Aquisição de um terreno em Salvador** — O Decreto-lei n. 6962, de 16 de Outubro de 1944, autoriza a aquisição de um terreno em Salvador, Estado da Bahia para os serviços do Comando Naval de Leste. B.43/44.

**Conselho de Justificação na Marinha** — O Aviso n. 1 588, de 9 de Outubro de 1944, aprova e manda executar o Formulário para o Conselho de Justificação na Marinha, apresentado pelo 2.º Sargento ES n. 0 375 — Benedito Inácio Maria.

**Movimentação de oficiais-generais e superiores** — O Decreto-lei n. 7 052, de 16 de Novembro de 1944, dispõe sôbre a movimentação de oficiais-generais e superiores das Fôrças Armadas. B. 48/44.

**Contribuintes civis do Montepio Militar** — O Decreto-lei n. 7 060, de 21 de Novembro de 1944, dispõe sôbre os contribuintes civis do Montepio Militar. B. 48/44.

**Normas protocolares e lista de precedência** — O Decreto n. 17 141, de 13 de Novembro de 1944, aprova normas protocolares e lista de precedência. B. 48/44.

**Centro de Instrução do Rio-de-Janeiro** — O Decreto-lei n. 7 077, de 24 de Novembro de 1944, cria, no Ministério da Marinha, o Centro de Instrução do Rio-de-Janeiro. B. 49/44.

**Relatório Anual** — A Circular da Secretaria da Presidência da República n. 15 de 1944, estabelece normas para o "Relatório Anual". B. 49/44.

**Aquisição de terreno em Natal** — O Decreto-lei n. 7 109, de 1 de Dezembro de 1944, autoriza a aquisição de terreno em Natal. B. 50/44.

**Capitães de longo curso e de cabotagem, já aposentados** — O Decreto-lei n. 7 119, de 4 de Dezembro de 1944, prorroga o disposto no Decreto-lei n. 3 760, de 25 de Outubro de 1941, sôbre o aproveitamento de Capitães de longo curso e de cabotagem, já aposentados, e dá outras providências. B. 50/44.

**Incorporação de navio à Armada** — O Aviso n. 1 661, de 28 de Outubro de 1944, manda incorporar à Armada a CV Barreto de Menezes. B. 44/44.

**Efetivo do Quadro de Oficiais do Corpo da Armada** — O Decreto-lei n. 7 177, de 21 de Dezembro de 1944, altera o efetivo do Quadro de Oficiais do Corpo da Armada e dá outras providências. B. 52/44.

**Incorporação de navios à Armada** — Os Avisos n. 1891 e 1892, de 19 de Dezembro de 1944, manda incorporar à Armada os Contratorpedeiros **Baependí** e **Benevente**. B.52/44.

**Orçamento Geral da República para 1945** — O Decreto-lei n. 7191, de 23 de Dezembro de 1944, aprova o Orçamento Geral da República para 1945.

---

## ESTADOS-UNIDOS

### UNIDADES NAVAIS BRASILEIRAS EM VISITA AOS ESTADOS-UNIDOS

Em despacho telegráfico de 12 de Outubro, procedente de Washington, a Associated Press, informou que a visita de um número não determinado de **destroyers** brasileiros aos Estados-Unidos foi revelada com a publicação de convites assinados pelo Contra-Almirante **Sílvio de Noronha**, adido naval à Embaixada do Brasil, para uma recepção em homenagem aos comandantes e oficiais dos vasos de guerra em visita.

Por motivos de segurança, não foram fornecidos outros detalhes acérrca dos **destroyers** brasileiros.

Os membros da Comissão Conjunta de Defesa americano-brasileira, os membros da Comissão Inter-Americana de Defesa, funcionários do Departamento da Marinha, diplomatas e elementos da Marinha, do Exército e das Fôrças Aéreas Brasileiras aqui estacionados, fizeram parte dos 400 convidados para a recepção no Shoreham Hotel.

Entre os convidados contavam-se os Vice-Almirantes **W. W. Johnson** e **Joseph K. Taussign**, o Dr. **Leo S. Rowe**, Diretor da União Pan-Americana, o Tenente-General **Alexander A. Vandergrift**, Comandante dos Fuzileiros Navais, e o Major-General **J. Garesche Ord**, presidente da Comissão Conjunta de Defesa americano-brasileira.

---

## A FÔRÇA NAVAL DOS ESTADOS-UNIDOS

No relatório final do ano, divulgado pela Marinha, a 29 de Dezembro, no tocante à produção naval, revela-se o quadro completo da fôrça naval de combate dos Estados-Unidos.

A Marinha norte-americana tem, presentemente, 61 045 navios de reserva, inclusive mais de 5 400 embarcações de desembarque e outros navios de assalto e um total de 1 167 navios combatentes — o que constitui três vêzes mais o número de que dispunha na ocasião do desastre de Pearl Harbor.

O elevadíssimo total de navios de guerra e de escolta e o número elevado de tonelagem de barcaças de desembarque, tudo isso foi resultado das necessidades ligadas à invasão da Europa.

Revela também o relatório haverem presentemente, no plano de estabilização da aviação naval, cálculos que colocam êsse número em 37 000 aparelhos de todos os tipos, incluindo o número atualmente em construção e reserva 26 400 aviões de caça da fôrça tática.

A construção de embarcações navais de Janeiro de 1941 até agora compreendeu 10 couraçados, 25 porta-aviões, 102 transportes de escolta e 35 cruzadores de todos os tipos. Notadamente se acentuou a construção de navios porta-aviões e transportes de aviões.

O relatório pede ainda que se providencie para o aumento da produção de granadas-foguete e, referindo-se à "carência severamente critica de mão de obra em muitos estaleiros", encarece a urgência de mais operários civis para o conjunto da produção naval.

---

### GRÃ-BRETANHA

## O MAIOR COMBÓIO DE ABASTECIMENTO QUE JÁ CRUZOU O ATLÂNTICO

A agência Reuter, em despacho telegráfico de 21 de Outubro, procedente de Bromlei, Condado de Kent, informou que o Primeiro Lord do Almirantado Britânico, A. V. Alexander, havia revelado, nesse mesmo dia, a chegada em segurança, aos portos britânicos do maior combóio de abastecimento que já atravessou o oceano em todos os tempos: 167 navios, conduzindo mais de um

milhão de toneladas de carregamento e constituindo, juntos, uma área de cêrca de 26 milhas quadradas.

O combóio-monstro cruzou o Atlântico, procedente da América do Norte, tendo-se processado em 17 dias a sua viagem.

---

## PORTUGAL

### RENOVAÇÃO DA FROTA MERCANTE PORTUGUÊSA

Informando sôbre a renovação da frota mercante portugûesa, a Associated Press, em despacho procedente de Lisboa e datado de 19 de Outubro, divulgou o seguinte:

“A Companhia Colonial de Navegação Portugûesa apresentou ao Ministro da Marinha o plano para a renovação de sua frota mercante inclusive a aquisição de 16 novas unidades de carga e passageiros. O plano em questão prevê que o *Serpa Pinto* de 8 266 toneladas seja usado exclusivamente na linha Lisboa-Brasil depois da guerra.

---

## RÚSSIA

### TRANSFERÊNCIA DE UNIDADES NAVAIS PARA A MARINHA SOVIÉTICA

Sôbre a transferência de navios de guerra norte-americanos à Armada Soviética, *The Navy*, órgão oficial da Liga Naval britânica, de Dezembro dêste ano, informou, segundo divulgou a imprensa norte-americana, que foram transferidos à Marinha Soviética, pela Marinha dos Estados-Unidos, sob o regime do **Lend-Lease**, (empréstimos e arrendamentos) vários navios de guerra, cuja lista acusava dois cruzadores, dez caça-minas, doze caça-submarinos de aço e oitenta e dois outros de madeira e torpedeiros a motor.

De todos êsses navios, o único nome publicado, por enquanto, foi o do cruzador **Milwaukee**, de 7 050 toneladas, construído em 1921, o qual passou a chamar-se **Murmansk**. Acrescentava a referida informação presumir-se que o outro cruzador seja do mesmo tipo que êste.

---

# NECROLOGIA

---

## VICE-ALMIRANTE, REFORMADO, AFONSO DA FONSECA RODRIGUES

No dia 17 de Novembro de 1944, nesta capital, faleceu o Vice-Almirante, reformado, Afonso da Fonseca Rodrigues.

---

## VICE-ALMIRANTE, REFORMADO, OTACÍLIO NUNES DE ALMEIDA

Faleceu, a 11 de Outubro do corrente ano, nesta capital, o Vice-Almirante, reformado, Otacílio Nunes de Almeida.

---

## VICE-ALMIRANTE, GRADUADO, EM, REFORMADO, DR. HENNOCK RAMIDOFF

Nesta capital, a 11 de Outubro, faleceu o Vice-Almirante, graduado, Engenheiro-Maquinista, reformado, Dr. Hennock Ramidoff.

---

## CAPITÃO DE MAR E GUERRA, REFORMADO, NICANOR JUSTINO DE PROENÇA

A 30 de Novembro de 1944, faleceu, nesta capital, o Capitão de Mar e Guerra, reformado, Nicanor Justino de Proença.

---

## CAPITÃO DE MAR E GUERRA, (M), MANUEL PEREIRA REIS NETTO

Faleceu, nesta capital, a 20 de Dezembro dêste ano, o Capitão de Mar e Guerra, M. Manuel Pereira Reis Netto.

---

**CAPITÃO DE MAR E GUERRA, MÉDICO, REFORMADO,  
JOSÉ RAULINO DE OLIVEIRA**

No dia 15 de Dezembro, nesta capital, faleceu o Capitão de Mar e Guerra, Médico, reformado, José Raulino de Oliveira.

---

**CAPITÃO DE MAR E GUERRA, REFORMADO,  
BERNARDINO JOSÉ COELHO**

A 9 de Novembro, faleceu, nesta capital, o Capitão de Mar e Guerra, reformado, Bernardino José Coelho.

---

**CAPITÃO DE MAR E GUERRA, GRADUADO, EM,  
REFORMADO,  
ALBERTO AMÉRICO MARANHÃO**

No dia 17 de Outubro, nesta capital, faleceu o Capitão de Mar e Guerra, graduado, EM, reformado, Alberto Américo Maranhão.

---

**CAPITÃO DE CORVETA  
JOSÉ PEREIRA COTTA FILHO**

Em Natal, Estado do Rio-Grande-do-Norte, faleceu, a 7 de Outubro dêste ano; o Capitão de Corveta José Pereira Cotta Filho.

---

**CAPITÃO DE CORVETA, FARMACÊUTICO,  
BENTO DE MEDEIROS CASTANHEIRA**

Nesta capital, a 1 de Outubro, faleceu o Capitão de Corveta, farmacêutico, Bento de Medeiros Castanheira.

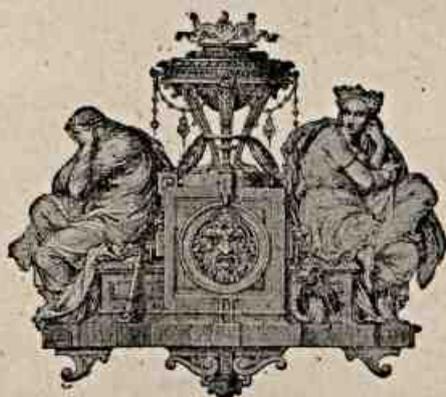
---

**CAPITÃO-TENENTE, M, REFORMADO,  
FRANCISCO ANTÔNIO BANDEIRA DE MELLO**

Faleceu, a 30 de Setembro, nesta capital, o Capitão-Tenente,  
M, reformado, Francisco Antônio Bandeira de Mello.

---

As famílias enlutadas a **Revista Marítima Brasileira** envia  
sentidas condolências.



EXTRATOS DO REGULAMENTO E REGIMENTO INTERNO DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA, APROVADOS, RESPECTIVAMENTE, PELO DECRETO N. 13 315, DE 2 DE SETEMBRO DE 1943 E AVISO N. 1 875, DE 22 DE OUTUBRO DO MESMO ANO.

---

Do Regulamento:

CAPITULO III

Art. 6 — A *Revista Marítima Brasileira* compete divulgar trabalhos e notícias que interessam às Marinhas de Guerra e Mercante, e tudo que se relacione com as atividades marítimas brasileiras.

Parágrafo único — A *Revista Marítima Brasileira* será custeada pelas dotações orçamentárias próprias, bem como pelo produto de assinaturas e outras fontes de receita.

CAPITULO VIII

Disposições finais

Art. 16 — Para estimular o estudo de assuntos técnicos, o Ministro da Marinha poderá conceder um prêmio ao trabalho de maior utilidade prática para a Marinha, escolhido entre os que, no período de três anos, foram publicados na *Revista Marítima Brasileira*.

Parágrafo único — O prêmio a que se refere este artigo será conferido por uma comissão designada pelo Ministro da Marinha.

---

Do Regimento Interno:

CAPITULO II

Art. 12 — Qualquer pessoa, pertencente ou não às classes da Armada, poderá tratar na *Revista Marítima* de quaisquer assuntos relativos à Marinha, em seus diferentes ramos.

Art. 13 — Para que os escritos possam ser insertos na *Revista Marítima*, devem ter um tal ou qual mérito, a juízo do redator-chefe, e não devem tratar de assuntos partidários ou de caráter pessoal que possam ser motivo de rivalidade entre diferentes classes ou acarretar desprestígio a qualquer delas.

Art. 14 — Nos escritos que não afetem a forma de discussão, cada qual terá a liberdade de escrever para a *Revista Marítima* tantos artigos quantos julgar conveniente, sobre um mesmo ou diferentes assuntos. Desde que se trave discussão, porém, sobre determinado tema, ficará limitada a um artigo e duas refutações por parte de cada um dos que intervenham nela.

# REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Destinada aos interesses da Marinha Nacional de Guerra e Mercante

## ASSINATURA ANUAL

		Brasil	Estrang.
Para oficiais .....	} Exército e Armada }	Cr\$ 8,00	12,00
Para Sub-Oficiais e praças .....		Cr\$ 7,00	
Para oficiais da Marinha Mercante e empregados civis do Ministério da Marinha .....		Cr\$ 9,00	
Associações das Marinhas e Repartições .....		Cr\$ 9,00	14,00
Associações estranhas à Marinha .....		Cr\$ 14,00	14,00
Civis estranhos à Marinha .....		Cr\$ 10,00	14,00
Número do mês .....		Cr\$ 1,50	
Número atrasado .....		Cr\$ 2,00	

## PAGAMENTO ADIANTADO

As assinaturas desta Revista podem começar em qualquer época, mas terminam sempre em Junho e Dezembro.

Toda a correspondência destinada a esta Revista deve ser remetida com este endereço: "Biblioteca da Marinha — Edifício do Ministério da Marinha — Rio de Janeiro".

Aos nossos assinantes rogamos o especial obséquio de renovarem sempre em tempo oportuno as suas assinaturas, afim de que não haja interrupção na remessa da *Revista*.

Igualmente pedimos que nos comuniquem qualquer mudança de residência, afim de que não haja extravio.

Das marinhas de comércio e de recreio, solicitamos o favor de nos enviarem, sempre que puderem, quaisquer informações úteis ou notícias de interesses geral dignas de publicação.

Admitindo a inserção de anúncios, principalmente dos que se relacionem com a vida marítima, constitue também esta *Revista* um excelente repositório de informações de toda ordem, largamente divulgada no Brasil e no Estrangeiro.

Os anúncios, da mesma forma que as assinaturas, poderão começar em qualquer data, sendo os seguintes os seus preços:

Tamanho	Por ano	Por semestre
Página inteira .....	Cr\$ 180,00	Cr\$ 100,00
Meia página .....	Cr\$ 100,00	Cr\$ 60,00

As gravuras, bem como as alterações de anúncios, serão pagas em separado.

Os pagamentos, quer de assinaturas, quer de anúncios, de pessoas que residem fora desta Capital, só poderão ser feitos mediante vales postais.