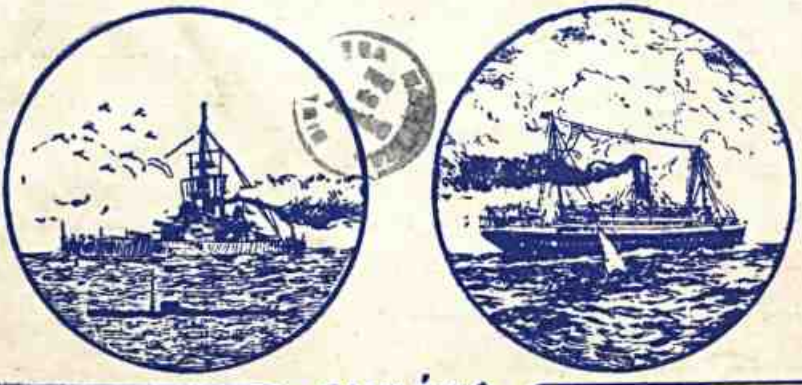
ANO LXXVII JULHO, AGOSTO E SET. DE 1957 Ns. 7, 8 e 9

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA



SUMÁRIO

NOSSAS CAMPANHAS NAVAIS — A GUERRA CISPLATINA (1825 - 1828) — (Continuação) — Contra-Almirante Lucas Alexandre Boiteux 479

TRAÇADO DIRETO DA RETA DE ALTURA — Capitão-de-mar-e-guerra Osmar A. de Azeredo Rodrigues 589

CENTRAIS MÓVEIS GERADORAS DE ENERGIA ELÉTRICA — Almirante Leonel S. C. de Aragão 597

ALMIRANTE SYLVIO DE NORONHA — Redação 605

GUAM — OPERAÇÕES DA 77ª DIVISÃO — (Conclusão) — Versão do Capitão prof. Sylvio do Vale Amaral 609

O DIREITO MARITIMO E O OFICIAL DA MARINHA — Tradução do Capitão-de-fragata A. de A. Lima 635

ESCOLA DE GUERRA NAVAL 653

11 DE JUNHO (1865 - 1957) — Discurso proferido pelo Contra-Almirante Octacilio Cunha, no Clube Naval 659

NAVIOS MERCANTES ESTRATÉGICOS — Tradução do Capitão-de-fragata Aristides Pereira Campos Filho 673

REVISTA DE REVISTA — A. de A. L. 683

AVIÕES E SUBMARINOS — P. de M. 693

RESPIGA 703

NOTICIÁRIO — L. M. 711

NECROLOGIA 731

BIBLIOTECA DA MARINHA — (Relação de Livros) — (Suplemento) .....

MINISTÉRIO DA MARINHA

IMP. NAVAL RIO DE JANEIRO

ESTA REVISTA MANTEM INTERCAMBIO COM AS SEGUINTES PUBLICAÇOES:

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

BÉLGICA — *La Revue Maritime Belge*:

CANADÁ — *The Crownest — Canadian Geographical Journal.*

CHILE — *Revista de Marina — Memorial del Ejército de Chile — Revista de Caballeria — Revista de Artilleria.*

COLÓMBIA — *Armada.*

CUBA — *Cultura Militar y Naval — Boletin del Ejército.*

DINAMARCA — *J.L. News.*

EQUADOR — *Revista Municipal.*

ESPANHA — *Revista General de Marina.*

ESTADOS UNIDOS — *Electrical Communication — U.S. Naval Institute Proceedings — Foreign Affairs — Revista Aérea Latino Americana — The Journal of Politics — Journal of Research — Naval Aviation News — All Hands — Safety Review — Navigation — Naval Training Bulletin — Research Reviews — Civil Engineer Corps — Naval Aviation News — Inter-american Review of Bibliography.*

FRANÇA — *La Revue Maritime — La Houille Blanche — — Triton — Neptunia.*

INGLATERRA— *Endeavour — The Journal of the Royal Artillery — The Journal of the Institute of Metals — The Dutch Shipbuilder.*

ITÁLIA — *Rivista Marittima — Bollettino di Informazioni Marittime.*

MÉXICO — *El Legionario.*

PERU — *Revista de Marina.*

PARAGUAI — *Boletin Naval.*

PORTUGAL — *Anais do Clube Militar Naval — Revista de Marinha.*

URUGUAI — *Revista Marítima — Revista Militar y Naval*

VENEZUELA — *Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica — Revista de las Fuerzas Armadas.*

ANO LXXII JULHO, AGÔSTO E SETEMBRO DE 1957 Ns. 7, 8 e 9

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Publicação do Ministério da Marinha

SEDE: SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

Edifício do Ministério da Marinha - Fone 23-2070 - R. 154 - Rio de Janeiro

SUMÁRIO

NOSSAS CAMPANHAS NAVAIS — A GUERRA CISPLATINA (1825 - 1828) — (Continuação) — Contra-Almirante Lucas Alexandre Boiteux 479

TRAÇADO DIRETO DA RETA DE ALTURA — Capitão-de-mar-e-guerra Osmar A. de Azeredo Rodrigues 589

CENTRAIS MÓVEIS GERADORAS DE ENERGIA ELÉTRICA — Almirante Leonel S. C. de Aragão 597

ALMIRANTE SYLVIO DE NORONHA — Redação 605

GUAM — OPERAÇÕES DA 77ª DIVISÃO — (Conclusão) — Versão do Capitão prof. Sylvio do Vale Amaral 1º 609

O DIREITO MARITIMO E O OFICIAL DA MARINHA — Tradução do Capitão-de-fragata A. de A. Lima 635

ESCOLA DE GUERRA NAVAL 653

11 DE JUNHO (1865 - 1957) — Discurso proferido pelo Contra-Almirante Octacilio Cunha, no Clube Naval 659

NAVIOS MERCANTES ESTRATÉGICOS — Tradução do Capitão-de-fragata Aristides Pereira Campos Filho 673

REVISTA DE REVISTAS — A. de A. L.

A localização estratégica da América do Sul 683
O Radar na detecção de «icebergs» 687
Nadadores submarinos 690
Notas diversas 691

AVIÕES E SUBMARINOS — P. de M.

Considerações sôbre a Defesa Antiaérea das Formações Navais 693
Projetis teleguiados 699
Mais um submarino atômico norteamericano 700
Operações aero-navais da defesa antisubmarina 700

RESPIGA

A Batalha Naval do Riachuelo 703
Escritores da Marinha 704
Homenagem ao Infante D. Henrique 706
Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística 708

NOTICIÁRIO — L. M. 711

NECROLOGIA 731

BIBLIOTECA DA MARINHA — (Relação de Livros) — (Suplemento) .....

IMPRENSA NAVAL — RIO DE JANEIRO — BRASIL, 1957

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

(S. D. G. M.)

DIRETOR

Contra-Almirante CESAR AUGUSTO MACHADO DA FONSECA

1ª Divisão — HISTÓRIA MARITIMA — ARQUIVO HISTÓRICO

2ª Divisão — BIBLIOTECA DA MARINHA

3ª Divisão — PUBLICAÇÕES — (**Revista Marítima Brasileira, A Marinha em Revista, Subsídios para a História Marítima do Brasil, etc.**).

4ª Divisão — ARQUIVO DA MARINHA

5ª Divisão — MUSEU DA MARINHA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

REDATORES

Capitão de Fragata ALEXANDRE DE AZEVEDO LIMA

Capitão de Corveta CESAR FELICIANO XAVIER

Secretário LUIZ AUGUSTO FERREIRA DE MOURA

—o—

Registrada no Departamento Nacional de Propriedade Industrial, do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio sob nº 191 188 — 27-12-1956

Decreto-Lei nº 7 903, de 27-8-1945

os homens que dirigem os destinos de mundo usam Relógios Rolex

V. sabe seus nomes de cor... V. reconheceria suas feições entre milhares de fotos nos jornais. V. já os viu — e já ouviu suas vozes — no cinema ou na televisão. A sua vida, e a de todos nós, são influenciadas pelas decisões que êles tomam. Não poderíamos mencionar seus nomes. Há entre êles figuras de destaque, chefes de govêrno e militares famosos. Mas repare com atenção nas próximas fotos em que êles apareçam. Repare em seus pulsos. E note que quase todos êles usam relógios de pulso. Relógios que, muito provàvelmente, terão sido feitos pela Rolex de Genebra. Dá-nos orgulho os serviços que os Relógios Rolex prestam a tantos homens eminentes. Porque, seria quase desnecessário frisar, seu funcionamento atinge o grau mais elevado de segurança e precisão.

Rolex Submarino – à prova d'água e pressão até 200 m de profundidade. Ponteiros e números super-luminosos – incluindo o ponteiro de segundos. Ideal para operações anfíbias. 25 rubis. Corda automática com rotor Rolex "Perpetual". Para as fôrças navais, cientistas, pescadores, mergulhadores etc. Seu aro movediço faz do "Submarino" um cronógrafo para muitas utilidades.

ROLEX

– Um Marco na História da Medida do Tempo

28.015

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

ANO LXXII JULHO, AGÔSTO E SETEMBRO DE 1957 Ns. 7, 8 e 9

NOSSAS CAMPANHAS NAVAIS

A GUERRA DA CISPLATINA

(1825 - 1828)

Lucas Alexandre Boiteux
Contra-Almirante

(Continuação)

CAPÍTULO XXIII

Brown ruma para a Colônia do Sacramento — Nossas fôrças ali concentradas — Frustram-se os ataques inimigos — Inércia criminosa do Almirante Lôbo — Notícias e considerações a respeito — Abandono de Martín Garcia — Outras referências.

I — Que fazia, nesse interim, o temerário e incansável Major-General argentino? Não ousando medir-se desassombradamente, com a esquadrilha imperial (tal devera ser o seu propósito, o seu principal objetivo), ao perceber o movimento tático, do nosso acautelado Almirante ao diligenciar arrimar-se e atraí-lo as possantes baterias da fragata **Imperatriz**, procurou Brown mascarar o seu mal sucedido golpe, a surprêsa experimentada e a indecisão manifesta de empenhar-se em combate, pondo em prática verdadeira aventura, aliás uma das muito suas «concepções fáceis», no dizer de reputado historiador portenho.

Livre em seus movimentos, mercê do nevoeiro, despreocupado do modorrento rival que não se esforçara em manter o contato com as suas fôrças, resolveu, de combinação com Lavalleja, que a sitiava, levar um ataque à praça da Colônia do Sacramento.

Ao que sabemos esta operação foi ajustada entre êsses dois chefes, a revelia do Govêrno de Buenos Aires e do Comandante-Chefe do Exército argentino, a quem o caudilho oriental já estava subordinado.

Investir uma posição fortificada, muito mais ainda uma praça forte, bem guarnecida e amparada por elementos navais, sem o indispensável auxílio de tropas de desembarque, havendo necessidade de desfalcar as equipagens dos navios para organizar os contingentes necessários, deixando, além disso, o que é bem grave, atrás de si uma esquadrilha poderosa e intata, era, indubitàvelmente, demonstrar muito desprezo pelo valor e iniciativa de um adversário que, pouco antes, não ousara atacar; ou, então, dar prova flagrante de completa inópia dos mais comesinhos princípios da guerra naval.

Êrro crasso, revelador de suas qualidades negativas de estrategista, em completo desacôrdo com os ditirâmbicos conceitos à sua alta capacidade, tecidos e proclamados por D. Albarracín, H. Ratto e outros seus fervorosos biógrafos e extremados discípulos...

Era assim, dessa maneira, que estaria Guilherme Brown «imbuído das idéias Nelsonianas»?... e demonstrava ter melhores condições como almirante «que o seu tíbio e amolentado rival»?...

Verdade, verdade: postos ambos a mesma luz, manifestavam-se dois medíocres alunos da arte da guerra naval a jogar a cabra-cega num campo cheio de tropeços e insídias naturais...

Vejamos, em todo caso, quais as operações e o êxito alcançado pelo famigerado Major-General anglo-argentino ao praticar seu audacioso, para não dizer imprudente cometimento à legendária praça de guerra.

II — Pela manhã do dia 25 de fevereiro de 1826 alcançava a Fôrça Naval inimiga os aros do pôrto da Colônia do Sacramento e, pelas duas horas da tarde, dava fundo ao alcance da artilharia, no fundeadouro interno.

O pôrto da referida praça, distante de Montevidéu 103 milhas e de Buenos Aires 70 milhas, «é bom e abrigado; entretanto, de difícil acesso a navios de porte, para quem não dispuser de bastante prática, pois as quatro ilhas chamadas Farelhão, São Gabriel, Antón López e López do Oeste (também conhecida por Inglés ou Arrebata-Capas), com os baixios que as cingem, ocupam quase todo o espaço e só dão entrada, pelos canais formados entre elas, a navios de proporcionado calado».

Contaminado já pela quixotesca empáfia castelhana, enviou o Chefe irlandês, às 14 horas e 5 minutos, arrogante intimação ao Governador da praça, Brigadeiro Manoel Jorge Rodrigues, futuro barão de Taquary, oficial de muito merecimento, valoroso e inflexível. A mensagem, recebida a bordo do brigue **Real Pedro** pelo comandante F. Ma-Mariath era assim redigida:

> — «A bordo de la fragata de guerra **25 de Mayo**, febrero 25 de 1826 el General en Jefe de la Escuadra Argentina, a nombre de su Gobierno intima al sr. Gobernador de la Colonia del Sacramento de entregar la dicha plaza y fuerzas marítimas que se hallan en ese puerto en el termino de 24 horas, previniéndole al Sr. Gobernador que, si así lo hiciere, ofrece respetar todas las propiedades en general que se hallen en dicha plaza y de no incendiar la población y buques. El que subscribe espera del Sr. Gobernador que en obsequio de la humanidad evitará toda efusión de sangre y accederá a la intimación que se le hace, pues así lo exige la superioridad de mis fuerzas navales en el Rio de La Plata. Con este motivo saludo al Sr. Gobernador con toda la consideración. — W. Brown. — Exmo. Sr. Gobernador de la Colonia».

Muito embora só fôsse concedida meia hora para a resposta, foi esta retardada até o dia seguinte (26) devido à forte suestada, que não permitiu o regresso do parlamentário portenho, mas que, entretanto, embora entretido por Mariath, proporcionou-lhe inesperado ensejo para farta e vantajosa espionagem. Arribado, esteve a bordo do **Real Pedro** até às quatro horas da madrugada, quando se fez de vela. Voltava êle com esta altiva resposta:

> — «Colônia do Sacramento, 25 de fevereiro de 1826. O Brigadeiro dos Exércitos Nacionais e Imperiais, Governador da Praça, responde em seu nome, e de tôda a valente guarnição que tem a honra de comandar, à intimação do Sr. General em Chefe da Esquadra da República Argentina, que: **a sorte das Armas é que decide da sorte das Praças.** Saúdo ao

Sr. General em Chefe com tôda a consideração. — **Manoel Jorge Rodrigues**».

III — Como dissemos, o Almirante Lôbo havia desmembrado de sua esquadra dois brigues, o **Real Pedro**, de 18 canhões, comandante F. Mariath, e o **Pará**, de 8 canhões, comandado por França Ribeiro, as escunas **Conceição**, de 1 rodízio, comandada por T. Thompson, e **Liberdade do Sul**, de 1 rodízio, comandada por J. Francisco Regis, para auxiliar a defesa da praça, assediada pelas tropas orientais, desde 13 de maio do ano anterior.

Comte. Frederico Mariath

Logo que no horizonte se desenharam as silhuetas de navios suspeitos, a pequena e fraca divisão se pôz de sobreaviso. O Comandante F. Mariath, ao certificar-se da aproximação do inimigo, passou, sem demora, a tomar as providências que as circunstâncias exigiam. Devendo bater-se contra uma esquadrilha mais poderosa, achou mais acertado procurar uma compensação a sua própria inferioridade. Os minúsculos e frágeis baixéis imperiais encontravam-se, realmente, em posição assaz crítica, conseqüência da inépcia do Almirante, e de vantagem seria arrimá-los aos fortes da praça.

Reunindo a bordo do **Real Pedro** um conselho de comandantes, expoz-lhes a desigualdade das nossas fôrças e o que tinham a atender sôbre a defesa da posição no setor marítimo. Seu parecer era encalhar as embarcações ao abrigo das baterias, pô-las em estado de o inimigo não as poder retirar fàcilmente, e reforçar com as suas dotações e artilharia a guarnição da praça.

Êste plano, proposto por Mariath e aceito pelos seus colegas, foi levado ao conhecimento do Governador da praça, que o aprovou.

«O referido Capitão-Tenente Mariath — dizia o General M.J. Rodrigues — logo que se observou as intenções do inimigo, me consultou sôbre a deliberação que tinha tomado de encalhar os barcos para den-

tro das baterias, e com as guarnições e artilharia reforçar a Praça, porque as embarcações nada podiam fazer contra fôrças tão desiguais e eram tomadas pelo inimigo, e ficava a praça sujeita à mesma sorte, faltando-lhe tão grande socorro; e assim fazendo um só Corpo guarneceram o baluarte de Santa Rita com 50 homens para serviço de artilharia, guarneceram o Tambor que há no molhe com artilharia e gente e postaram duas bôcas de fôgo a esquerda do baluarte de S. Pedro, guernecidas também com a sua gente...»

Os pequenos vasos nacionais, montando, apenas, vinte e poucas peças, não poderiam nunca, por mais empenho e bravura que demonstrassem seus tripulantes, suportar e repelir vantajosamente o ataque da poderosa fôrça contrária, que carregava cento e tantos canhões de vários calibres. Não era, pois, «uma **Divisão Naval** capaz de enfrentar as **seis débeis** canhoneiras argentinas que entraram na refrega» — como, com pouca verdade, maior injustiça e não mais sinceridade refere o historiador naval argentino Angel Carranza.

Mesmo assim, inopinadamente bloqueados, e em situação assaz premente, (pois não podiam jamais prever que o Almirante Lôbo, com tôda a sua embôfia, deixasse escapar a fôrça adversa ou não ousasse ir-lhe ao encalço no caso de uma sortida), sem perda de tempo e com a maior decisão puseram em prática o plano assentado. Os navios menos a **Conceição**, foram encalhados à sombra das baterias de terra, «ficando contudo oferecendo os costados à entrada do pôrto e protegidos pelos baluarte do Carmo e forte de Santa Rita».

Foram, então, desembarcadas oito bôcas de fôgo e estabeleceram-se em terra duas baterias, uma no Tambor, para proteger melhor as embarcações e proibir o desembarque no molhe, e outra entre os fortes de S. Pedro e S. Miguel, ambas guarnecidas com o pessoal de bordo. Dessa maneira seguiam o conselho do almirante Delfore que mostra que «todo o forte ou bateria que bate o mar deve ser comandado por oficial de Marinha, pois o pessoal do exército não possue o tirocínio bastante para bem avaliar das variadas situações navais».

Êstes trabalhos ficaram concluídos às seis horas da manhã do dia 26. Mariath postou-se na bateria do Tambor; o 2º Tenente Antonio Leocadio do Couto, imediato do **Real Pedro**, na bateria de Santa Rita; o 2º Tenente José Ignácio de Santa Rita no forte de S. Pedro; o 2º Tenente Joaquim José Ignácio, à frente de contigentes dos navios, na bateria levantada entre os fortes de S. Pedro e S. Miguel.

A resolução tomada pelo Capitão-Tenente Frederico Mariath e apoiada pelos seus colegas, não foi, na verdade, das mais acertadas nem consentânea com os sentimentos, caráter e normas habituais à nossa gente do botão d'ancora. Mereceu críticas severas.

E' bem verdade que os navios não ficaram de todo desguarnecidos. Mas, afinal, tôda a questão naquela apertura resumia-se na conservação da histórica praça de guerra, situação de alto valor estratégico para o nosso Exército e de capital importância para o inimigo, mesmo com lhante deliberação valeu a Mariath acerba crítica do historiador argentino Carranza. «Seu lugar — dizia êste— era no mar, na tolda do seu navio e nunca por detrás das muralhas; mais uma máquina de guerra do que um homem! Mariath não soube ou não quiz ser um herói sacrifício doloroso dos quatro minúsculos e frágeis barcos. Semeróí e preferiu ser um náufrago»...

Esquecia-se o citado escritor que o homem do mar também é uma máquina de guerra; como desconhecia, certamente, a observação napoleônica de que «um canhão em terra tem igual valor a um barco no mar». Muito pode o travo amargo de uma campanha perdida!...

Idênticas increpações foram feitas a Mariath pelo apaixonado escritor nacional E. de Sena. Essas foram as «nubes que se cernieron sobre el triunfo brasileño».

IV — Desapontado com a enérgica e briosa contestação do Governador da Colônia, e, em face da resolução e ânimo dos bravos defensores da praça, iniciou o Major-General Brown pelas oito horas da manhã do dia 26, o bombardeio dos fortes.

Seu biógrafo, D. Albarracín, no entanto, diz-nos que os comandantes de esquadras sempre tiveram por norma não as expor contra baterias terrestres, salvo no caso de notável diferença de poder ofensivo. Ora, não é possível que Brown, com suas «intuições nelsonianas», ignorasse que os canhões da praça da Colônia eram, indiscutìvelmente, de maior calibre e, como tal, mais poderosos do que os da sua esquadra...

Ao tomar a posição que lhe fôra designada, tão desastradamente manobrou um dos brigues inimigos (o **Belgrano**), que encalhou em um parcel, quedando-se alvo fixo das excelentes pontarias brasileiras, e, esborcinado, tombou todo para bombordo.

Estabeleceu-se logo grande confusão na esquadra contrária, que fez todos os esforços para arrancá-lo daquela posição sobremodo crítica. O denodado comandante do vaso argentino foi morto por uma bala do reduto de Santa Rita. Além dêle teve o navio mais 9 mortos e 8 feridos, acabando por ser abandonado. As guarnições dos demais ocupadas em socorrer o **Belgrano**, desguarneceram atarantadas as peças, tornando-se assim alvo inerme dos nossos projéteis — escreve o Dr. Muzzio, testemunha presencial do combate.

Após quase duas horas de caloroso bombardeio, bravamente contestado, reconheceu o Chefe argentino a precária situação do brigue e «de la su esquadra, que se había puesto en cierta confusión y sufrido alguna avería»; lembrou-se, então, para ganhar tempo, de sediço estratagema, enviando nova intimação ao Governador da praça, após ter atopetado bandeira parlamentária. No intervalo que decorresse entre a ida e a vinda do mensageiro esperava desencalhar o brigue e pôr na devida ordem os seus vasos. Rezava a nova intimação:

> — «Me parece que es llegado el momento en que tendrá efecto el ofrecimiento que hice al Señor Gobernador en el dia de ayer; por consiguiente espero que en el momento se decida por la justa intimación, y no sufrirá toda la severidad que merece la tenacidad del Sr. Gobernador, etc.».

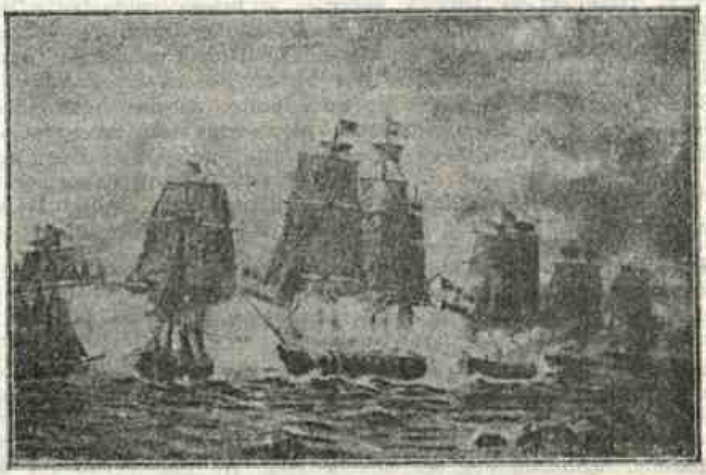
O Brigadeiro Manoel Jorge Rodrigues, estomagado com a burla descabida e fanfarronice do navarca portenho, voltando-se para o emissário, despediu-o com estas concisas e enérgicas palavras: — «**Diga ao seu General, que o dito, dito**».

Ante a firmeza e decisão do General do Império, mais alguns interpolados disparos sôbre os baluartes da heróica praça fizeram os argentinos, retirando-se então para as cercanias da ilha de S. Gabriel, fora do alcance da nossa artilharia, e abandonando o destroçado brigue, e tendo mais a lastimar a perda do comandante do **Balcarce**. A 25 de **Mayo** teve doze rombos de balas no costado.

O primeiro e forte abalo experimentava o audacioso, para não dizer imprudente, plano do inimigo. Nessa situação de amarga expectativa começou o Major-General Guilherme Brown a ruminar novo projeto.

V — Retirados os argentinos dos aros da praça, que continuava assediada pelas tropas de Lavalleja, o Comandante Mariath, com o fito de evitar procurassem os inimigos, à noite, desencalhar o **Belgrano**,

determinou às 3 horas da tarde de 26, que a escuna **Conceição** (T. Thompson), se fizesse de vela para incendiar o referido briguc e, em prosseguimento, levar ofícios ao Almirante Lôbo.



1º Ataque à Colônia do Sacramento — Março de 1826

Infelizmente, a pequena embarcação não conseguiu cumprir a primeira parte de sua espinhosa tarefa devido ao muito fôgo que lhe fizeram os contrários; mas, escapando-se hàbilmente à sua perseguição, rumou para Montevidéu a anunciar a presença do inimigo nas aguas da Colônia.

No dia 28, o Almirante Lôbo, surto à vista do Cêrro de Montevidéu, **tinha o prazer** de comunicar ao Ministro da Marinha os sucessos da praça da Colônia trazidos pela referida escuna. E, com alarde, prosseguia: — «... e espero que o resultado seja ainda muito mais ao nosso favor **logo que eu ali chegar** (!!!), se bem que não é de crer que ali encontre os inimigos, mas se assim acontecer **serão destribuídos**, e, quando não, continuarei no bloqueio de Buenos Aires, **mas para o fazer com segurança e glória do Império, é preciso que eu tenha mais fôrças**, como tenho pedido a V. Exª nos meus últimos ofícios, uma vez que tenho a desgraça de **ter alguns comandantes com quem não posso contar** e não ter chegado a **Maria da Glória** (corveta), não podendo levar comigo a fragata **«Imperatriz», pela muita água que demanda** (!!!). Estou à espera de acabar o fabrico da charrua **Jurujuba** (como se vê a sua presença fôra imprescindível para o seu acabamento) para poder aparecer defronte de Buenos Aires com fôrça de poder bater os inimigos com vantagem, porque não é lugar donde me possa retirar com alguma das embarcações destroçadas, porque se não podem assim passar os baixos, sendo obrigado a tal, e as **embarcações do inimigo são mais fortes que as minhas**, por isso é preciso arriscá-las com vantagem, e novamente rogo a V. Exª que quanto antes venha **uma ou duas Fragatas e um ou dois brigues de fôrça**, e os Comandantes que tenho pedido, e, então **a vitória será do Império, o que tanto ambiciono como fiel vassalo...»**

Quanta cavilação, quanta mentira, que despudor!... Seria possível que o Govêrno Imperial engulisse as patranhas do Almirante Lôbo?... Era um farsante...

VI — Chegada que foi a Montevidéu, a 1º de março, a notícia do ataque à Colônia do Sacramento, o 2º Comandante da Esquadra, Chefe de Divisão Diogo Jorge de Brito, ainda não refeito dos ferimentos recebidos em a ação de Corales, apresentou-se para o serviço e fez-se imediatamente de vela, na madrugada do dia 2, ao encontro do Vice-Almirante Lôbo que se encontrava numa despreocupação criminosa à testa da Fôrça de bloqueio, sem ao menos interessar-se com o paradeiro da esquadrilha antagônica. Logo que teve comunicação dos sucessos, em vez de dirigir-se à tôda fôrça de vela para o ponto atacado, rumou para Montevidéu a tomar providências...

A 4 de março oficiava êle ao Ministro da Marinha, que **tinha o pesar de participar** «que a praça estava bloqueada por mar e terra e as fôrças navais inimigas constavam de uma **forte** corveta, três brigues, duas escunas e seis barcas» e lhe estava a chegar um **forte** bergantim, que estava pronto a sair de Buenos Aires, assim como outra galera, que talvez não monte menos de **quarenta peças** (!!!)...

E continuava: — «... à vista dêstes acontecimentos V. Exª verá a grande necessidade que há de se me **mandar já duas fragatas** (que obsessão..) e dois brigues e os comandantes que tenho pedido, pois das embarcações que tenho não posso contar para o combate senão com esta corveta (a **Liberal**)e a **Itaparica**, pois me falta a corveta **Maria da Glória** (que mandara sair em cruzeiro...) e o bergantim **29 de Agôsto** (que enviara à enseada de Castilhos...) **e logo que êste se me reunir e a charrua «Jurujuba» pretendo ir socorrer a dita praça da Colônia** (!!!), pois, **não quero arriscar as fôrças** sem que tenha partido sôbre elas porque se por alguma desgraça esta corveta ou a **Itaparica** tiver algum desastre, de certo está tuda perdido, e, **perdidas as Fôrças Navais, está perdida a província Cisplatina** (como êle bem o compreendia!...) e, mais que tudo, perdida a reputação e glória do Império (que zelo pelo nosso nome!...);e é por esta razão que **espero se apronte** a charrua uma vez que **não é possível levar a fragata «Imperatriz» por cima dos bancos Chico e Ortiz** (e porque, então, com uma insistência quase irritante, pedia fragatas?!...); **se a praça da Colônia se não render antes de eu ali chegar**, de certo não se rendera depois, porque chegando eu ficam bloqueados os inimigos se acaso se acharem ainda dentro daquele pôrto, porque posso mandar a Martín García chamar algumas das embarcações da Flotilha para melhor os bloquear; mas para o fazer é preciso que eu chegue ali com fôrça que possa resistir, se os inimigos sairem para fora do pôrto para me atacarem, o que é de esperar, uma vez que me julgarem inferior às suas fôrças; e neste caso, ou êles se deixem ficar dentro ou que se façam à vela, **conto eu a vitória** e nesse caso **ficará decidida esta guerra e do contrário ficará para sempre entre o Império e aquela República**»...

Passava, em seguida, a enumerar os vasos que dispunha: corvetas **Liberal, Itaparica** e **Maceió**, brigues **Caboclo, Rio da Prata, Independência ou Morte** e, dentro de três a quatro dias, o **D. Januária**, o **29 de Agôsto** e a escuna **Alcântara**, terminando assim: — «... rogando a V. Exª que quanto antes venham as embarcações que tenho pedido pois **não arrisco estas** sem uma certeza de ficar bem e **sòmente o farei se algum acontecimento me obrigar a tal...**» Que esperava mais êle?...

O **post-scriptum** dêsse ofício alcança, então, o cúmulo da audácia e do desplante: — «... e não é debalde — escrevia — que eu tenho pedido a V. Exª mais fôrças... e **será preciso que apareça uma nau no Rio da Prata para estar estacionada defronte de Montevidéu**».

Sem comentários!... Eis quanto alcançava o arrojo e a impudência dêsse navarca português-adesista de última hora, a quem o cri-

minoso Govêrno Imperial tinha entregue os destinos de uma campanha externa!...

Precisava o Vice-Almirante Rodrigo Lôbo de um espantalho, ou de um Cerbero vigilante e vigoroso que lhe garantisse a inviolabilidade do pelo, quando se acoitasse em Montevidéu escorraçado pelo inimigo... A presença da nau seria a melhor tática que sua cerebração acanhada e manca concebera para afugentar o inimigo petulante que, como abantesma terrível, lhe mexia com os nervos e lhe tirava o sossêgo.

VII — O violento canhoneio da Colônia fôra ouvido com grande apreensão, ansiedade e alvorôto em Buenos Aires.

Temendo da sorte da sua esquadrilha o Govêrno Argentino determinou logo à Comandância de Marinha que, sem perda de tempo, fizesse partir para apoiá-la um refôrço conveniente. A 27 de fevereiro seguiram a reunir-se às fôrças de Brown os seguintes vasos:

Escuna **Pepa**, de 3 canhões, comandada pelo capitão Dandiey ;

Canhoneira **Nº Um** (ex-Correntina), de 1 canhão, comandante Julio Fonrouge;

Canhoneira **Nº Quatro**, de 1 peça de calibre 18, comandante C. Robinson;

Canhoneira **Nº Seis**, de 1 peça de calibre 18, comandante J. Kearney;

Canhoneira **Nº Sete**, de igual armamentc, comandante Juan F. Seguí;

Canhoneira **Nº Oito**, com idêntico armamento, comandada por José Monti;

Canhoneira **Nº Doze**, com uma peça de calibre 18, comandante Antonio Richitelli; e uma lancha armada.

Eram ao todo 8 embarcações com 9 canhões e 240 praças de guarnição. Êste refôrço veio apressar o novo ataque à Colônia, desta vez, porém, de combinação com as tropas terrestres de assédio, sob as ordens de Ramón de Cáceres, um dos subordinados do caudilho Lavalleja.

Escreve o Coronel Baldrich: — «Contrariando as ordens de Rodríguez (General-Chefe do Exército Argentino) que lhe havia ordenado concentrasse as milícias de seu mando para organizar o exército, e usurpando de fato a autoridade e faculdades dêste, pôs-se Lavalleja de acôrdo com o Almirante Brown (que bloqueava a praça...) para executar um ataque combinado contra o ponto, ao qual concorriam a esquadrilha, as fôrças sitiantes de terra ao mando do seu chefe, o comandante Juan Arenas, as milícias de Mercedes, ao mando do coronel Planes, e um esquadrão e o batalhão de Libertos das tropas do acampamento de Durazno. Obrando assim e sem autorização, Lavalleja cometia o delito de usurpação de mando e faculdades, censura a que não escapa o próprio Almirante — e que o general Rodríguez formulou ante o Govêrno — que se entendia diretamente para um assunto tão grave, com um subalterno do generalíssimo. É a falta de Lavalleja — continua o historiador citado — quando tendo informado ao general Rodríguez do projetado, êste desaprovou terminantemente, reiterando-lhe a ordem de reconcentração das milícias a que nos referimos, «deixando ùnicamente de observação na Colônia uma fôrça de 200 homens e algumas mais em Montevidéu para fazer guerra de recursos às guarnições inimigas». Mas o indisciplinado caudilho oriental fez ouvidos de mercador.

No dia 28 o Chefe inimigo velejou para o interior do pôrto, mas conservou-se a oeste dêle, cautelosamente, fora do alcance das baterias da praça, em preparativos para o segundo investimento.

Com o adjutório recebido, deliberou Brown, após um conselho de comandantes, abordar os vasos imperiais, apresa-los, ou, em último

caso, inutiliza-los pelo fôgo. Ordens foram transmitidas para que se constituísse um forte contingente de desembarque de 200 praças. Novo êrro cometia o navarca argentino desfalcando as guarnições dos seus vasos para preparar o contingente de assalto, fraco aliás para investir uma posição fortificada e defendida por um número bem superior de homens veteranos e aguerridos. Êsse simples plano de Brown era por demais transcendente para o bestunto dos seus comandados, segundo se depreende de suas próprias palavras, que passo a transcrever, tomadas das «Acciones Navales»: — «Sin embargo se tuvo harto trabajo durante el dia para explicar a los comandantes de las cañoneras el servicio que debían ejecutar».

Escalado e dividido o pessoal, ascomados os remos e forradas as toleteiras das embarcações para não despertar a atenção dos assediados, dispôs-se tudo para o assalto. Monstra-nos Daveluy que «um desembarque, tôda vez que o inimigo encontra pela frente um homem resoluto, experimenta sempre um fracasso ou mesmo um verdadeiro desastre». Brown, apesar de sua «concepção fácil», não levou em conta êsse percalço.

Lavalleja, por sua vez, de acôrdo com o combinado, transmitira suas ordens a Ramón de Cáceres que era, segundo os «Apuntes reservados» dêste, o encarregado do sítio da Colônia a frente de 400 homens.

VIII — Pelas 22 horas e 30 minutos do dia 1º de março, largavam dos costados inimigos seis canhoneiras e duas lanchas armadas, ordenadas em duas divisões sob as ordens dos comandantes T. Espora e L. Rosales, reputados oficiais argentinos, e rumaram para o molhe da praça da Colônia, envoltos em trevas e no maior silêncio.

Dizem que o Major-General Brown, em pessoa, os acompanhara. No entanto, velavam os nossos; e o tremendo golpe de surpresa, armado e esperado pelos inimigos, redundou em formidável e cruenta repulsa, como vamos vêr.

Às 23 horas e 45 minutos eram os contrários presentidos, logo recebidos com as devidas e merecidas honras: uma cerrada cortina de metralha e fuzilaria.

As reduzidas dotações dos pequenos vasos imperiais receberam os assaltantes, com a calma e o denodo peculiares aos nossos marujos, enquanto a guarnição da praça desenvolvia forte resistência as tentivas reiteradas das embarcações contrárias para abicarem à praia.

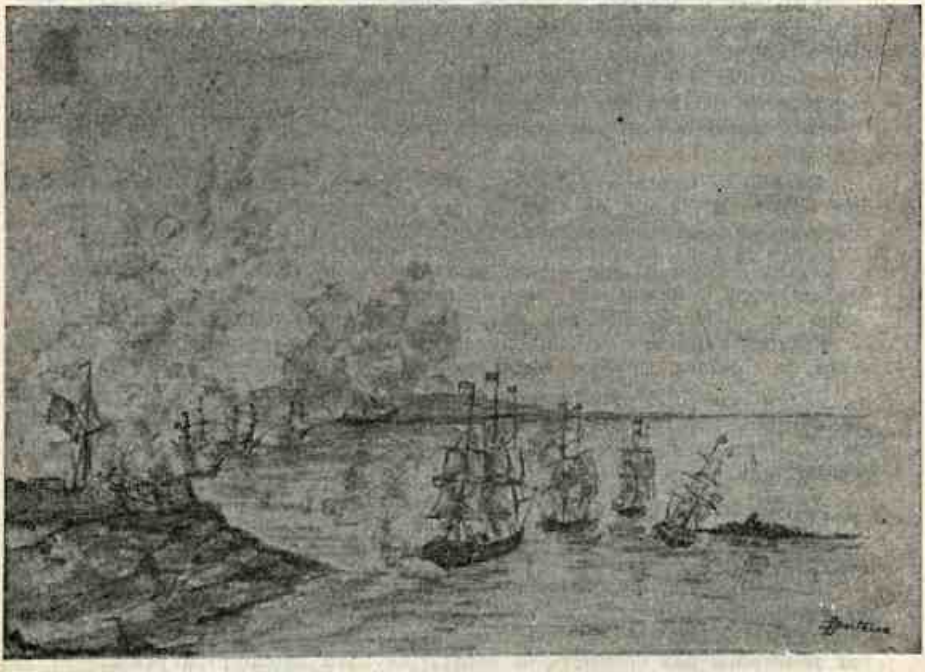
«Achando-se — diz Mariath — aquêle ponto defendido pelo reduto que havia levantado no Tambor, pelo baluarte do Carmo, pela marinhagem e tropa das embarcações de guerra, postadas no mesmo molhe e por duas Companhias de guerra do 11º Batalhão de caçadores postadas uma em frente do barracão, e outra na bôca da rua que vai para a muralha, foi recebida com um vivo fôgo de metralha e mosquetaria».

Os redutos do Tambor, do Carmo, onde estava o Comandante Mariath, e o de Santa Rita multiplicavam os disparos, enquanto pelotões de soldados e marujos, irmanados pelos mesmos sentimentos de honra e de bravura, estendiam-se pela praia fuzilando os ousados assaltantes.

«Três canhoneiras chegaram a abicar em terra e fizeram por alguns instantes arredar alguma gente da nossa do molhe, porém sendo socorrida oportunamente por duas companhias do Batalhão já referido (eram de pretos e comandadas pelo Tenente-Coronel J. Pinto de Araujo Correia) e pelo ilustríssimo sr. Governador em pessoa, tornaram a ocupar o terreno, e continuaram com fôgo tão vivo por espaço de duas horas, que os outros companheiros fugiram com os botes e

lanchas, tendo-lhes já dado exemplo o seu Almirante, e isto logo no princípio da ação...»

Trava-se nas trevas medonho combate. Não se sabe o que mais admirar naquela tremenda lide, si a tenaz ofensiva do inimigo ou a calma e heróica defesa dos brasileiros, guiados pelo valente Manoel Jorge Rodrigues e seus dignos oficiais. Ensopa-se a areia da praia de sangue de bravos, gilavazes de fôgo recortam a treva densa e todo o ambiente treme e ressôa ao estrépito das armas, ao choque dos corpos, aos gritos dos combatentes, ao clamor dos feridos e ao lúgubre estertor dos moribundos.



2º ataque à Colônia do Sacramento — Março de 1826

Num repente ilumina-se o trágico cenário; o brigue **Real Pedro** ardia e as labaredas lançavam clarões sinistros, amortecendo o rápido e fugaz relâmpago das pederneiras. O incêndio fôra ateado pelo inimigo em três pontos do navio e com tal precipitação que ficaram a bordo dêle quatro incendiários, sendo que três pagaram logo com a vida e afoiteza e o outro ficou prisioneiro. Apesar dos esforços para dominar as chamas, o navio, já velho, ardeu logo. O lastimável sinistro, todavia, teve a vantagem de, iluminando as águas do pôrto, campo adverso, permitir aos nossos firmar melhor as pontarias e assim esmagar com presteza o inimigo.

«A posição dos argentinos — confessa Carranza — era insustentável, desesperada». «La matanza allí es aterradora — escreve Caillet-Bois — e iluminada ahora por las llamaradas fantásticas del bergantín, ofrece un cuadro dantesco. Los nuestros, «**alumbrados hasta los talones**», se defienden como leones y han conseguido momentaneamente dominar el muelle con su metralla; pero la resistencia na flaqueca; la

posición se cubre, a clarinadas, de nuevos fusileros capitaneados por le Gobernador en persona, y las cubiertas de nuestras cañoneras serán bien pronto tendales de cadáveres...»

Após baldados assaltos para fixarem-se no terreno, deixaram os argentinos em nossas mãos três canhoneiras repletas de cadáveres e moribundos, que foram abordadas por Mariath e outros oficiais à frente de marinheiros e tropa.

«Um bote carregado de gente foi metido a pique; ficaram prisioneiros um capitão (James Kearney?) e 89 marinheiros e soldados, dos quais 54 feridos, e encontraram-se mortos a bordo 38, inclusos quatro oficiais (Robinson Felix Echevarria (1) entre êstes) dos quais dois eram Comandantes, sendo um dêles, o das Canhoneiras, oficial de grande reputação entre êles». Perderam ainda três Práticos. «Sus pérdidas — anota um historiador platino — consistían en mas de 200 hombres, incluso cinco oficiales».

As canhoneiras tomadas foram as de números 4, 6 e 7, e os oficiais argentinos feridos Kearney, Turner, Curry e Rosales.

As nossas perdas — segundo Mariath — foram de 1 marujo morto e 16 feridos; e, entre êstes o 2º Tenente A. Leocádio do Couto, queimado numa explosão, e substituído no pôsto que ocupava pelo 2º Tenente Joaquim José Ignácio, jovem de 17 anos, que veio a ser o futuro Almirante, Visconde de Inhaúma.

Dispararam-se 3.000 tiros de diferentes calibres, ficando a praça reduzida a cinco tiros de peça, pois houve necessidade de desfazer cartuchos de espingarda para preparar os necessários aos canhões.

Nas fôrças de terra tivemos 1 major, 1 sargento e 19 praças mortos; e 1 coronel, 2 capitães, 9 inferiores e 43 praças feridos.

O Comandante Frederico Mariath, terminando a sua participação oficial, recomendava «todos os indivíduos das guarnições em geral pelo bem que se portaram e com particularidade os dois comandantes França e Regis, e as guarnições do bergantim do meu comando, e da escuna **Liberdade do Sul** que foram os que mais fôgo sofreram por se acharem no lugar onde o inimigo atacou, assim como o meu Cirurgião o qual não só se portou usando de sua faculdade com todo o sangue frio, mas até como soldado, como também o Escrivão e Dispenseiro».

O Brigadeiro M.J. Rodrigues, futuro barão de Taquary, por sua vez, confessava que «o referido Capitão-Tenente (F. Mariath) como os mais oficiais até ao último marinheiro se têm portado briosamente na defesa desta Praça, e rivalizando com a guarnição».

O mesmo general, em a Ordem-do-dia nº 18, confirma a informação acima, quando declara: — «desde o primeiro oficial até o grumete mostraram o maior valor rivalizando com a guarnição».

Do exposto bem podemos aquilatar do cruento desastre experimentado pelos argentinos praticando o malsinado plano do seu famigerado Major-General, «empresa — classificada por êle em seu «Memorandum» — la más fácil y menos aventurada que pudiera imaginarse», e que falhou, em parte, «por la **incapacidad e insubordinación** de los oficiales superiores». Sempre o mau veso de descarregar para os subalternos (como o fazia Lôbo) o fracasso ou malogro de suas fantasias bélicas!

(1) «Não deixaremos de notar — escreve L. Botelho — as humanidade e generosidade com que o Tenente-Coronel Jacinto Pinto se houve com Echevarria, a que se prestaram todos os socorros vitais; porém sem efeito pois expirou no mesmo dia agradecido de tanta bizarria; e seu cadáver foi decentemente sepultado a expensas daquêle tenente-coronel».

De nada valeram, pois, a bravura e o sacrifício de seus galhardos marujos. Brown nessa temerária empresa comprometeu sèriamente a honra das armas argentinas, sem, afinal, explicar as vantagens que tinha em vista alcançar com a desastrada operação, deixando atrás de si intato o poder naval do inimigo.

«El ataque a La Colonia — escreve o historiador naval platino acima citado — resultó así — tal el de Nelson a Tenerife — un sangriento fracaso; pero impuso al enemigo uma medida del temple de sus adversários».

IX — O Almirante Brown, como todo inglês, era pertinaz. No dia 3 de março escrevia êle ao seu Govêrno: — «La Colônia y las fuerzas brasileñas en el rio de la Plata **deben caer o yo iré para una prisión**. El honor nacional requiere un esfuerzo. El jefe de la escuadra, debe hacer su deber. Si el éxito es favarable todo irá bien, si es desgraciado yo suplico se salve mi nombre y el honor de mi familia»!!!

Todavia, apesar da sua «concepção fácil» e da «vastidão de conceito estratégico que lhe era peculiar, o bravo navarca platino esquecia que «todo aquêle que se propõe encontrar a solução do conflito na consecução de objetivos secundários acaba por sucumbir». Eliminar a Esquadra Imperial deveria ser seu objetivo principal.

Nos dias 3 e 4 de março recebia êle novo refôrço de um palhabote e quatro barcas-canhoneiras, armados com 6 peças e 150 praças de guarnição.

Destarte concentrava-se no pôrto da Colônia a totalidade das fôrças navais das Províncias Unidas. De posse dêsse refôrço e para dissimular o seu doloroso malógro, mais uma vez aproximou-se Brown da legendária praça de guerra e com as suas baterias trocou alguns tiros sem resultado apreciável.

Entretanto, que fazia o seu velho e lerdo antagonista? A 6 de março — segundo sua correspondência oficial — o Vice-Almirante Rodrigo Lôbo avistava a praça da Colônia e, «acalmando-me o vento, dei fundo». Trazia consigo as corvetas **Liberal, Itaparica** e **Maceió**, brigues **Caboclo, Rio da Prata** e **D. Januária**, escunas **Conceição** e **Alcântara**, esta comandada pelo 1º Tenente Pedro Paulo Bortrouelle, uma lancha-armada (a **Montevideana?**), um cuter aparelhado a brulote e cinco navios mercantes com vitualhas e munições de guerra para os navios e a praça bloqueada. Acompanhou à Fôrça Naval a fragata **Imperatriz** que, graças à enchente do rio e à dedicação e habilidade do seu digno comandante, poude vencer os bancos Ortiz e Chico, ficando na distância de 4 a 5 milhas dos demais navios. E do tombadilho da capitânia passou o Almirante Lôbo, de óculo de alcance em punho, mas talvez com as lentes embaciadas, a pesquisar os horizontes da praça de guerra, sem nada empreender... Nessa noite de 6, a guarnição da valorosa fortaleza repeliu vantajosamente um forte ataque das fôrças contrárias de terra e mar.

A guarnição da praça e o pessoal da Marinha ao avistarem as velas do Almirante Lôbo experimentaram um instante de verdadeiro e natural regozijo que, horas depois se transmutava em dolorosa surprêsa quando viram a esquadra «retirar sem ter comunicação com a terra e ir-se colocar onde não pode ser auxílio, e apenas ser testemunha, não de vista — dizia, descontente, ao Almirante, o brigadeiro Rodrigues — de qualquer catástrofe que aconteça sem a poder remediar; se pelo menos se colocasse onde fundeou o inimigo no dia 25 de fevereiro, podendo já estar aliviado de 30 prisioneiros bons marinheiros e que têm vontade de embarcar, que distribuidos pela esquadra seriam muito úteis...»

E, com grande verdade e natural acrimônia, continuava: — «Dos transportes desta gente, já de raiva, já de alegria, **suas expressões pouco lisongeiras** poderá informar a V. Exª o portador. Parece incrível — dizem êles — que sendo a Esquadra Imperial de mais de 40 velas consentisse que seis viessem atacar a Colônia, **gritam contra a ocupação de Martín García** (!!!), que pôe a V. Exª na circunstância de não poder se servir de parte da esquadra e **debilitou a fôrça de infanteria, contra a separação da esquadra, que deu lugar ao que vemos**; como fiel e verdadeiro amigo de V. Exª devo instruí-lo dêste **falatório**, e como amante da Nação de nossas circunstâncias»...

Só no dia 8, ainda cheio de receios e com muita cautela, veio o Vice-Almirante Lôbo achegando-se à praça e, após certificar-se do número dos vasos contrários, virou de bordo e deu fundo a longa distância, cêrca de 9 a 10 milhas do pôrto.

E, assim, explicava ao Govêrno, sua visível prudência para não dizer pusilanimidade: — «... não entrei, não só porque o não devia fazer sem que **tivesse a certeza** de que a praça era nossa, e também porque **já era tarde para tentar e mandar fazer as averiguações necessárias**, para vir no verdadeiro conhecimento do estado em que se achava a praça para depois tomar as medidas necessárias para lhe meter socorros dentro, **contentando-me** em ficar bloqueiando o inimigo para observar seus movimentos».

Defronte da injustificável atitude do Almirante, «observando a desesperação da guarnição e povo pela Esquadra se ter ido colocar em sítio que em nada podia socorrer a praça», o brigadeiro Rodrigues, enviou, no dia 10, o único barco que tinha com o 2º Tenente Joaquim José Ignacio e o Capitão José Fernandes dos Santos Pereira levar ofícios ao Comandante-Chefe das Fôrças Navais.

«Difícil e sumamente arriscada era a empresa, — esceve o Major Alfredo Pretextato M. da Silva — mas foi ela coroada do mais feliz resultado pela coragem e sangue frio dos seus executores... que, embarcados em um pequeno escaler, afastaram-se na noite de 10 para 11 de março, dos seus companheiros de lutas, em busca do navio-chefe brasileiro, escudando-se com as trevas, com a agitação das ondas e, ainda mais, com o inacreditável de seu arrojado intento, atravessam por entre os navios da esquadra inimiga, iludem a severa vigilância mantida por Brown no bloqueio e conseguem afinal entregar nas mãos do Almirante Lôbo os ofícios instruídos pelas informações verbais de que eram portadores».

Ao Almirante dizia o Comandante Mariath: — «O apuro em que nos vemos, será manifestado a V. Exª não só pelo 2º Tenente do Pará, como pelo Capitão Fernandes, e o ofício do Ilmo. Sr. Governador: estamos sitiados por terra e mar, e hoje devem chegar mais quatrocentos homens de infantaria e duas peças, para com mais aperto sitiar-nos; a fôrça marítima atual (do inimigo) consta de uma Corveta, três Bergantins, uma Escuna e sete Canhoneiras, tendo já caído em nosso poder três Canhoneiras e um Bergantim no fundo, e tem perdido, mais mui perto de trezentos homens, e por isso deve estar mui debilitada a guarnição inimiga; o Bergantim do meu comando foi queimado e a **única esperança nossa era a chegada de V. Exª. Ontem tudo era prazer, e hoje tudo é tristeza, por a nossa Esquadra não se aproximar; de V. Exª depende tudo, a glória da Nação e felicidade nossa...**»

Nem mesmo assim picado por êsses acintosos acicates, que deviam ferir fundo sua jatância, diligenciou o tardo e tímido Almirante acercar-se da praça e iniciar, sem maiores delongas, qualquer operação contra as fôrças navais do inimigo que, mercê da sua inércia, da

sua incapacidade, por duas vêzes, como vimos, haviam recebido reforços e que, apesar disso, mantinham-se retraídas, mudas, medrosas, em desconfiada espectativa. Ocasião igual, tão propícia e oportuna para aniquilar de vez a totalidade das fôrças navais do adversário, não poderia, inquestionàvelmente, apresentar-se jamais ao nosso Almirante no decurso de tôda a guerra. A cegueira, imprudência ou inópia do Major-General Brown haviam-no encaminhado para uma verdadeira ratoeira. Metido em acanhada paragem onde enxameavam inúmeros tropeços naturais, premido entre os bastiões de uma praça forte e as baterias de uma esquadra regular e poderosa — entre a espada e parede — com o moral dos seus comandados já bastante combalido pelos dois sucessivos rechaços e grandes perdas esperimentadas, tendo já bem desfalcadas e assaz fatigadas as guarnições dos navios, reduzidas as munições bélicas improficuamente gastas em bombardeios inúteis e inócuos e, afinal, sem ter onde refazer de pronto o material flutuante arruinado, triste, bem triste sorte estaria reservada a Brown se não faltassem, desgraçadamente, naquela propícia conjuntura, ao Almirante luso-brasileiro, coragem, iniciativa, decisão e vontade firme de batalhar e de vencer!...

Que duas capacidades, santo Deus, se defrontavam!... Enquanto uma cometia verdadeiras e perigosas imprudências, para não dizermos mais alguma coisa... a outra, com um medo ridículo, uma bisonhice digna de palmatória, nenhum partido sabia tirar delas.

Pulverizada, varrida mesmo que fôsse a frota argentina, salva, como é de ver, permaneceriam a Colônia, Martín-García, etc., pois ganha estaria a partida renhidamente jogada. O Corso genial, com acuidade que lhe era peculiar, já observava muito bem que «é raro encontrar-se Generais que, de bom grado, travem batalhas...», pois de fato, «faz-se uma idéia pouco exata da fortaleza d'alma necessária para, tendo maduramente refletido nas suas conseqüências, empenhar uma dessas grandes batalhas de que dependerá a história de um exército de um país, a possessão de um trono».

Mas, o nosso Almirante, infelizmente, não se mostrava capaz de adotar uma decisão que fôsse enèrgicamente cumprida, coisa essencial na guerra, como observa o grande pensador militar Clausewitz.

X — Incrédulo da verdadeira situação da praça, despachou o Almirante, em a noite de 10, uma baleeira com o 2º Tenente d'Armada Conrado Sabino, «o qual se ofereceu para ir a tal expedição, a qual era de bastante risco», assim como o Tenente do 10º Batalhão de caçadores Joaquim José de Magalhães, de bordo da fragata **Imperatriz**, os quais entraram na praça e trouxeram a participação do Governador e a êste entregaram o «Código de Sinais» da Esquadra. Pouco depois da partida dêstes, chegava a lancha com o capitão Fernandes e tenente Joaquim José Ignacio.

O Chefe Brown, por sua vez, à chegada da nossa esquadra, mostrava-se muito pouco propenso a medir-se com ela, metido como ineptamente se metera em fojo assaz eriçado de impeços naturais.

No fim de contas, se excluirmos a fragata **Imperatriz**, que pelo seu forte calado («que não pode im a menos de 4 braças d'água»), não poderia nunca prestar naquele taboleiro o decisivo concurso de suas possantes baterias, observamos que as Fôrças navais inimigas apresentavam, em número de vasos e calado dêstes, ligeira superioridade sôbre os nossos. O poder ofensivo de ambas as esquadrilhas em presença era, mais ou menos, equilibrado: 110 canhões brasileiros para 107 portenhos.

Realmente, os encontros entre fôrças equivalentes «não são recomendáveis em face da possibilidade das perdas experimentadas se-

rem maiores do que as do adversário. Mas, também é verdade que «na guerra os grandes resultados são freqüentemente alcançados em troca de riscos e de esforços».

XI — Do exposto, salta à vista que a preocupação única do Almirante Lôbo concentrava-se, tôda, em apoiar a defesa da praça da Colônia sem, todavia, pretender arriscar a Esquadra (por êle, insistentemente, considerada fraca) em ataque formal à fôrça naval argentina, esquecendo assim, de modo lamentável, que «o verdadeiro caminho para bem assegurar os objetivos ulteriores que existam, não é outro senão a derrota da fôrça que ameace ou impeça sua realização.

Na carência de educação militar adequada a enfrentar uma situação difícil ou um pouco mais intrincada, o espírito do nosso navarca era dúbio e vacilante e, provàvelmente, estaria imbuído das antiquadas e inconsistentes idéias francesas, preferindo sempre «a glória de assegurar e manter uma conquista, ao feito, mais brilhante talvez, porém na verdade menos real, de apresar alguns navios».

Se melhor juizo fizesse do papel e aplicação dos elementos navais, se maior experiência e estudo demonstrasse da arte da guerra ou mais maduramente meditasse sôbre os objetivos a alcançar, certamente convencer-se-ia que «os portos de mar — na justa apreciação de A. Mahan — devem defender-se por si próprios, pois o campo da esquadra é o mar livre, seu objeto ofender mais do que defender, e o seu objetivo a frota adversa onde encontrada fôr».

Ora, «se a Marinha — como pondera ainda o mesmo autor — só servisse meramente para assegurar a posse de um ou mais pontos da costa, não passaria ela então de simples arma do Exército (1) necessária a determinada ocasião e conseqüentemente subordinada a sua ação; porém se o verdadeiro objetivo se estriba em alcançar o predomínio sôbre a Armada antagônica e, com êle, o senhorio do mar, neste caso, os vasos e frotas inimigas serão verdadeiras meta a alvejar em tôdas as ocasiões que para isso se apresentem».

Como vimos linhas acima, o General Manoel Jorge Rodrigues, pugnando egoisticamente **pro domo sua**, isto é, pela segurança da praça da Colônia, insinuara hàbilmente ao Almirante, como uma das acusações à sua atuação na esquadra, o abandono da ilha de Martín García. Essa ilha é ainda um afloramento rochoso da Serra do Mar, do principal sistema orográfico sul-brasileiro, e mostra como até lá alcança a ossatura gigante do nosso grande Brasil. E' a última falangeta da mão que êle estende para o austro. Carne da nossa carne, osso dos nossos ossos, como os rios Paraná, Uruguai e Negro são o sangue do nosso sangue, fazendo parte integrante do nosso sistema arterial, é a referida ilha «que comanda do alto e de perto inteiramente a passagem» do canal onde, pouco adiante, se forqueiam o Paraná e o Uruguai.

«A importância excepcional da ilha de Martín García — escreve Euclydes da Cunha — ressalta evidentemente das condições naturais daquela passagem a prender-se-lhe a ilharga, e do local, tornando-se de fato, a chave de tôdas as entradas para o interior por intermédio do Prata».

A conservação dêsse ponto, guarnecido e fortificado como estava, fazia-se necessária para evitar que o inimigo subisse com seus navios os rios apontados, Paraná, Uruguai e Negro, com o fito de proteger

(1) E' essa ainda a opinião de certos empenachados generais da laia de Lecor, cuja mentalidade estreita, egoista, pretensiosa, visa ùnicamente o mando, a predominância.

a passagem dos contingentes de reforço ao seu exército e de abastecimento necessários para à margem oriental.

O Brigadeiro Rodrigues, em ofício ao Tenente-General Maggessi, dizia-lhe: — «Propus a S. Exª o Sr. Vice-Almirante Lôbo **a evacuação de Martín García**, e me mandou dizer que mandava ordem para descerem as embarcações que ali se achavam e que o Batalhão nº9 vinha para aqui; que o ambiciono chegue; mas a guarnição não aumenta o número dos combatentes do dia 2 de março, porque se retira a Marinhagem...»

Por sua vez, o Almirante informava ao Ministro da Marinha: — «... tomei o expediente de mandar chamar a flotilha do Uruguai e mandei abandonar a ilha de Martín García **mandando destruir tôda a fortificação que se havia feito e encravar a artilharia, e partir-lhe os munhões** para que não possam servir para cousa alguma; mandei que aquêle destacamento embarcasse para o desembarcar na praça da Colônia, a fim de que não seja tomada pelos inimigos que estão juntando tropas para lhe dar um assalto por terra..»

Por um mau vezo imperdoável, subordinava o Almirante Lôbo, quase que passivamente, seus já de si fracos, volúveis, inconsistentes planos, às insinuações capciosas e aos interêsses ocasionais dos Chefes das fôrças terrestres, com o que demonstrava caráter extremamente dúbio, pouca firmeza a aptidão para assumir as grandes responsabilidades de uma campanha naval e manter suas fôrças emancipadas de influência extranha. Não via êle que abandonar aquêle precioso ponto estratégico e retirar a Flotilha das águas do Uruguai, era abrir, escancarar ao inimigo, caminho fácil às suas futuras operações? Que chamasse a Flotilha para uma temporária digressão militar, seria admissível; mas destruir uma fortificação permanente, perfeitamente guarnecida, chave das comunicações inimigas com o interior, sòmente para aumentar a guarnição da Colônia (não aumentava o número dos combatentes, desde que fôsse retirada a marinhagem, disse, como vimos linhas acima, o Brigadeiro Rodrigues...) só da cabeça do Almirante Lôbo ou de alguém mancomunado com o inimigo...

XII — Após a série triste de despautérios, resolveu o Almirante, no dia 12, aproximar-se da praça, contentando-se, apenas, com despachar-lhe uma embarcação com munições de guerra e de bôca, que o inimigo não diligenciou tomar, à guisa de ficha de consolação aos insofridos sitiados. Também seguiram de Montevidéu 40 artilheiros a bordo da escuna **Conceição**.

Escrevia o Almirante ao Ministro da Marinha: — «Se eu tiver a fortuna de que chegue aquêle destacamento (o de Martín García) e o possa pôr em terra **antes de Praça ser tomada** (!!!), de certo o não será, porque a minha tenção é de atacar as fôrças navais inimigas entre dois fogos, e ao mesmo tempo fazer o desembarque na praça; e se por desgraça a praça fôr assaltada antes, o que pode muito bem suceder, neste caso levo aquêle destacamento para Montevidéu, e as embarcações da Flotilha as ponho em linha para defesa daquele pôrto, e **eu vou com as embarcações grandes** fazer o bloqueio de Buenos Aires até que a praça da Colônia seja outra vez tomada; mas para o ser é preciso que entre grande número de tropas na província, e muito mais tendo Martín Rodríguez passado à margem Oriental, próximo ao Salto, e me asseguram que vai entrar no Rincón de Gallinas, e se o conseguir

será dificultosa empresa deitá-lo dali para fora por ser um dos pontos principais da campanha, e muito forte pela sua posição e figura. Eu tomei o expediente de abandonar a ilha de Martín Garcia, porque de nada mais serve perdida a praça da Colônia, e perdida esta, está perdida a margem Oriental, restando sòmente Montevidéu; e salva a Colônia, e a margem Oriental pode-se tomar aquela ilha outra vez indo ali uma expedição...»

Por êste trêcho de ofício, fácil é compreender que o Almirante Lôbo, com uma má fé revoltante, fazia o jôgo do inimigo, não sabendo tirar partido das propícias situações que se lhe apresentavam, nem o rendimento útil esperado dos elementos navais com os quais jogava. E não se cansava em pedir material, assim: — «À vista do que tenho exposto a V. Exª verá que preciso das embarcações que tenho pedido para pôr em segurança a praça de Montevidéu e não deixar passar para Buenos Aires embarcação alguma mercante e **bater** as que espera aquela República como já participei a V. Exª das fôrças navais que esperam». No mesmo ofício (de 12/III) informava que o bergantim **29 de Agôsto**, um dos melhores que tinha, encalhara na comissão que fizera a enseada de Castilhos, partindo os machos do leme e deitando ao mar 11 peças de artilharia...»

Entretanto, o Major-General Brown continuava amoitado no ancoradouro das ilhas de Hornos quando recebeu ordens terminantes de seu Govêrno (já avisado, naturalmente, pela espionagem solerte, da partida da flotilha do Uruguai) para que se recolhesse, sem demora, a Buenos Aires. Com o fito de impedir a incorporação da referida Flotilha à Esquadra do Almirante Lôbo, confessa Brown, tivera o propósito de atacar a nossa esquadra no fundeadouro em que se encontrava; mas, «algunos oficiales **extranjeros** (eram quase todos, a começar pelo próprio Brown) impresionados por la aparición de tan numerosa fuerza, presentaron objecciones y se abandonó el designio».

XIII — No dia 13 de março, «andando o inimigo **à espia** dentro do pôrto», desconfiou o Almirante Lôbo que êle se preparava para fugir pelos extreitos canais existentes entre as referidas ilhas. Consultou os dois duvidosos e assalariados práticos que tinha a bordo; êstes declararam a impossibilidade de tal cometimento pelo menos da parte dos maiores navios de Brown.

Apesar disso, determinou o Almirante que as escunas **Alcântara** e **Conceição**, a noite, vigiassem de perto aquêles passos e os movimentos do inimigo; dando um tiro de peça e queimando uma tijelinha no caso dos argentinos tentarem sair.

Esta fraca providência, todavia, não obstou que, qual o Almirante Samuel Hood, escapando alta noite do ancoradouro de Basse-Terre, na ilha de S. Christovão, à vigilância da esquadra de De Grasse, fundeada na ilha de Nevis, (fevereiro de 1782), Brown, o navarca inimigo, a testa dos seus **buques**, alijados da grossa artilharia, **que foi lançada ao rio**, vingasse sorrateiramente, noite velha, serena e de vento regular, os referidos canais e, burlando a vigilância de nossos esculcas, abalasse a todo o pano, sem tentar combate para a aflita e temerosa Buenos Aires. Ao dealbar do dia 14, avistaram boquiabertos os brasileiros as velas inimigas já distanciadas e, em porfiada e ingrata caça, sôbre elas desfecharam rumo, com todo o pano desfraldado.

«A esquadra argentina — declara A. Carranza — seguida de perto pela imperial, fundeava... nos Pozos, após uma campanha de vinte dias, encerrada, ah! **com um desastre tão inesperado, que escapou a tôdas as espectativas...**»

Outro tivesse sido o nosso Almirante e as águas barrentas da Colônia do Sacramento, tão cheia de legendárias façanhas, haveriam engolfado para sempre os destroços das fôrças navais argentinas, pingando o ponto final na ingrata campanha.

Terminada a perseguição, os nossos deram fundo à vista de Buenos Aires, mas em bastante distância porque, como dizia o Almirante, «as embarcações de fôrça que tenho não podem chegar àquele lugar»... e «me conservo à vista do inimigo, em lugar que a fragata **Imperatriz** pode navegar».

XIV — O caudilho Lavalleja, desobedecendo as ordens do General-Chefe argentino Martín Rodríguez, marchara de Durazno para a Colônia, em cujos aros chegou a 11 de março, a fim de ralizar a investida contra a praça, combinada com o Major-General Brown por intermédio do seu emissário, Coronel Lapido. Ali já se encontravam as milícias dos Coroneis Arenas e Planes. «Porém — anota Baldric — o ataque concentrado não se efetuou, em razão de Brown, ameaçado pela aproximação de uma forte esquadra inimiga, ter zarpado, pedindo a Lavalleja para aguardar o seu regresso a fim de executarem o combinado. A situação da guarnição da praça era cada dia mais difícil — prosegue o mesmo historiador — **por desavença entre seus chefes (?)**, fruto de uma prolongada inação, e pela escassez de víveres e forragens, o que obrigava a freqüente ou diárias sortidas em procura de gado, e para fazer pastar as reses de reserva do recinto, nos potreiros dos subúrbios. Lavalleja, sabedor de que se preparava uma dessas sortidas, organizou no dia 14 uma emboscada de 200 infantes de **Libertos**, sôbre a qual caiu a coluna inimiga, forte de 500 homens com duas peças de artilharia ligeira. O encontro foi fatal aos bravos libertos que tiveram, devido à desatinada combinação do brigadeiro, as baixas citadas (13 mortos e 26 feridos). Lavalleja — completa o citado autor — retirou-se logo para seu acampamento de Durazno, sem esperar por Brown, arrependido talvez de seu vituperável proceder, ao que o recente contraste punha um sêlo trágico. Ouçamos a fonte:

«Diàriamente, o coronel Rodrigues, comandante da praça, fazia sair em reconhecimento aos seus arredores uma sortida de 100 e tantos infantes. A 12 de março soube que os sitiantes pretendiam surpreendê-la. Nessas condições, preparou uma fôrça de 200 homens de infantaria com 2 peças de calibre 3 e uns 30 de cavalaria sob as ordens do bravo Major Inacio José da Silva, do 11º Batalhão. Na manhã do dia 13 partiu ela a descobrir o campo. Lavalleja teve notícia dêsse propósito e colocou de emboscada 200 infantes e libertos em várias casas e numa sanga ao correr da estrada. O Major Silva, desprezando as instruções recebidas, «marchou adiante sem explorar as seus flancos — escreveu o Governador na parte que deu — e chegou a tanto a sua preocupação, que sendo advertido pelo Tte. do 9º Batalhão de caçadores, Pedro Eustaquio (Camacho), que ficara aqui doente e ia comandando uma peça, de que havia inimigos em uma casa para onde queria fazer fôgo, lh'o pribiu, dizendo-lhe que eram os nossos guaranis que tinham ido de socorro, quando tal coisa não tinha lugar; e dando ordem ao Capitão Antonio Osorio de Magalhães que fôsse avançando mais, êle partiu para a dita casa, donde lhe deram um tiro, de que hoje morreu. O referido Capitão Osório vendo que excedia às minhas ordens, mandando-o passar d'alí, como as tinha exercido no modo de marcha até aquêle ponto, meteu em linha, e logo se viram os nossos cercados com a infantaria que saiu de tôdas as casas. Osório mandou fazer fôgo por todos os lados que eram atacados, e por fim em alguns pontos foi decidido à baioneta, e ficou o campo coberto de mortos e feridos. A artilharia, comandada uma peça pelo referido Tenente e

outra pelo 2º Tte. José Luiz de Faria, fez grande estrago na cavalaria inimiga, o que obstou que esta pudesse lograr o seu plano: no momento sairam o Coronel João Ramos, prático do terreno, e o Tenente-Coronel Jacinto Pinto com tôda a infantaria disponível, o que os obrigou a deixar no campo 33 mortos, dos quais um dá indício de ser oficial. Temos por diferentes condutos noticias de que perderam acima de 130 mortos e feridos, incluindo 4 oficiais feridos, sendo um o coronel Duarte, dos quais um estava a morrer. Lavalleja caiu do cavalo, onde estava observando. Parece-me que nada pode expressar melhor o entusiasmo, valor e intrepidez de nossos soldados e oficiais do que a narração que fica feita, de que estando cercados de fôgo e ferro, fizeram retirar o inimigo. Esta vitória seria completa, fariamos até muitos prisioneiros e não custaria a perda de tão bons soldados, como mostra o mapa junto, se não fôsse a grande falta do Major em não deixar explorar os flancos...» Tivemos 17 mortos (incluindo os feridos que morreram pouco depois) e 15 feridos. Lavalleja declara em sua parte oficial que derrotou completamente 600 brasileiros e que tiveram 89 mortos e feridos, incluindo um Tenente-Coronel; e só teve 13 mortos e 27 feridos. «De todos os conflitos militares que houve nesta praça êste foi o mais saliente — escreve Lôbo Botelho — a baioneta, a pistola e a espada se manejaram corpo a corpo e viram-se em alguns lugares os dois contendores com as armas na mão ou cravadas nos contrários, mortos juntos um do outro».

XV — No dia 5 de março aportava ao ancoradouro da Colônia a Flotilha do Uruguai, que excelentes serviços, sob o comando de Sena Pereira, prestava no policiamento das águas do Uruguai e do seu afluente rio Negro. Trazia a guarniçao militar da ilha de Martín García (o 9º Batalhão).

Ao que parece, melhor teria andado o Almirante se, em vez de ter mandado concentrar no pôrto da Colônia a referida flotilha, a tivesse aplicado em uma séria demonstração ou diversão contra a capital das Províncias Unidas, enquanto êle se esforçasse por manter encurralado nas águas da Colônia o grosso das fôrças navais antagônicas. Temendo mui provàvelmente, a aplicação dêsse plano, que seria assaz nefasto a Buenos Aires, o govêrno argentino fizera, a tôda pressa, recolher a sua esquadrilha aos Pozos.

Sòmente depois da escapada de Brown com a totalidade de suas fôrças das águas da Colônia, é que se lembrou o Almirante Lôbo de mandar fundear em vários passos e canais existentes entre as ilhas dos Hornos, que davam acesso ao referido pôrto, algumas balandras tomadas ao inimigo, carregadas de pedra, deixando apenas livre o canal fronteiro às baterias da célebre praça de guerra. Mandou, do mesmo modo, obstruir vários canais dos rios Uruguai e Parana, pois esperava só deixar franca à navegação os de Martín García.

Participava ao Ministro que havia de servir-se para idêntico fim das escunas **Camões, Imperial** (ex-**Reino Unido**) e que mandara desarmar a escuna **D. Alvaro,** a barca **Infante D. Sebastião** e a balandra **D. Ana de Jesus Maria.** Suas guarnições, bem como a do brigue-escuna **Pará,** que continuava encalhado na Colônia, fizera distribuir pelos demais navios.

Por essas medidas estapafurdias do Almirante Lôbo vemos a sua criminosa incoerência: depois de pedir, com grande insistência (como vimos no princípio da guerra) a vinda de embarcações pequenas, de baixo calado, passava a desfazer-se delas, desarmando-as, metendo-as a pique a seu talente. Destruia criminosamente material precioso, que grandes somas custara ao Erário Público e excelentes serviços poderia vir a prestar sensatamente aplicado.

Depois de ter mandado desarmar Martín García e retirar a Flotilha do Uruguai é que passa a enumerar algum dos serviços por elas desempenhados. Informava que parte do destacamento acima praticara um desembarque em Pôrto das Vacas, na margem oriental do Uruguai, povo ocupado pelo inimigo e por onde êste recebia fornecimentos e informações. A operação militar fôra praticada a noite com o maior sucesso, «pois — dizia — destruiram uma grande parte da povoação e arruinaram todos os víveres, e lhe deram um verdadeiro saque, tomando alguns prisioneiros».

Participava também que o 2º Tenente Antonio Velloso (1), comandante da lancha **Atrevida** tinha praticado ações dignas do maior valor, pois «tem tomado seis ou sete balandras, metido a pique algumas outras, e saltando em terra, correndo com os habitantes e queimando-lhes algumas barracas». Igualmente o 2º Tenente em comissão José Narciso tem imitado o Velloso e se fez digno de S. Magestade Isperial o atenda passando-o a efetivo».

Comunicava ao mesmo tempo que, com as três barcas-canhoneiras tomadas ao inimigo no ataque da Colônia (avaliadas e 8 a 9 contos) e mais um brulote preparado em Montevidéu, fizera organizar uma pequena Divisão que, de acôrdo com as sugestões do Ministro, fôra posta as ordens do denodado veterano da Independência, e herói do Recôncavo da Bahia, Capitão-Tenente João Francisco de Oliveira Bottas, vindo da cidade do Salvador para êsse fim.

XVI — Como historiamos, em combate de Sarandí, após uma resistência heróica, cairam prisioneiros dos sublevados orientais o Coronel Alencastre e um bom grupo de brasileiros. A 5 de março de 1826 o referido militar com 48 aficiais, 2 cadetes e 1 porta-bandeira e 68 Sargentos, Furrieis, Cabos e Soldados, num total de 119 praças, eram embarcados na vila do Paraná, capital da provincia de Entre Rios, com destino a Santa Fé. Iam em um lanchão, escoltados pelo Tenente-Coronel Laureano Marquez, Capitão Felix Bracellario, 1 Alferes e 34 Sargentos e praças argentinos, bem armados e municiados. O destemido Coronel Alencastre combinou com os seus subordinados um plano de evasão; e, a um vibrante «Viva o Imperador!», que era o sinal convencionado, atiraram-se à escolta que, depois de tremenda luta, foi dominada e desarmada. Tiveram os argentinos três feridos na lida e nós quatro, sendo um gravemente. Senhores do navio, o Coronel intimou o Prático e o Mestre da embarcação a obedecer-lhe. Conservando atopetada a bandeira argentina, conseguiram transpor vários passos fortificados sem levantar desconfiança. Os gêneros alimentícios, no entanto, iam escasseando; e, nessas condições, nas cercanias de Gualeguay, deram liberdade a escolta e além do mais uma gratificação pecuniária aos soldados. O armamento da mesma, constante de 25 clavinas, 22 espadas, cananas e cartuchame, ficou em nosso poder. No dia 12 de março, alcançavam, finalmente, a ilha de Martín García, onde se apresentaram ao comandante da Flotilha do Uruguai, que os acolheu carinhosamente e os levou à Colônia do Sacramento. Êsse brilhante feito valeu ao bravo Coronel Alencastre e aos dignos companheiros um belo elogio do Comandante da praça de Montevidéu.

XVII — Na vigência dessa áspera campanha, aos 26 de fevereiro, em Sergipe, na barra do rio S. Francisco, um corsário argentino, ar-

(1) Fôra Sargento do Corpo de Artilharia de Marinha e tornara-se bom prático dos canais e do rio Uruguai. Prestou relevantes serviços na defesa da Capilla de Mercedes de 22 de abril a 16 de outubro de 1826.

mado com seis peças, tentou apressar uma sumaca nacional. Na perseguição, ambas as embarcações encalharam na barra de Santa Isabel, sendo o entrelopo amarinhado pela brava gente praieira. Os tripulantes do barco corsário foram recolhidos à cadeia de Villa Nova. Não conseguimos saber o nome do barco inimigo.

CAPÍTULO XXIV

O Govêrno unitário na Argentina — Exoneração do Almirante Lôbo — Golpe de vista sôbre a situação terrestre nos campos beligerantes

I — Enquanto se desenrolavam nas águas e nos aros da Colônia do Sacramento os sucessos belicosos de mar e terra, que acabamos de descrever e comentar, o Congresso Constituinte das Províncias Unidas do Rio de Prata, sob a inspiração do ambicioso presidente Bernardino Rivadavia, anulava por completo, aos 3 de março, a autonomia da província de Buenos Aires, estabelecendo o sistema federal unitário, e com isso resuscitando as tendências ditatoriais de 1819 e 1821, dando pretexto ao despertar das paixões políticas dos caudilhos do interior...

Tal medida, pela sua violência, determinou, como é de imaginar, grandes desgostos e fundos descontentamentos que, acumulados e explorados por más paixões dos caudilhos provinciais, degenerariam, dentro em pouco, em lamentável luta civil.

Tão grave passo, em ocasião bastante inoportuna para êles, refletiu-se logo na organização e remonta do Exército, pois que a maioria dos governadores provinciais se retraiu, deixando de concorrer com os contingentes que haviam prometido.

A Marinha, todavia, com ser constituída de pessoal portenho e fortíssima percentagem de extrangeiros assalariados e já estar empenhada na labuta guerreira, não pareceu, pelo menos aparentemente, ter recebido o menor abalo com a mudança política que se iniciava no país.

Entretanto, o Govêrno Imperial não soube tirar o menor partido da situação confusa que se estabeleceu nos arraiais contrários.

II — A opinião pública brasileira, entrementes, não se mostrava nem podia se mostrar, satisfeita apesar da impopularidade da guerra, com o resultado da marcha imprimida às operações militares no taboleiro platino. Estando as tropas do exército, concentradas no sul, entregues à mais vergonhosa, senão criminosa, apatia, era a Marinha, com a sua disciplina, com a sua fé, com o seu espírito de sacrifício, com seu elevado patriotismo, a única a enfrentar as investidas tenazes do inimigo. Guiada por um Chefe incapaz, seus labores eram infelizmente improfícuos. E, resignada, sofria impiedosa crítica.

Tinha muita razão o deputado Custódio Dias quando no Parlamento declarou: — «A má sorte das nossas armas não é por falta de dinheiro, mas pela má administração, e talvez, que muitos daqueles que nelas estão metidos sejam inimigos da Pátria!»

Até a Imprensa extrangeira ocupava-se com as nossas operações navais, entregues à mentalidade e à capacidade do Vice-Almirante Lôbo. Haja vista o que dizia a «Gaceta de Chile», transcrito pelos jornais do Rio: — «... o Lôbo, com a sua companhia fixa da Punta Indio, entretem a guerra de Buenos Aires ou por **cobardia ou conveniência particular...**»

Assim é que, logo após os ataques à praça da Colônia do Sacramento, o nosso govêrno, por ofício de 14 de março, determinou ao referido Vice-Almirante que se recolhesse à Côrte a fim de responder pe-

rante um Conselho de Guerra pelos imperdoáveis êrros e sucessivas faltas cometidas nas operações da campanha naval. Ordenava-lhe, ao mesmo tempo, que transmitisse o comando das nossas Fôrças Navais ao Chefe de Divisão Diogo Jorge de Brito.

Veteranos dessa guerra narravam que o Almirante Lôbo se deixava sobremodo influenciar pelos discursos do seu Capitão de bandeira (Salema Garção) e, também, pelos do Capelão de bordo (Frei João), pelo Cirurgião L.P. Vieira e pelo Prático Joaquim, provindo daí boa cópia dos seus mais graves êrros.

O fato é como temos mostrado com o testemunho irrefragável de sua correspondência oficial e outros documentos coévos, infelizmente ainda inéditos, que o Almirante Rodrigo Lôbo não era, por desgraça nossa, dotado de razoável visão estratégica, nem dispunha siquer de qualidades inerentes a um esperto capitão de mar; e, por infortúnio, sempre deu disso provas flagrantes em tôdas as comissões que desempenhou durante sua longa vida militar. O bafejo oficial, ùnicamente, velando sempre sua inópia e insuficiência, elevou-o ao alto pôsto que ocupou na hierarquia naval-militar tanto da ex-metrópole como da do nosso país. Os nossos homens do govêrno de sobra conheciam suas qualidades negativas e, no entanto, a elas fechavam os olhos...

III — O ilustrado Chefe de Divisão Diogo Jorge de Brito encontrava-se, infelizmente, impossibilitado de estar a bordo e, por conseqüência, de cuidar dos seus deveres como Comandante-Chefe das nossas Fôrças Navais, em virtude de se agravar o ferimento que recebera nos combates de Corales.

Na ocasião, pedira até para ficar em Montevidéu a fim de restabelecer-se; mas, o Almirante Lôbo lembrando-se «que nas circunstâncias atuais era muito útil e necessário que o Ministério fôsse informado de viva voz por um oficial que lhe fizesse ver **as circunstâncias em que me acho na presente luta** (os grifos são nossos), e ninguém melhor do que êle pode informar do estado atual da Campanha e de tudo quanto preciso para o bom resultado dela», convidou-o a ir ao Rio com essa incumbência e ao mesmo tempo tratar de sua saúde. Em ofício, de 16 de março, pedia o Almirante ao Ministro a aprovação dêste seu ato.

Diogo de Brito embarcou em a escuna **Alcântara**, fazendo-se de vela de frente de Buenos Aires no dia 17 de março, tocou em Montevidéu a 20 e chegou ao Rio de Janeiro no dia 30 do referido mês.

A exoneração do Almirante Lôbo chegara ao rio da Prata depois da partida do Chefe de Divisão D. J. de Brito. Não se podendo por tanto dar execução ao seu pronto recolhimento ao Rio; teve o Almirante que aguardar novas ordens. Assim respondeu êle ao ofício que o dispensava do alto cargo:

> — «Respondendo ao ofício de 19 de março em que V. Exª me ordena entregue o comando das Fôrças Navais ao Chefe de Divisão Diogo Jorge de Brito, e que me retire quanto antes para essa Côrte; cumpre-me dizer a V. Exª que sinto muito que os serviços prestados neste rio por mim, que não são poucos, não tenham merecido a aprovação de Sua Magestade Imperial. Resta-me tão sòmente, como fiel vassalo e como General, servir com o mesmo zelo, com a mesma atividade, e, com o mesmo interêsse que tenho servido por espaço de 43 anos, até aquêle momento que chegue o dito Chefe de Divisão para lhe entregar o Comando como V. Exª me ordena, e sinto muito que se não me determinasse na mesma ocasião que escolhesse a embarcação em que me devia retirar,

pois que não estou de acôrdo de ir à minha custa como sucedeu a última vez que me retirei daqui e o que não é praticavel Nação nenhuma no mundo.

«Outrossim me cumpre dizer que na ocasião em que tenho fôrças suficientes para tentar qualquer ataque e que talvez o resultado seja bastante favorável, seja o momento em que me manda que entregue as Fôrças que comando (!!!); porém como o resultado e conclusão desta Campanha poderá ser mais feliz rematada por aquêle General, desejo quanto antes que êle chegue, porque eu só desejo o bem do serviço e a Glória do Império. É quanto me oferece a participar a V. Exª. Deus guarde a V. Exª. — Bordo da **Liberal**, em frente a Buenos Aires, 6 de abril de 1826».

IV — Deixamos dito (Cap. XX-VI), que, a 28 de janeiro de 1826, tendo suspendido acampamento do Arroyo del Molino a 23, o Exército argentino, ainda em formação, premido pelas ordens terminantes do govêrno central, conseguia iniciar a passagem para a margem esquerda do Uruguai a montante dos **saltos**, onde não podia ser canhoneado pela Flotilha brasileira, entravada, como desgraçadamente se apresentava sua navegação por aquêles intransponíveis acidentes naturais.

As avançadas das nossas tropas de cobertura à linha fronteiriça, situadas na costa do rio Arapehy, do mesmo modo e por mór desdita nossa, ao que sabemos, nenhum embaraço tentaram opor a feliz operação posta em prática pelos argentinos.

Hostilidade mais pronunciada e assaz característica sofreu nessa paragem o exército de Martín Rodríguez da parte dos uruguaios, como dissemos, que, por todos os meios ao seu alcance, procuraram dificultar-lhe o passo, queimando carretas, destruindo canoas, etc. E, no entanto, eram os seus **soi-disant** amigos e desinteressados libertadores que chegavam...

O General portenho, honra lhe seja feita, com grande tenacidade, maior resignação, prudência rara e verdadeiro patriotismo, atufado havia quase cinco meses (desde agôsto da ano anterior) em desmedido **mare-magnum** de tropeços de tôda ordem, principalmente pecuniários, ia pondo em discreta ordem e relativa forma aquela massa bruta manada das províncias vizinhas. Compunha-se, então, o exército inimigo de 2.000 e poucos solddos, sem entrar em conta com o Quartel-General e o Estado-Maior. Era um punhado de homens, veteranos da Independência, mesclado a uma lia desconforme de gauchos broncos e chucros, sem coesão, trabalhados já pela «ação dissolvente da caudilhagem». À sua «organização política e militar faltava a solidez necessária para um esfôrço como exigia uma contenda armada com o Império» — escreve A. Carranza ignorante, talvez, da situação deplorável do nosso Exército.

As tropas orientais somavam, aproximadamente, 3.000 a 3.500 homens (4% de sua população), sendo da mesma casta de gaúchos rudes, quase indomáveis.

A associação dêsses elementos bravios, no entanto, ao Exército argentino apresentava grande dificuldade diante da manifesta repugnância demonstrada pelos uruguaios em subordinarem-se o ebedecerem aos chefes e oficiais portenhos prepotentes e enfatuados. O exemplo, afinal, partia do alto, pois o **brigadier** Lavalleja, chefe ostensivo do levante, que trazia como dolorosa espinha atravessada nos gorgomilos, a subalternidade a que o relegara o Govêrno argentino, era o primeiro a dar o triste e deplorável exemplo. Procurara o ambicioso caudilho, por isso, furtar-se, alheiar-se sempre que podia, à autoridade superior

do General M. Rodríguez, não acatando mesmo suas ordens, tomando deliberações por conta própria e procurando pôr os maiores empêços à sua administração militar.

Fructuoso Rivera, o astuto Rivera, no entanto, relegado pelo seu compadre e um segundo plano, roído de ambição, ardia, naqueles entrementes, por sobrepor-se ao seu rival. Mostrava-se, então, passiva e manhosamente, todo inclinado aos de Buenos Aires, que sempre o olharam d'esguelha, seja dito de passagem, visando alcançar as boas graças de Rivadavia. Sustentava, pois, Martín Rodríguez uma tremenda luta, que o fizera desanimar senão desesperar por várias vêzes, a ponto de, alegando reais e sérios motivos de saúde, pois já cuspinhava sangue, pedir exoneração do seu elevado e espinhoso cargo.

Êle, que no ano 20 soubera dominar com mão férrea a situação revolucionária que agitava a nação, como chefe do govêrno, sentia-se, nesta ocasião, incapaz de pôr em o círculo da disciplina e em o verdadeiro pé de guerra aquela malta crespa de **gauchos, de forzados y reclutas desenfrenados** de que se via cercado.

Ao correr de fevereiro, transposto o Uruguai com relativa calma e maior felicidade, veio o exército argentino, prosseguindo na sua dolorosa **via-crucis** e, assaz temeroso, a fugir das nossas raias, assentar arraiais em pôrto de S. José, quase a frontear as província de Entre Rios, Corrientes e Missões, para onde iam convergindo, vagarosamente, os escassos elementos materiais mandados pelo govêrno central, e da mesma forma os magotes de recrutas de várias procedências.

No vilório do Salto deixou o General portenho 400 homens para proteger o passo e outros 400 passaram a vigiar as linhas do Arapehy, Dayman, etc., a guisa de cobertura. Postava-se, pois, o exército inimigo a cêrca de 300 quilômetros das tropas imperiais.

Aos 15 de fevereiro, uma grande leva de recrutas correntinos rebelou-se em Punta Gorda, havendo necessidade de dispersá-los a bala. Ainda a 22 do referido mês, o General Rodriguez recebia a nomeação de Chefe militar das províncias de Entre Rios, Corrientes e Missões, com igual autoridade sôbre a Banda Oriental. Tal medida veio aumentar ainda mais a desconfiança nos arraiais uruguaios. O **timeo danaos** não cessava, mui naturalmente, de bacorejar-lhes no sentido...

Entretanto, a nossa Flotilha do Uruguai, policiando as águas dêste rio, desde a foz até o Salto, muito prejudicava e perturbava nesse setor as comunicações do inimigo. Infelizmente, porém, o Almirante Lôbo só sabia facilitar as operações dos argentinos; assim, procedendo criminosamente, afastou daquelas águas a Flotilha e fez destruir as fortificações de Martín García.

V — Presidia então a província de S. Pedro do Rio Grande do Sul, o português adesista Brigadeiro J. E. Gordilho de Barbuda, futuro Visconde de Camamú, oficial enfatuado, «de gênio irascível e provocador». Como Comandante das Armas encontrava-se outro português adesista, o Brigadeiro Francisco de Paula Damasceno Rosado, «homem desconhecido, e que suposto tivesse intenções, não estava na altura do cargo que ia desempenhar» — informa-nos Rio Branco. Segundo o seu conteporâneo, General Lima e Silva, era êle «militar de fracos desenvolvimentos, porém de bons desejos».

Outro escritor Pretextato Maciel, assim se manifesta sôbre êle: — «Ocupando êstes cargos em quadra em que a integridade da Pátria se achava ameaçada por mar e terra, pelos nossos vizinhos do Rio da Prata, o Brigadeiro Paula Rosado não correspondeu à espectativa dos

brasileiros, se bem que parte do seu censurável procedimento fôsse devido ao próprio Govêrno».

Pouco depois de assumir o exercício do cargo, o Brigadeiro Rosado entrava a jogar as cristas como o seu patrício Barbuda, sobrepondo sua empáfia e seus dissídios ridículos e puramente pessoais aos altos interêsses da pátria de adoção.

Essa incômoda e fatal situação era a conseqüência direta, afinal, da não existência de unidade no alto comando. «Não havia comando em chefe do exército do sul» — mostra-nos Souza Docca. «Nunca se viu anarquia tão grande; no domínio da estratégia, colidiam as ordens, havia assim desencontro de fôrças, surgiam desavenças e rematou tudo em inaudita confusão. A responsabilidade dêsse estado de coisas cabe ao Govêrno que ineptamente deixou de nomear um «Comandante em Chefe» para tôdas as fôrças em operações. A falta de unidade de comando não permitiu que fôsse organizado um indispensável **plano de campanha** e daí operações desconjuntadas, parciais, simples correrias de caudilhos».

Ora, outra cousa não poderíamos nunca esperar tendo à testa da Repartição da Guerra, como Ministro e Secrtário de Estado, outro português adesista, Brigadeiro João Vieira de Carvalho, marquês de Lages, militar arvorado àquele pináculo graças ùnicamente ao seu aulicismo e ao favor da combôrça imperial, a famosa Marquesa de Santos.

Nessas condições, os corpos do Exército estacionados na província encontravam-se es estado lastimável, de verdadeira desorganização e penúria. Além de incompletos apresentavam-se desprovidos de instrução, de armamento, de fardamento, de material sanitário, de transporte, etc.

Quanto à tropa, ouçamos o que diz J. Armitage: — «A experiência mostrou que o recrutamento de tropas no Brasil era acompanhado de maiores dificuldades do que se havia esperado. Os camponeses do interior, raça mixta derivada de índios, Europeus e Africanos, eram indiferentes ao êxito da guerra; e pelos seus hábitos, prejuízos e disposição, impróprios para a profissão das armas. Nascidos nas férteis e deleitosas regiões dos trópicos, e de pouco acostumados aos trabalhos, eram pela maior parte povos indolentes e inofensivos. Na luta da independência muitos haviam pegado em armas; mas era em defesa dos seus lares e das suas famílias, e não por consideração alguma pela integridade do Império, nem por D. Pedro. No fim desta campanha, e depois de ter sido reconhecida a Independência, contavam pelo menos gozar as vantagens da paz; mas viram com espanto que êste gabado triunfo pouco benefício lhes trouxera, e acarretara um aumento de privações. Apesar de detestarem a vida militar, eram agarrados como malfeitores, maniatados, metidos a bordo de imundas embarcações, e mandados para as agrestes campinas do sul sofrer os rigores de um clima inóspito, e **a tática de um inimigo desapiedado**. Grande número adoecia e morria na viagem; um deputado, na sessão de 1826, computou o número que havia perecido a bordo e nos hospitais a perto de mil».

VI — Como é de ver, tôda a preocupação de momento da nossa parte seria estabelecer na linha fronteiriça tropas de cobertura capazes não só de impedir incursões em nosso território e proteger os rebanhos, como também, à sombra delas e com a maior segurança, congregar, equipar e instruir o Exército capaz de tomar ofensiva no momento azado.

O General Rosado, estudando a situação, achou que o melhor sítio para concentração das tropas existentes na província e das que para ela se encaminhavam de outras circunscrições do Império, era a co-

xilha de Sant'Ana do Livramento, distante 45 léguas do rio Uruguai. Fez ali, depois, estabelecer o grande acampamento que, aduladora e pomposamente, denominou de «Imperial-Carolina».

Pinta-nos assim a situação do arraial o coronel Machado de Oliveira: — «Em um pequeno recinto montuoso desta provoação (Sant'Ana) nova e isolada, coberto de areia, desarborizado, e banhado apenas em uma de suas orlas por pequenos regatos, origens do Ibicuhy, que, no verão, ou secam ou se tornam insalubres, estabeleceu o general Rosado o seu Quartel-General em março de 1826, ocupando os poucos casebres que ali deparou, e em redor de si fez amontoar as tropas, que em diversos períodos e de diferentes províncias convergiam para aquêle ponto para a organização do Exército».

Graves censuras pesaram sôbre o referido general pela escolha que fizera do referido sítio para concentração das tropas imperiais. Vários autores criticam-no acerbadamente. O General A. Tasso Fragoso, no entanto, em recente trabalho publicado sôbre a batalha do «Passo do Rosário», não se mostra de todo infenso à referida escolha. Depois de bordar algumas considerações, termina: — «... é óbvio que um ponto na capela de Sant'Ana do Livramento ou perto dali não era totalmente desprovido de condições. «Em princípio não me parece justa (a crítica) pelos motivos que acabo de referir. «Sant'Ana só apresenta o inconveniente da distância excessiva de Pôrto Alegre, mas deveria ser um dos centros de vigilância da nossa cavalaria».

A situação do nosso Exército concentrado na província do Rio Grande do Sul, em março de 1826, era simplesmente contristadora. Todos os corpos estavam deploràvelmente desfalcados. Segundo o general Souza Docca, conciencioso autor em que me abebero, as tropas imperiais congregadas na província, no tempo referido somavam 5.931 praças com 1.985 bucéfalos, dos quais, em bom estado, só se contavam 252...

De conformidade com o mapa da fôrça que guarnecia a fronteira da província, no departamento do Cérro-Largo, datado de 1 de março e subscrito pelo Marechal Bento Correia da Câmara, sabemos que constava ela de 928 homens, distribuídos por três pontos: acampamento do Francisquito, 536; no Cerrito, 304; e no Chui, 88 praças. Êstes agrupamentos, formados de várias unidades, apud o historiador referido, dispunham de 1.983 cavalos, incluídos o 252 em bom estado acima anotados.

O coronel Bento Manoel Ribeiro continuava à testa da 2ª Brigada no Rincão do Catalán (Quarahy), «próximo à margem direita do arroio dêste nome e à montante da confluência do atual Juan Macedo». Essa unidade tinha por missão a linha fronteiriça naquele setor. A tropa que a compunha era constituída por cinco Corpos cavalarianos de 2ª linha (20º, 22º, 23º, 24º e 25º) e por três Companhias de guerrilhas e Lanceiros, num total, somando doentes e destacados, de 1.111 homens. Dela, foram lançadas algumas partidas de observação sôbre Belém e Passo das Pedras.

Em o «Acampamento de S. Diogo», como ponto mais central para a disciplina e pelo local favorável», encontrava-se, ao mando do Coronel Thomaz José da Silva, a Primeira-Brigada, constituída de 591 praças, repartidas por quatro Regimentos de cavalaria de primeira linha (3º, 4º, 5º e 6º), pelos Regimentos de Lunarejo, de Lanceiros do Uruguai, de Milícias de S. Paulo e das Guerrilhas de Payssandú e do Major Claudino.

Além do número acima, existiam mais 957 praças repartidas por outros Corpos, o que perfazia um total de 1.548.

De acôrdo com um mapa datado de S. Diogo, de 29 de março do dito ano, haviam marchado do «Depósito de S. Gabriel» para a fronteira 276 homens, e a 31 do mesmo mês partia de Pelotas a caminho de Bagé a «Divisão Expedicionária do Sul», composta de vários corpos com um efetivo de 2.068 praças, como dissemos linhas atrás.

VII — Nessas tristes contingências, ignorante do Estado do Exército inimigo, que se encontrava em idênticas condições às do nosso, o General Damesceno Rosado procurou delongar a invasão inimiga por meio de «um expediente pouco honroso, mas em voga na época, qual o de lançar a cizania entre os contrários, com a promessa de grandes recompensas e com o suborno imediato pelo dinheiro» — informa-nos o coronel Souza Docca.

Era nesse tempo Governador da província argentina de Entre Rios o Coronel León Solas e chefe do segundo departamento da mesma circunscrição D. Ricardo López Jordán, «que acolhia e amparava em seu acampamento de **Centinela** aos desertores do exército de Martín Rodríguez — esclarece-nos o historiador Baldrich. Jordán julgava-se expoliado do cargo de governador da província e por isso andava em acesa luta contra Solas. O general Rosado sabedor dêse dissídio que, afinal terminou em fins de março, e tendo relações de amizade com Jordán, entrou em comunicação com êle, oferecendo-lhe elementos materiais e monetários por intermédio do comandante da fronteira do Jaguarão, o coronel Bento Gonçalves da Silva e, depois, tambem pelo coronel Bento Manoel Ribeiro.

Dessa sua resolução deu êle ciência ao Presidente da província, «que não anuiu à intriga e a denunciou ao Govêrno Imperial, com parcialidade, filha da fútil, ominosa e impatriótica questão, que mantinha acesa com aquêle general (Rosado)» — diz o citado autor nacional.

Entretanto, o general argentino, não satisfeito com a situação do acampamento do seu exército, deslocou-o, temeroso, mais para o sul, de S. José para Durazno; e na expectativa de qualquer investida das avançadas brasileiras, procurou retardar o nosso possível investimento, fomentando, por seu lado, desordens no Rio Grande do Sul.

Para isso, a 8 de fevereiro, iniciou uma correspondência com o coronel Bento Manoel Ribeiro, concitando-o a **proclamar a independência da província**. O manhoso coronel imperialista, que muito bem conhecia a situação precária do nosso exército, «procurou tirar partido dêsse oferecimento, para protelar as operações, respondendo verbalmente com subterfúgios e disso deu ciência, em seguida, ao General Rosado. Êste achou magnífico o expediente, aprovou-o, deu instrução para nele continuar e, autorizou, da mesma forma, ao coronel Bento Gonçalves a ter igual procedimento.

Todavia, o Govêrno Argentino mostrou-se absolutamente contrário a tal expediente pôsto em prática pelo seu General em Chefe; por isso, determinou-lhe terminantemente que destruisse ou perseguisse «até ser arrojado do território oriental» a Divisão de Bento Manoel.

Nessas condições, a fim de dar cumprimento às reiteradas ordens do seu Govêrno, o General M. Rodríguez chamou o fedifrago Frutuoso Rivera e entregou-lhe uma coluna com a missão de operar contra as tropas de cobertura do Império no setor de Quarahy. Para organizar os elementos indispensáveis a esse fôrça, teve o chefe portenho que arcar com a má vontade do caudilho Lavalleja, cioso do seu êmulo e rival.

Por êsse tempo (março) sublevou-se uma companhia de índios nas missões orientais, passando a cometer depredações e tôda sorte de desatinos. D. Felix de Aguirre, Governador daquele território, pôs-se

à testa de uma centúria de gaúchos, atacou-os, desbaratando-os. Seguindo para Itaqui, esbarrou-se, aos 17 de março, com cêrca de 200 brasileiros e — diz Baldrich, com sua habitual empáfia quixotesca — «não obstante só ter à mão naquele momento 50 lanceiros, carregou denodadamente à coluna imperialista, **derroto-a e arrojou os dispersos para o outro lado do Uruguai, sem outra perda do que 4 mortos e poucos feridos»** (!!!)

No dia 18, pela madrugada, as nossas avançadas chocavam-se com uma coluna inimiga comandada pelo major Raña, que operava na altura de Belém, em obediência às ordens do General Rodriguez. Diante do repelão dos nossos, a tropa inimiga começou a retrair-se.

CAPÍTULO XXV

A esquadra argentina — Proseguem as operações — Apresamentos — Combate ao largo de Montevidéu — A ação de Santa-Lucia Defesa da «Imperatriz» — Barroso Pereira— Encontro na bôca do Prata — Combate do banco Ortiz

I — A esquadra argentina, «au grand complet», como vimos, sem o menor arreganho belicoso, em fuga desabalada a todo pano, perseguida pelos sonolentos e ronceiros vasos imperiais, recolhera, humilhada, numa manhã brumosa, ao salvador fundeadouro dos Pozos. Vinha reduzida de um brigue, três barcas-canhoneiras e um lanchão e suas quilhas despovoadas de cêrca de 400 homens entre mortos, feridos e prisioneiros.

E o seu afamado navarca, D. Guilherme Brown, não devia acompanha-la muito satisfeito nem sobremaneira ufano; pois, nas operações navais dêsses dezesete dias, decorridos entre 25 de fevereiro e 14 de março, não poderia nunca ter revelado, como o fez, tão de publico e à luz meridiana, tantas e tão flagrantes qualidades negativas da arte da guerra em um chefe de mar. Nessa curta campanha de uma quinzena, desmoralizou tôdas as suas «concepções fáceis», suas «intuições nelsonianas», essa «vastidão de conceito estratégico», sua «natural capacidade tática», e, até, essa bravura e essa audácia tão exaltadas pelos seus biógrafos rio-platenses.

Apontaremos, apenas, seus êrros mais flagrantes: a) abandonar o objetivo principal (a esquadra brasileira) por um secundário (ataque à Colônia); b) investir uma praça fortificada, deixando às suas espaldas a Fôrça Naval inimiga intata e ativa; c) bombardear uma praça de guerra com artilharia menos poderosa e de menor alcance do que a das fortificações; d) dar um assalto à dita praça sem tropas de desembarque, praticando-o com elementos retirados das dotações dos navios, enfraquecendo-os militarmente; e) e, finalmente, deixar-se bloquear com tôda a sua esquadra dentro de um acanhado pôrto inimigo cingido de respeitáveis fortificações...

Se o seu antagonista tivesse sido um almirante de visão mais aguda, mais ativo, mais bravo e mais decidido, a esquadra argentina e o seu digno Chefe teriam sido completamente aniquilados no pôrto da Colônia do Sacramento, cenário de tantos feitos gloriosos dos nossos antepassados.

Mas, prosseguimos, Brown não desanimava, era tenaz. Procurou, pois, desde logo reparar os estragos dos seus vasos e cobrir as baixas sofridas no material e no pessoal, iniciando em seguida novos preparativos para o prosseguimento da campanha.

Para substituir o brigue **Belgrano**, que a incompetência de seu comandante lançara sôbre os arrecifes do referido pôrto e as balas brasileiras arrasaram, foi armado à barca e artilhado com 22 canhões o

bergantim inglês **Armonia** que, a 15 de março, recebera a denominação de **Independencia Argentina**. O **Congreso** foi aparelhado à briguebarca. Completadas as guarições, tiveram seus vencimentos em dia. Dados, afinal, os últimos aprestos e retoques, esperava a Fôrça adversa que se apresentasse, apenas, ocasião para se fazer à vela.

II — Voltara a esquadra imperial à linha de bloqueio. Ao registrar uma embarcação que pretendia entrar em Buenos Aires (no dia 21) soube por ela o Almirante Lôbo da presença de quatro embarcações suspeitas ancoradas na altura da Punta Indio. Como desconfiasse serem os navios de guerra esperados do Chile, para lá velejou no dia seguinte. Em caminho registrou nova embarcação, cujas informações mais o persuadiram ser a referida fôrça inimiga. Afinal, aproximando-se, foi encontrar quatro galeras neutras (duas com colonos destinados às Províncias Unidas), que foram encaminhadas para Montevidéu e de lá para o Rio de Janeiro. A bordo de uma delas encontrava-se certo personagem tudesco que, mais tarde, terá que ocupar nossa atenção.

No dia 27 de março veio incorporar-se a nossa esquadra a corveta **Jurujuba**, de 24 peças, sob o comando do Chefe de Divisão Pedro Antonio Nunes, por terem se escusado a assumi-lo, por diferentes mas não muito justos motivos, os Capitães-de-Fragata Antonio Joaquim do Couto, Francisco de Assis Cabral e Teive, e Capitão-Tenente Frederico Mariath. Este oficial, segundo Th. Meirelles, assumira a 15 de março o comando do brigue **Caboclo**. Ainda no dia 27 incorporou-se à esquadra a corveta **Maria da Glória** (Beaurepaire) e os seis iates (**7 de Setembro, 12 de Outubro, 29 de Agôsto 9 de Janeiro, 1° de Dezembro e 7 de Março**), comprados e artilhados no Rio Grande do Sul, «os quais, conforme informava o Almirante, vêm muito bem armados». O Almirante levou ao conhecimento do Govêrno Imperial a negativa dos três oficiais acima, dando o comando interino da **Jurujuba** ao 1° Tenente José Antonio Joaquim do Couto. O Chefe Nunes retirou-se para Montevidéu.

Nessa mesma ocasião, expunha o Almirante Lôbo ao Govêrno seus novos planos... Dizia: — «... e eu passo para bordo da dita corveta (**Jurujuba**) um dêsses dias, e logo que **o vento fôr favorável e o rio tenha crescido**, torno a entrar os bancos para ir até a frente de Buenos Aires a vêr se posso engajar em combate as fôrças navais daquela República; e vou de acôrdo chamar ali a Flotilha do Uruguai junto com algumas embarcações mais a atacar os inimigos no seu ancoradouro, mas para isso é preciso escolher o dia de vento próprio para o poder fazer com segurança, e **pode V. Ex^a estar persuadido que não perderei um momento em fazer triunfar o Pavilhão do Império**».

Era seu propósito empregar, também, na operação que projetava, «os iates referidos, bem como as três barcas tomadas ao inimigo e as demais da Flotilha e à testa delas o Capitão-Tenente João das Botas, e ainda outras conhoneiras sob as ordens do Capitão-Tenente Sena Pereira, «oficial de um decidido valor e de igual zêlo e fidelidade». No dia 31 de março oficiava o Almirante comunicando ter havido naquêle dia um incêndio e explosão a bordo do brigue **Rio da Prata**, sendo culpado do sinistro o furriel do destacamento, Luiz Jacinto, por conservar em seu camarote, à proa, os porta-cartuchos guarnecidos para o serviço de bateria e ter nêle entrado com uma luz. O convés de proa foi levantado pela explosão, morrendo dois marujos e ficando muito queimados dezessete. O navio foi mandado para Montevidéu a fim de reparar-se.

III — Com o afastamento da linha de bloqueio, o abandono da ilha de Martín García e a concentração no pôrto da Colônia da Flotilha do Uruguai, a inépcia do Almirante Lôbo abria à audacia do inimigo uma

arena mais vasta e assaz propícia aos seus cometimentos. Como sempre, o nosso navarca fazia o jôgo do antagonista...

Em princípios de abril, defronte da lassidão e pouca vigilância da Divisão de bloqueio, surta a leste dos bancos Ortiz e Chico, fizeram-se ao largo os lenhos bonairenses, em cruzeiro entre o pôrto da Colônia e o rio S. João.

Deixndo a bordejar nessas paragens os brigues **Independencia** (Bathurst) o **Balcarce** (N. Jorge) e a escuna **Sarandí** (Pinedo), o Chefe inimigo, desfraldando deslealmente uma bandeira neutra (estratagema ainda muito usado naquele tempo) em a capitânia, **25 de Mayo** (Espora) acompanhado dos brigues **República** (Clarck) e **Congreso** (J. King), foi postar-se em frente ao pôrto de Montevidéu com o intuito de apresar algumas das nossas incautas e fracas embarcações, que lhe passassem ao alcance das garras rapinadoras.

O principal intuito dessa afoiteza nos desvenda Aizogaray no seu «Diario»; — «El general Brown quedaba cruzando a 3 leguas de Montevideo con la esperanza **de cortar un bergantin que viene del Janeiro a Montevideo con dinero**» ... Fazia-lhe cócegas...

Em o pôrto, a refrescar, fiada na vigilância do Almirante e entre as descuidadas companheiras, encontrava-se a Segunda Divisão da Esquadra Imperial ao mando do Chefe de Divisão Pedro Antonio Nunes. Com o regresso do Chefe da Divisão Diogo de Brito, o Govêrno, por Aviso de 10 de abril, nomeara seu substituto o Chefe de Divisão David Jewet que, no dia 12, deu parte de doente, ficando sem efeito a sua nomeação. O Almirante H. Boiteux, em os «Nossos Almirantes», explica essa atitude de Jewet por não desejar servir com o Almirante Lôbo; outros, por já ter feito parte da Marinha argentina. Nessas condições, por decreto de 16, foi designado o Chefe de Divisão Nunes, que estivera até então em Montevidéu, como encarregado geral do Arsenal e dos reparos da esquadra em operações.

No dia 10 de abril, graças ao emprêgo do pavilhão neutro, como dissemos, fácil se tornou ao navarca inimigo apresar, entre outros mesquinhos barcos de cabotagem (até um carregado de lenha), a nossa escuna de guerra **Isabel Maria**. Êste pequeno vaso, artilhado com cinco canhões de reduzido calibre e guarnecido com 36 praças saíra em comissão do pôrto de Montevidéu sob o comando do 2º Tenente Antonio Joaquim de Oliveira. Velejava francamente despreocupada quando, ao passar nas águas da mascarada capitânea argentina, que se cobria indignamente com o pavilhão da França, recebeu de chofre uma tremenda banda, que a desnorteou por completo. Ante o inesperado do ataque, sua guarnição, vendo o pequeno barco desarvorado, esmoreceu e sentiu-se na dolorosa contingência de render-se. Pouco depois, acobertada ainda com o mesmo pavilhão neutro, amaronhava pequeno iate ou cuter, que era empregado no serviço de abastecimento da nossa esquadra. Nesse tempo, quando, como estratagema, se usava de pavilhão neutro, era da boa ética marinheira, antes de entrar em ação, firmar-se a bandeira com um tiro de bala ou mesmo de pólvora sêca. Mas nem isso o Major-General Brown costumava fazer.

IV — No dia seguinte, terça-feira, 11 de abril, a capitânia inimiga, muito empenhada em perseguir uma embarcação mercante, que demandava Montevidéu, aproximou-se sobremodo da bôca do pôrto. Foi logo reconhecida; e, diga-se a verdade, com espanto geral, pois esperava-se que o enfatuado Almirante Lôbo estivesse mantendo em xeque a esquadrilha adversa. Os nossos, desde que identificaram a **25 de Mayo**, trataram, sem perda de um minuto, de fazer-se de vela. Eram êles: a fragata **Niterói**, de 38 canhões e 400 praças de equipagem, comandada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra James Norton, chegada no dia 2; as escunas **Maria Teresa**, de 14 canhões do comando do 1º Tenente Ha-

nibal Martinus Boldt; **Itaparica, Conceição** e **Maria da Glória,** artilhadas cada qual com 1 canhão em rodízio e comandadas respectivamente pelo 1° Tenente Joaquim Leal Ferreira, e 2°s Tenentes Tomaz Thompson e José Lamego Costa. O comandante do brigue **Caboclo,** que se encontrava em reparos, Capitão-Tenente João P. Grenfell, apresentou-se a bordo da **Niterói,** com uma parte dos seus comandados, a fim de auxiliá-la na refrega.

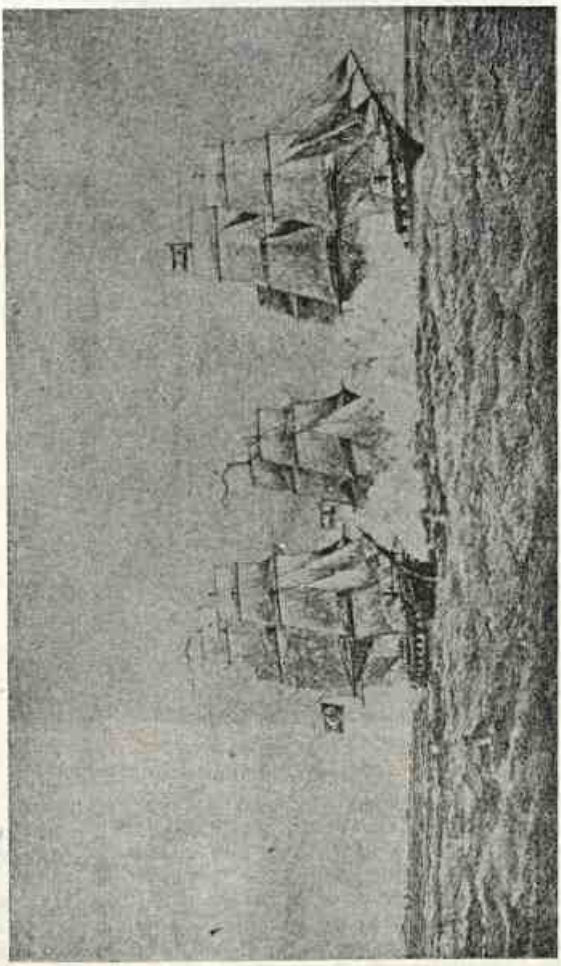
O Chefe
James Norton

Os sinos de bordo batiam 11 horas da manhã, quando os nossos suspenderam e velejaram em busca do inimigo. O vento era de les-sueste bonançoso. Os vasos argentinos não esperando, provàvelmente, o ataque dos brasileiros, começaram a se dispersar ao sôpro da branda brisa. Às 12 horas e 30 minutos, o Almirante Brown fez substituir o pavilhão francês pela bandeira da sua pátria adotiva e desfraldar a insígnia de chefe. Logo depois de haver notado o propósito deliberado da pequena divisão brasileira, fez aos seus o sinal de união e começou a navegar em retirada, bariaventeando, com amuras a bombordo.

A **Niterói,** sôfrega e impetuosa, reflexo vivo do ânimo viril de quem a chefiava, fazendo fôrça de vela com todo o pano largo, iniciara a caça à **25 de Mayo,** deixando atrasadas as pequenas escunas, que não podiam acompanhar-lhe a marcha.

Eram 15 horas em ponto quando a legendária fragata brasileira abriu fogo contra a sua galharda rival, que não foi logo respondido,

dizem os argentinos, «pués la distancia era demasiado larga». O brigue **Congreso**, que distava de sua capitânia de seis a sete milhas ao S.S.W., ao perceber o lenho imperial cobrir-se de pano, para forçar a marcha, e empenachar-se de fumo ao despejar a primeira e valente bordada, com uma covardia sem nome, esquivou-se ao combate, deixando-se ficar de fora, não secundando o seu almirante. As nossas frágeis escunas, muito pouco veleiras, apesar dos melhores esforços dos seus dedicados comandantes, não podiam levar à **Niterói** o seu concurso. En-



Combate diante do pôrto de Montevidéu — 11 de abril de 1826

tretanto, mantiveram-se sempre unidas, esperando a investida dos brigues antagonistas, que nenhuma tentativa fizeram contra elas. E assim, pouco a pouco, cada vez mais se distanciaram do campo da luta. O brigue inimigo **República**, que se encontrava afastado cêrca de quatro milhas a SW, conseguiu reunir-se a sua capitânia; e, passando entre esta e a **Niterói**, abriu fôgo.

E o empolgante duelo de artilharia entre a fragata nacional prosseguia contra os dois vasos adversos, que se mantinham pelo seu través de barlavento. Havia já 3 longas horas que aquêles bravos lidadores disputavam com firmeza e galhardia a palma gloriosa da vitória.

Pelas dezoito horas, ao cair da tarde, pretendeu a capitânia argentina em cuja ação recebera dezesseis balazios a flor d'agua, abandonar a peleja («sangrienta acción a tiro de metralla» — disse Brown) arribando tudo e, nessa manobra contava tomar à **Niteroi** de enfiada; mas o bravo e atilado Norton, que como guapo marinheiro e batalhador não perdia os menores movimentos dos adversários, arribou ao mesmo tempo que a **25 de Mayo** e despejou-lhe tremenda banda de certeiros projetis. Vergastados assim num repente, os inimigos fazem fôrça de vela, mas a brava **Niterói** não lhes dá tréguas e lhes vai castigando a retaguarda até que a noite caiu pesada, nevoenta.

Diz Brown, inquinado já da jactância castelhana, que **deixou de perseguir a Niterói** por «el estado de mi buque y el no habérseme reunido el **Congreso**» e, em outra informação diz «no pudimos perseguirle con motivo de haber sufrido algunos daños en el velamen y la arboladura».

A **25 de Mayo** teve 9 mortos e 15 feridos (8 mortos e 12 feridos, segundo A. Carranza). «Nuestra pérdida ha sido muy corta» — escreve Brown; Alzogaray diz que foi de 1 morto e 9 feridos, na capitânia; o **República** perdeu o contra-mestre e 2 marinheiros. Como vemos, para uma ação que durou quase três horas e foi classificada de **sangrenta**, pelo navarca inimigo, as perdas foram insignificantes...

A **Niterói**, que só se recolheu na manhã do dia seguinte a Montevidéu, para mostrar que fôra senhora do mar e afugentara o inimigo, sofreu a perda de 4 marujos e de 1 soldado mortos e de 9 feridos; dêstes, 3 muito gravemente, além de avarias no casco e no aparelho. A capitânia inimiga teve o mastaréu grande partido e graves avarias no costado (16 rombos, como vimos) e no aparelho e velame.

Entre os nossos feridos graves encontrava-se o 1º Tenente João da Silva Lisbôa, «que se conduziu com tôda a intrepidez e foi ferido no meio da ação...»

Sôbre o comportamento do Comandante Grenfell, dizia o denodado Norton: — «Tenho que recomendar em particular a V. Exª o Capitão-Tenente João Grenfell, êste bravo e distinguido oficial (estando o navio do seu comando em concêrto) veio logo oferecer os seus serviços e guarnecer com seus dois oficiais e parte de sua guarnição três peças da tolda. Muito devo à sua assistência e sinto a inferioridade do navio que êle comanda sendo de pouco proveito ao préstimo de um dos melhores oficiais na Imperial Armada».

Diz a parte oficial do Almirante Lôbo: — «... devendo assegurar a V. Exª que faz honra ao Comandante da fragata, o Capitão-de-Mar-e-Guerra James Norton, e ao Capitão-Tenente Grenfell (comandante do **Caboclo**) que o acompanhou, e Rose (Charles) do **29 de Agôsto**, o valor com que se bateram tanto tempo, assim como dos Comandantes das escunas a prontidão com que seguiram o inimigo; e todos se comportaram mui briosamente, sendo êste sucesso de mais importância, por ter sido à vista de todos os habitantes de Montevidéu, que bem presenciaram como as nossas embarcações souberam desenvolver-se no combate.

V — A escuna de guerra **Dona Paula**, do comando do 2º Tenente Antonio Leocadio de Oliveira, saira de Montevidéu com despachos para a esquadra, que ainda se encontrava na linha de bloqueio entre os bancos de Ortiz e Chico.

Pelas sete horas da manhã do dia 11 de abril foram assinalados ao sudoeste, pela proa, um brigue velejando para o nordeste e, a barlavento, outro brigue e mais uma escuna. Era a divisão inimiga, **Inpendencia, Balcarce** e **Sarandí,** que o Major-General G. Brown deixara em cruzeiro entre a Colônia e a foz do rio S. João.

O vento soprava de leste. Logo que a Divisão argentina foi reconhecida, partiu de bordo da escuna para Montevidéu um escaler a tôda fôrça de remos e a pano, com o 1º Tenente Antonio Pedro de Carvalho, a

Comte. **João Pascoe Grenfell**

comunicar o aparecimento do inimigo; resolução, afinal, muito fora das normas do pundonor e bravura em voga na nossa Marinha militar. Tal propósito, no entanto, fôra resolvido em conselho.

Feito isto, deliberaram os oficiais de bordo atacar o brigue argentino por mais distanciado dos outros, muito embora apresentasse grande

superioridade sôbre a pequena escuna. Aquêles bravos preferiam morrer a arriar a sua bandeira. Tomou conta da manobra o 1º Tenente Germano Máximo de Souza Aranha e do leme o Prático José Coelho; e o pequeno e valoroso baixel brasileiro aproou para o brigue inimigo. Êste, logo que notou a disposição dos nossos bravos, atravessou e, içando e firmando a bandeira azul e branca das Províncias Unidas, rompeu fogo. Os intemeratos marujos do Império não se deixaram ficar inativos e com uma galhardia digna de nota, bateram-se calorosamente durante três longos quartos de hora, procurando entreter o argentino e atrai-lo para os baixios de Santa Lucia, onde esperavam vê-lo encalhado e assim esmagá-lo sem piedade. O Tenente Aranha, ao lado do calmo comandante Leocádio, com grande desembaraço e presença de espírito e acerto nas manobras do pano, ia anulando os golpes do adversário e esquivou-se sempre hàbilmante às insistentes tentativas de abordagem. O soldado-naval Antonio Ferreira e o marujo Manuel José, que guarneciam a peça de 24, mostravam-se infatigáveis, enquanto o resto da guarnição, em face do alto exemplo dos seus oficiais demonstrava grande calma e valor.

Os argentinos confessando-se impotentes para vencer a nossa heróica escuna, abandonaram, afinal, a lide; e os nossos bravos, ufanos do dever galhardamente cumprido, prosseguiram na comissão que lhes havia sido designada. Que o embate havia sido crespo demonstravam uma caronada desmontada, uma colubrina partida e duas praças feridas. O inimigo, como sempre, nunca confessou suas perdas e avarias nem o motivo, naturalmente de grande pêso, que o obrigou a abandonar desairosamente a peleja.

VI — Nesse interim, o Almirante Lôbo, demonstrando uma indiferença inqualificável, conservava-se ancorado com a maior parte da esquadra de bloqueio a leste dos bancos Ortiz e Chico, desinteressado completamente, podemos assim dizer, dos movimentos da Fôrça adversa.

A situação apresentava-se de tal maneira, que se tinha a idéia da não existência do bloqueio — observava um escritor coevo, pois «vinte embarcações de guerra pertencentes a nossa esquadra estavam tranquilamente na Punta Indio e as embarcações menores na Colônia» e as demais em Montevidéu.

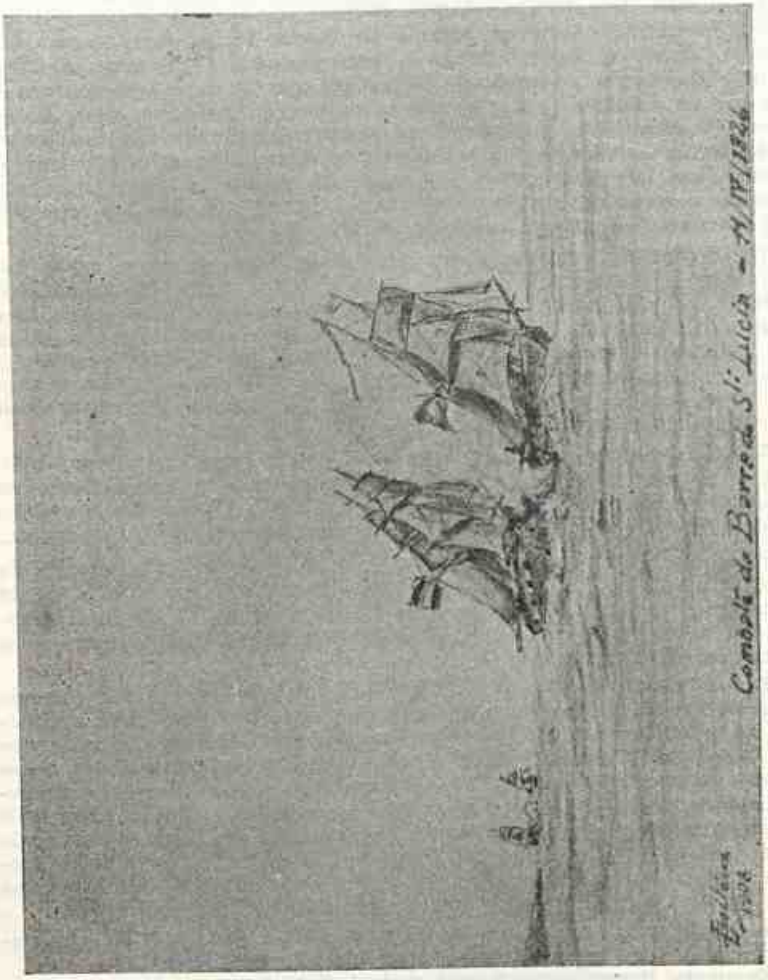
Dir-se-ia que o Vice-Almirante Rodrigo Lôbo ali estava postado deliberadamente, de caso muito bem pensado, para dar tôda a liberdade de movimentos e de ação ao Major-General Brown a fim de que êste viesse fazer o bloqueio de Montevidéu, e de poder assim o nosso suspeito navarca demonstrar ao Govêrno Imperial a verdade e procedência de suas capciosas alegações, na correspondência que enviara após os combates de Corales, apontando a fraqueza dos elementos navais que manejava e a necessidade premente de embarcações mais numerosas e mais bem artilhadas e comandadas (fragatas... fortes brigues e... até uma nau...) para fazer triunfar o pavilhão do Império! ...

E, ainda mais, permitindo ao inimigo tôda a facilidade de comunicações com os portos ribeirinhos do Uruguai e do Paraná.

Enquanto Brown com os seus mais fortes vasos varejava as aguas do estuário, fazendo negaças à esquadra nacional, sua frotilha de barcas canhoneiras ocupava-se no transporte de tropas e petrechos de guerra de Buenos Aires para a banda oriental, sem a menor hostilidade da nossa parte.

VII — Êsse criminoso abandono ou verdadeiro relaxamento do bloqueio e vigilância à Fôrça antagônica, determinou, naturalmente, uma reclamação, no dia 3 de abril, do Comandante das Fôrças Navais norte-americanas nas costas do Brasil e Rio da Prata, Comodoro Y. D. Elli. Linhas atrás (Cap. XXII-IX) já nos referimos a idêntico assunto.

O Almirante Lôbo, respondendo no dia 6 a aludida nota, explicava que o bloqueio determinado pelo Govêrno Imperial compreendia «todos os portos da margem ocidental do Rio da Prata assim como da margem oriental, que estivessem ocupados pelos inimigos dentro do Paraná e Uruguai...»



Combate da barra do Santa Luzia — 11 de abril de 1826

Explicava ainda ao referido Comodoro, perfeitamente, que para «bloquear um pôrto não é preciso que se esteja sempre à vista dêle; basta que se cruze naquele lugar que fizer a sua entrada (o pôrto)», e, como exemplo, mostrava que «se pode bloquear Buenos Aires estando a leste, dos bancos Ortiz e Chico e inda mesmo na bôca do Rio da Prata. Esta é a minha opinião; creio que com razão se não pode ir contra ela».

Depois de declarar que conhecia a amizade que ligava os dois governos do Brasil e dos Estados Unidos esperava não dar motivos de dis-

sensações e desinteligências entre ambos os gabinetes, «pois não há nada mais fácil quando há boa inteligência de que obedecer as leis estabelecidas de um bloqueio, e das quais o abaixo assinado se não tem afastado».

Mostrava ainda qual o modo de proceder da nossa Esquadra com os navios neutros — «Tôdas as vezes — explicava — que era encontrada uma embarcação das Nações Aliadas (queria, com certeza, dizer neutras) fazia-se-lhe a notificação do bloqueio dos portos da República de Buenos Aires e no seu passaporte era posta uma nota esclarecedora. Mostrava que entre tôdas as embarcações notificadas, só uma escuna norte-americana deixara de obedecer; e, por isso, fôra capturada. Declarava julgar-se com Fôrça mais que suficiente para bloquear os portos do Rio da Prata e, até aquela data, não encontrara embarcação alguma das Nações neutras que se não dirigisse para Buenos Aires; e portanto êle, Almirante, julgava ter cumprido com os seus deveres nas ocasiões em que esteve à vista de Buenos Aires ou ainda a leste dos bancos, pelos princípios que assim estabelecera sôbre o modo de bloquear qualquer pôrto. E terminava por declarar que «tôda aquela embarcação, seja qual fôr, advertida pela maneira que se costuma fazer, está sujeita a caír nas leis estabelecidas, se depois disto romper o bloqueio».

E o Almirante encerrou a nota declarando que, caso o Comodoro norte-americano não se satisfizesse com essa explicação, recorresse ao Gabinete Imperial do Rio de Janeiro.

Em anexo ao ofício de 6 de abril remetia o Almirante uma comunicação de uma fragata norte-americana, que passara para Buenos Aires, e igualmente a resposta que lhe ia dar, pedia ao Govêrno instruções de como deveria proceder no caso dela não querer reconhecer o bloqueio.

VIII — O Almirante Lôbo, em outro ofício da mesma data, informava ao Ministro da Marinha ter nomeado comandante da corveta **Jurujuba** o Capitão-de-Fragata Frederico Mariath e pedia ordens para retirar-se para a Côrte nesse navio, que não faria falta à esquadra com a chegada da fragata **Thetis**. Relativamente aos iates chegados do Rio Grande e que tinham vindo sem fôrro de cobre, sugeria que, em vez de enviá-los um a um ao Rio de Janeiro para receberem tal melhoramento, seria mais conveniente mandar-se as chapas e a pregadura, e fazer-se o serviço em Montevidéu. Nomeara comandante do **Sete de Setembro** o 2º Tenente José Ricardo Torquato; do **29 de Agôsto** o 2º Tenente João Henrique de Carvalho e Mello; do brigue **Caboclo** o Capitão-Tenente João Pascoe Grenfell, que comandava o lugre **Príncipe Imperial**, e para substituí-lo neste comando o 1º Tenente José Antonio da França Ribeiro, ex-comandante do brigue-escuna **Pará**; para comandante do brigue **29 de Agôsto** o Capitão-Tenente Estevam Carlos Cleuley. O lugre acima despachara para Montevidéu, acompanhar a charrua **Harmonia**, «em que se transporta o Visconde de Laguna», e escoltar um ou dois dos navios de colonos. Dizia ter mandado o **Caboclo** a fim de reparar uma avaria e receber as caronadas do lugre **Príncipe Imperial** a fim de ficar mais forte para que o seu comandante possa entrar com êle, com mais vantagem, no **ataque que tenho determinado fazer aos inimigos, ainda mesmo dentro do seu ancoradouro, pois que agora** (depois que fôra exonerado! ...) **tenho fôrça com que possa tentar atacar os inimigos no seu ancoradouro**, o que até agora não podia fazer, e por isso era preciso fazer-lhe algumas negaças a fim de os chamar para fora do seu ancoradouro o que êle nunca quis aceitar senão no dia 9, e o ter-me escapado do pôrto da Colônia devo isso aos dois comandantes que mandei estar de observação como já participei a V. Exª.

Resta-me agora o momento do **rio crescer para passar os bancos**, pois que estou na bôca dêles, pois fui obrigado a dar fundo antes de ontem (dia 6) **por não achar água** em que pudesse passar a fragata **Imperatriz**, mas isto tem um incoveniente muitíssimo grande e vem a ser se chegarem as fôrças do Chile fica a fragata em grande risco de ser tomada, e portanto não sei ainda o que farei a êste respeito, porque a não queria arriscar e acho mais prudente esperar alguns dias mais (naturalmente até que chegasse o seu substituto...); mas se tivesse chegado a fragata **Thetis**, ficando a **Imperatriz** com ela ou com qualquer das outras ou da corveta **Maria da Gloria** julgo ficariam seguras, ou pelo menos uns e outros ficariam totalmente destroçados e a tal ponto que as fôrças do Chile não poderiam passar os baixos pelo estado em que ficavam...»

Explicava ainda o Almirante que com os iates vindos do Rio Grande tencionava reforçar a Flotilha estacionada na Colônia do Sacramento e com esta **tentar** entrar nos rios Paraná e Uruguai.

Por êsse mesmo correio enviava a relação dos prisioneiros da barca **Araçatuba** e os feitos na Patagônia (?).

O Govêrno Imperial, pela carta de lei de 10 de abril do ano em aprêço, autorizava o Almirante a promover os Oficiais por serviços distintos até o pôsto de Capitão-de-Fragata inclusive.

IX — Aos dezenove de abril, surto em frente a Montevidéu comunicava o Almirante Lôbo que «até o dia de hoje não tem sido possível **ter ocasião, para entrar os baixios e ir para defronte de Buenos Aires**, a exceção de um dia dêstes, mas não me pude aproveitar dêle por ter apanhado um grande temporal» que causou grandes avarias em os navios: a barca **Leal Paulistana** ficou arrasada e quase foi ao fundo; a um iate com mantimentos aconteceu o mesmo; o brigue **Real João** perdeu os mastaréus de velacho e joanete; o brigue **Independência ou Morte** teve o gurupés estalado; um dos iates vindos do Rio Grande teve um dos mastros rachado e outro abriu água; a **Jurujuba** abriu as abitas e teve as enxárcias arrebentadas; a corveta **Itaparica** também fez água; e as demais embarcações sofreram avarias de menor vulto.

Diante dessa situação viera o Almirante demandar Montevidéu para reparar a ruína dos seus navios, e abastecer-se, ao mesmo tempo, de vitualhas.

«E agora — continuava na sua eterna e revoltante mistificação — tenho tenção de sair um dêsses dias levando comigo a fragata **Niterói**, e deixo defronte dêste pôrto a fragata **Imperatriz** e logo que a corveta **Jurujuba** estiver pronta vai para fora para estar com a fragata, e será bastante estar eu fora com as corvetas **Maria da Glória, Liberal, Maceió** e **Itaparica** e os bergantins **Caboclo** e **29 de Agôsto**, os quais ainda não estão prontos mas o estarão em breves dias...»

Passava, então, a participar **com sentimento** (!!!) a sortida de Brown e o combate que êste sustentara com a **Niterói** e o apresamento da escuna **Isabel Maria** e do cuter dos mantimentos... e, «se eu tiver a fortuna de inda o encontrar defronte de Buenos Aires, talvez que agora lhe seja muito dificultoso o sair sem ser visto porque tenho mais embarcações com que possa contar...»

«Eu sinto que Brown **tenha sido tão feliz como tem sido**, mas não se provará em tempo algum que tem sido por omissão ou por fraqueza, que não sei o que isto é **(proh pudor!** **)**; o que eu posso dizer em semelhantes acontecimentos, no serviço do mar é que tem acontecido a outros muitos; e ainda de mais consideração, como foi os que sucederam ao grande Nelson, e contudo ninguém se atreverá a dizer

que era fraco ou mau oficial e o seu Govêrno nunca deu ouvidos ao que diziam aquêles que só querem dizer mal por ofício, e o motivo é porque aquêle Govêrno tem visto demasiados acontecimentos tristes na vida do mar, portanto não o abala qualquer pequeno acontecimento; **e só uma Marinha resumida como a nossa (!!!) se aflige com qualquer pequeno motivo, e só deseja que tudo seja felicidade, e não admite reveses;** e eu não me animaria a falar dessa forma se não visse o meu crédito manchado (!!!), sem que se me possa notar **fraqueza** ou **rivalidade** ou ainda **pouco interêsse** pelo serviço de S.M.I. a quem como fiel vassalo amo. Se os críticos que me pretendem manchar se lembrassem que o govêrno britânico teve neste rio fôrças de mar e de terra bastante fortes, como o Império do Brasil talvez neste par de anos não poderá pôr, e contudo não tirou partido algum aquela grande nação porque o Rio da Prata não admite fazer-se nêle o mesmo que se pode fazer naqueles portos onde quando e como se quer. Acontecem casos repetidas vêzes, que nenhum General é capaz de prevenir porque são filhos do acaso e das circunstâncias do tempo; e portanto aquêle General a quem menos acontecessem dêsses casos êsse é o mais feliz; e o que melhor tem feito a vontade do Povo, que só olha para aquilo que vê e não dá desconto a coisa alguma, como agora sucede comigo; **eu tenho a glória de ter feito no Rio da Prata bastante serviço e até o presente ninguém o duvida, e por não ser feliz em tudo, de nada vale o que até o presente tenho feito, e já não sou aquêle mesmo General, para com vários indivíduos, mas resta-me a satisfação, que nem todos estão nas circunstâncias de avaliar (!!!) e muito mais que não conheço na Marinha quem tenha feito mais serviço do que eu».**

O nosso velho, inepto, enfatuado e pretencioso navarca sangrava-se, como vemos, na veia da saúde...

X — Perseguido pela fragata **Niterói** do denodado Norton até o viril dos bancos que circundam o pôrto, refugiou-se o Major-General Brown em Buenos Aires a curar das feridas recebidas e a preparar os seus barcos. Passou o enfunado Chefe inimigo à guardar profundo e rancoroso despeito contra o seu bravo contendor, o Capitão-de-Mar-e-Guerra acima referido, pela presteza com que acudira ao combate aceitando seu desafio, e pela dura lição que lhe aplicara diante do pôrto de Montevidéu e de sua população boquiaberta.

«Procuraba — narra um escritor portenho — la revanhcha del **mal éxito de sus operaciones»**, e, por isso, meteu-se Brown em cabeça abordar e apressar, de preferência, o vaso (a **Niterói**) comandado por aquêle valente e destemido oficial da Armada do Império.

Aos 26 de abril, havendo passado alguns dias sem avistar a nossa fôrça bloqueadora, que tinha seguido, como dissemos, até Montevidéu, o Major-General Brown, a coberto de denso nevoeiro, pode burlar a vigilância dos brasileiros e sair de Buenos Aires pelo canal do meio com os seus melhores navios: **25 de Mayo** (Espora), **Congreso** (J. King), **Independencia** (G. Bathurst), **República** (Clarck), **Balcarce** (N. Jorge), **Sarandí** (Pinedo) e **Rio de la Plata** (Rosales) e, com a aragem de noroeste, veio dar fundo pelas três horas da tarde junto ao banco Ortiz. Aí reuniu os comandantes e deu-lhes as instruções precisas para adestrar e preparar as equipagens e assim poder levar a bom têrmo seu temerário intento. Determinara que as guarnições se uniformizassem de branco para distinguí-las, no momento da abordagem e do entrevêro, da maruja brasileira, armando o pessoal das gaveias com pistolas e granadas de mão. Foram designados calafates e carpinteiros para picarem as amarras e pregarem as escotilhas dos vasos

abordados, logo que fôsses senhores do convés inimigo. A senha para a execução do seu sonho audacioso era — «**Santa Maria**» Nada esqueceu o Chefe argentino para o bom êxito da operação que tinha em vista.

Pelas duas horas da tarde do dia seguinte (27), fez-se de vela a esquadrilha inimiga e veio se avizinhando lentamente do Cêrro, onde pairou, a aguardar que a noite se fechasse e despontasse o plenilúnio. Eram 11 horas e 30 minutos da noite quando começou a navegar para dentro do pôrto de Montevidéu e, sem ser presentida pelos nossos, cortou a linha dos navios de maior porte.

O Cabo de quarto da fragata **Imperatriz**, notando a aproximação daqueles vasos suspeitos, participou logo ao Oficial de serviço, 1º Tenente Lúcio de Araujo. Observando, porém, êste oficial que nenhum movimento se manifestara entre os demais navios da linha exterior, não deu mais atenção ao caso. Por fortuna, havia a bordo um marujo argentino de nome Ivadish, feito prisioneiro no assalto à Colônia do Sacramento, que logo reconheceu os navios de sua pátria, pondo alerta o pessoal de serviço da fragata.

Brown, ao avizinhar-se da **Imperatriz**, supos que ela fôsse a fragata norte-americana **Dóris**, comandada pelo captain J. G. Sinclair e, para certificar-se falou em inglês para o comandante da **República**, que vinha a sua alheta: — «**What vessel is that?... What is the Niterói?**»... (Que navio é êste?... Onde está a **Niterói?**...). O Voluntário Mariano Rosquellas, debruçado à borda da **Imperatriz**, com grande serenidade e calma, respondeu-lhe no mesmo idioma, apontando-lhe a corcorveta inglesa **Tweed**, ancorada nas proximidades.

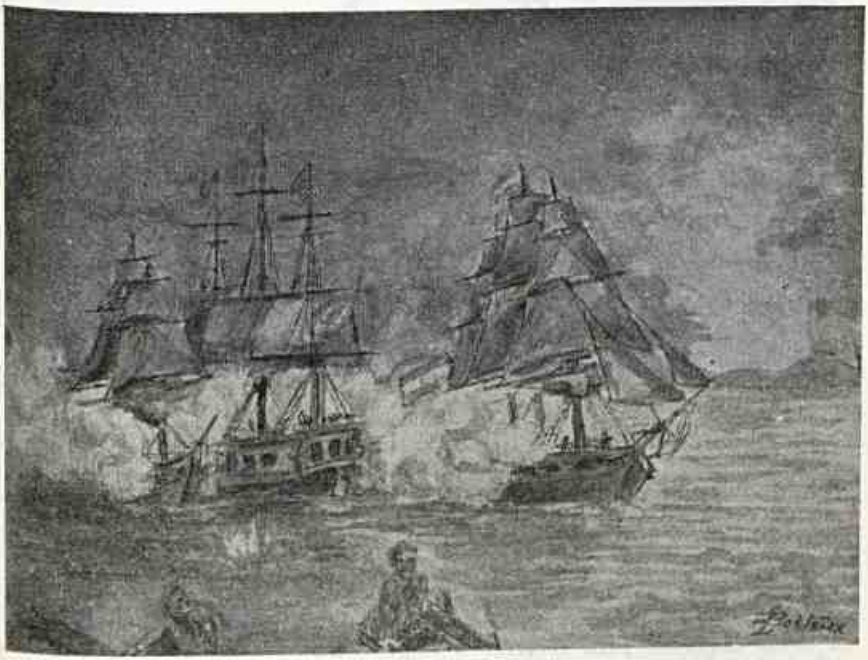
«A bordo da fragata (**Imperatriz**) simulou-se um repouso tão profundo — escreve Carranza — que parecia petrificada, escutando-se apenas o ruido surdo e cadenciado da mareta batendo no costado de bombordo. O pano ferrado, seus canhões em bateria e sem outra luz do que um farol azul de posição, debuxava-se dèbilmente como enorme fantasma oscilante entre as névoas da noite».

«Eram aquêles momentos, de suprema espectativa, de terrível inquietação». Os nossos já se achavam todos a postos de combate. O comandante, o bravo Capitão-de-Fragata Luiz Barroso Pereira, começou a dar tôdas as ordens e providências para a defesa. O grande herói daquela jornada tinha um funesto presentimento a pungir-lhe o coração pois muitos marujos ouviram-no dizer ao Imediato estas palavras de mau agouro: — «**Cuidado com a bateria; mas, de quando em quando, olhe para cima. Hei de começar o combate mas não terminá-lo**».

E, serenamente, subiu para o catavento a fim de dar início às manobras, pois pretendia receber o inimigo sob a vela. Infelizmente, porém, às primeiras descargas dos contrários, os cabos de laborar seriam cortados e as velas furadas, excetuando-se sòmente a bujarrona e a mezena, que foram caçadas com presteza.

O brigue inimigo **Independencia** vinha se aproximando pela proa. Brown, acompanhado dos demais, aproou para a **Imperatriz**, depois de reconhecer o lôgro em que caira; virou de bordo e atacou a nossa fragata pela alheta de bombordo. O costado do lenho imperial se ilumina e uma salva cerrada de metralha parte de suas baterias, varrendo o arvoredo e o convés dos quatro inimigos mais próximos. Era quase meia-noite. Generaliza-se o combate. A **Imperatriz** responde à investida, «com atividade, presteza e inteligência de que era capaz seu hábil comandante».

O **Independencia** se afadiga por aborda-la pela proa; mas, graças às guinadas sucessivas da fragata, tem o intento burlado. O **Balcarce** secunda-o com seus mal dirigidos tiros. A capitânia bonairense consegue, afinal, enfiar o gurupés pela almeida de pôpa da **Imperatriz**, tentando despejar-lhe no tombadilho o seu têrço de abordagem, mas os nossos desempenados e bravos marujos, abrindo terrível fogo com os guarda-leme, contêm e abatem o entusiasmo dos **gringos**.



Tentativa de abordagem à fragata **Imperatriz**, — 27 de abril de 1826

A luta é de veras empolgante; de ambos os lados a bravura não pede mesas. Vendo a **25 de Mayo** a impossibilidade de praticar a abordagem procura afastar-se caindo a ré; mas o gajeiro da gata do nosso robusto navio não a deixa impune partir; passa-lhe o chicote do braço grande pelo gurupés e acorrenta-a, enquanto os guardas da Bandeira e do leme castigam furiosamente os defensores do castelo inimigo.

De repente, porém, tomba ferido de morte o intrépido Barroso Pereira. Uma bala despedida do cêsto da gávea da corveta inimiga atravessa-lhe o mamelão esquerdo, como acontecera a Nelson em Trafalgar, e êle tomba desfalecido nos braços do Guardião Antonio Moreira da Rocha, que dirigia os homens do leme. Reanima-se um instante, com a mão a comprimir o sangue que lhe borbulha do peito, levanta-se ainda e grita, num derradeiro esfôrço, aos bravos que o cercam: — **Não se assustem, camaradas, não foi nada! ... Ao fogo!»** Levaram-no logo para a câmara, estilhaçada já pelas balas argentinas, sendo substituído no comando pelo imediato, o Capitão-Tenente Francisco Rabello da Gama. Os nossos marujos, que dedicavam verdadeira adoração ao valente e malogrado Comandante, atiraram-se com maior

ardor à peleja para vingá-lo. O 2º Tenente Antonio Lopes da Silva, comandante do Têrço de abordagem, não descansa e leva a todos os pontos do navio o exemplo da bravura e do entusiamo. Lucio de Araujo (1), de pé na mesa do traquete, com uma calma heróica, afronta a fúria do inimigo pugnaz.

Cap. de Fragata
Luiz Barroso Pereira

O brigue inimigo **Independencia** tenta ainda uma vez executar a ordem do seu chefe, mas é repelido. Os demais navios inimigos não secundam o capitânia e afastam-se cèleremente aos primeiros movimentos da nossa esquadra para socorrer a **Imperatriz**.

A **Niterói** é a primeira a correr em auxílio da heróica companheira; mas, infelizmente, chegou quando o inimigo já se havia declarado em franca retirada. Do costado da **Imperatriz** partiu a última bordada, e tão bem aplicada foi ela que desarvorou fragorosamente o brigue inimigo do joanete de proa.

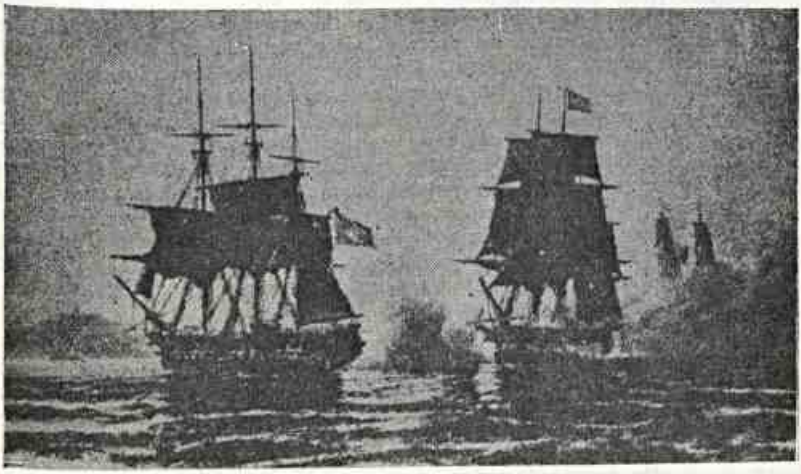
«A noite era fortíssima, o céu limpo, o vento norte muito galerno, a lua sôbre as nossas cabeças e o mar sereno e brilhante como uma lâmina de prata ao redor; pela pôpa divisávamos uma mata de torres brancas que pareciam seguir-nos, e de quando em quando os fogachos e os estampidos do canhão e as balas, que caiam perto, salpicando-nos de água» — escreveu uma testemunha presencial argentino.

Amanhacera o dia 28. O **Congreso** e o **Balcarce**, perseguidos pelos nossos, passando por cima do banco, desobedeceram as ordens do seu capitânia, deitando a fugir vergonhosamente, enquanto o **Independencia** e o **Belgrano**, quase cortados pelos brasileiros, dirigiram-se a todo pano para o rio Salado.

---

(1) Foi Alferes de Infantaria de linha da Paraíba, adido ao Corpo de Artilharia do Pará. Pelos seus conhecimentos e serviços à causa da Independência passou para a Marinha no pôsto de 2º Tenente, por decreto de 3 de julho de 1824.

Os nossos, afinal, não podendo chegar-se ao inimigo já muito distanciado e navegando em pouca água, suspenderam a caça. Durou a ação uma hora e um quarto.



O ataque à **Imperatriz** — (Quadro de De Martino)

XI — Nesse rápido e acalorado combate, conhecido entre nós pela «Defesa da **Imperatriz**», que Martino perpetuou em famoso quadro, tivemos, além do distinto e valoroso Comandante Barroso Pereira, dois mortos, sendo um marujo e um soldado, e dez feridos (5 marinheiros, 2 grumetes e 3 soldados). Os argentinos esconderam, certamente, as perdas que experimentaram na realidade, pois não é crível que, tentando uma abordagem, tivessem apenas 3 mortos e vários feridos (diz Brown, 2 mortos e 12 feridos). O fato é que, no dia 28, muitos cadáveres de argentinos foram trazidos pelas águas do rio às praias dos arredores de Montevidéu. Sabe-se que as perdas materiais do **Independencia** foram notáveis. O inglês Lowe, citado pelo historiador A. Carranza, deu ao referido brigue 1 morto e à **25 de Mayo** cinco baixas.

A fragata **Imperatriz**, armada de 52 canhões e uma dotação de cêrca de 350 praças, tinha regressado de uma comissão a Maldonado e fundeara distante dos demais navios da esquadra a fim de refrescar o aparelho. Na manhã do dia seguinte ao combate foi a seu bordo o comandante da fragata inglêsa **Doris**, John Gordon Sinclair, a cumprimentar sua oficialidade e guarnição, dizendo que o navio se havia defendido com a habilidade e a bizarria possíveis, e que nem mesmo o seu navio teria feito melhor si se achasse em idênticas circunstâncias. O mesmo disse ao nosso Ministro da Marinha, o comandante da fragata norte-americana **Cyone**, surta em Montevidéu no dia do combate, ao visitá-lo no Rio de Janeiro, no mês de maio.

Além dos oficiais citados, tomaram parte saliente no combate os Primeiros-Tenentes Cândido Caetano dos Reis, Luiz C. de Almeida, 2º Tenente ..... Carvalho e um Guarda-Marinha. Vamos transcrever a parte oficial do ataque acima descrito:

«Ilmo. e Exº Sr. — Tenho a honra de participar a V. Exª que ontem próximo a meia noite, com vento N. e maré

de vasia, se avistaram seis embarcações à vela eram duas de três mastros, três Bergantins e uma Escuna, o que fez desconfiar ser a Esquadra inimiga que velejava sôbre a alheta desta Fragata; falou-se-lhe em inglês mas nada respondeu, seguindo por BB., virou na proa e voltou por EB. para a alheta aonde rompeu o fogo de artilharia e mosquetaria: a êste tempo já estavam as velas de proa e as gáveas largas e tudo pronto para largar a amarra sôbre boia; porém não foi executada esta manobra, porque às primeiras bandas do inimigo ficaram cortados todos os cabos de laborar não só das gáveas como de todo o mais pano; logo que o inimigo rompeu fogo principiou a Fragata a combater fazendo fogo por BB. e EB., pois que sempre tinha alguns dos navios inimigos pelos flancos não só por serem muitos e lhes não ser possível conservarem-se na pôpa, mas também porque a Fragata com defeito do leme guinava três a quatro quartas; desta maneira durou o combate até 1 hora e 20 minutos em que o inimigo, içando luzes e reunindo-se se retirou seguindo o SO.

«O maior dano que a Fragata recebeu foi a falta do Comandante que pouco depois de principiar a ação, foi ferido no peito por uma bala de metralha de que logo morreu. Houve mais um soldado e um marinheiro mortos e três soldados, cinco artilheiros e dois grumetes feridos.

«Os mastaréus da gávea e gata, as vêrgas da gávea e seca, a carangueja e pau da giba foram passados por balas ou planqueta: do aparelho foi cortado o contra estai grande e um cordão do estai e alguns ovens e brandais; no costado não houve avaria senão numa cadeia da botuadura (?) grande e alguns pequenos rombos nas obras mortas.

«Ignoro o estado em que o inimigo se retirou, mas consta-me por alguns indivíduos da guarnição que boa vista têm, haverem desarvorados de mastaréus, algumas gáveas e pano arreados, o que denota grandes avarias que esta fragata lhes fez nos cinco quartos de hora que durou o combate.

«Tôda a guarnição da fragata e particularmente a sua Oficialidade, pareciam disputar, qual melhor satisfaria os seus deveres com denodado valor.

«Bordo da fragata **Imperatriz**, em frente a Montevidéu, 28 de abril de 1826. — **Francisco Rabelo da Gama**, Capitão-de-Fragata, Comandante interino».

O historiador portenho A. Carranza termina a descrição dêsse glorioso combate para as armas brasileiras, sobremodo contristado, lamuriento, com estas ingênuas palavras: — «Solo una casualidad salvó aquella magnífica nave (a **Imperatriz**) de ser **aniquilada o traída en triunfo** a esta rada (Buenos Aires), con mengua del decantado poder imperial!»

Um brasileiro, comentando a ação naval que acabamos de descrever, diz em o nº 120 do «Diário Fluminense», de 31 de maio de 1826: — «A falta de vigilância em ocasião de guerra, dando lugar a mil surpresas de parte do inimigo, faz com que êste sendo fraco, tenha vantagens as quais talvez não contasse. Esta máxima do famoso Du Guesclin tem sido em diversos tempos e em diferente ações o paládio de salvação, assim no mar como em terra, e muitas vêzes encontramos

exemplos na história, que o confirmam quando isso fôsse necessário a provar uma das origens dos vergonhosos acontecimentos que tem sido lugar na presente guerra...»

XII — O Capitão-de-Fragata Luiz Barroso Pereira, heróica vítima da sangrenta jornada, nasceu na vila do Tijuco, hoje Diamantina, em o Estado de Minas Gerais, em o último quartel do século XVIII, no tempo em que seu pai, o Desembargador Antonio Barroso Pereira, era Intendente dos Diamantes. Ainda em tenra idade, acompanhou os pais a Metrópole. Em 1802 entrou para a Marinha portuguesa, enquanto seu irmão, Bento Barroso Pereira, que havia de chegar a general, senador do Império, ministro da guerra e da marinha, asentava praça no Exército. Na época da restauração de Portugal das mãos dos franceses, foi comandante de uma das barcas canhoneiras que bloqueavam Santarem, ocupada então pelas tropas do general Massena. Em maio de 1815 foi promovido a 2° Tenente; e, em 1816, veio para o Brasil em um dos navios que transportavam a célebre Divisão dos Voluntários Reais d'El-rey. No ano seguinte partiu para Pernambuco a fim de auxiliar o abafamento do surto republicano emancipador que lá irrompera. Por despacho de 12 de outubro do mesmo ano foi promovido a Capitão-Tenente. Partiu na esquadra para o Rio da Prata e lá foi mandado pelo General Lecor a Buenos Aires como nosso Agente Político, a fim de aplainar uma série de dificuldades que empeciam o prosseguimento das nossas operações na Banda Oriental. Aos 20 de fevereiro de 1819 foi êle prêso incomunicável pelo Govêrno Argentino, sendo sôlto no mês seguinte. Em 1820 foi nomeado Secretário do Almirante Rodrigo Lôbo. Na curta mas assaz gloriosa campanha da Independência nacional foi êle e competente imediato de João Taylor, a bordo da fragata **Niterói**, na perseguição da esquadra portuguesa até as águas do Tejo. Dêsse galhardo cruzeiro nos deixou interessante narrativa. Foi promovido a Capitão-de-Fragata a 12 de outubro de 1823, sendo também galardoado com o oficialato da Imperial Ordem do Cruzeiro. Durante a revolução republicana de Pernambuco (Confederação do Equador), em 1824, serviu em um dos navios que bloqueavam Recife e, como representante do Chefe da Fôrça bloqueante, tomou parte ativa em várias reuniões políticas. Enfim, tôda a sua vida militar um verdadeiro exemplo de caráter, patriotismo, proficiência, disciplina e abnegação. E êste grande herói, perlustrador de dois grandes feitos da nossa Marinha militar, dorme ainda o seu sono eterno no sombrio «Cemeterio brasileiro» (se ainda existe?) de Montevidéu em túmulo ignorado. A Pátria Brasileira tem esquecido o valente marujo, pois até aos dias presentes não se viu nem mesmo a pôpa de modesto rebocador o nome ilustre de — **Barroso Pereira** — quando uma série de nomes sem significação para a classe e a nossa História Naval, ali figuram indevidamente. O «Diário Fluminense», n° 121, de 1° de junho de 1826, rendeu merecida homenagem ao seu valor. (1)

XIII — Não podemos deixar também de prestar aqui uma pálida homenagem a Francisco Rebello da Gama que, com a morte de Barroso Pereira, assumiu o comando da **Imperatriz** e, com serena bravura, al-

(1) Vide: «Revista Popula» do Rio de Jan° n° IV, n°76 — 1862 pág. 206; **Lucas A. Boiteux** — «Herói Esquecido — o Capitão-de-Fragata Luiz Barroso Pereira», «Jornal do Comércio» de 11 de julho de 1937. E' patrono da Cadeira n° 43 do Instituto de História e Geografia Militar do Brasil», ocupada pelo autor dêste trabalho.

cançou repulsar os vasos inimigos não permitindo que o convés da bela fragata fôsse alcançado pelos marujos de Brown.

Faleceu êsse bravo oficial no pôsto de Capitão-de-Mar-e-Guerra na cidade do Recife, aos 11 e maio de 1830. Como uma flor piedosa para estas páginas transcrevemos o soneto abaixo do malogrado poeta baiano Alvaro Reis, que foi Aspirante de Marinha, composição tomada ao seu trabalho «Pátria — 1624-1870»:

REBELLO DA GAMA

Não recuava jamais, invicto Leão do Oceano,
qualquer que fôsse a luta, o poder do adversário!
Já na escuna **Pará**, resistira a um corsário
da Banda Oriental, num valor sôbre-humano!
Sòmente com a fragata **Imperatriz**, no insano
combate desigual, repele, extraordinario,
as sete naus de Brown, que o esfumado cenário
largaram pela noite, em fuga, a todo pano!
Foi em Montevidéu. O platino Almirante,
com mais de cem canhões acomete à fragata
que no início da ação perde o sau Comandante ...
Mas **Rebello da Gama** a peleja domina...
e assumindo o comando, heróico desbarata
num belo quarto d'hora a esquadrilha argentina!

XIV — Em conseqüência da tentativa de abordagem à fragata **Imperatriz**, o Chefe da Divisão Pedro Antonio Nunes foi muito censurado, quando maior responsabilidade caberia ao Vice-Almirante Lôbo, que estava a frente das Fôrças de bloqueio. Não encontramos, infelizmente o ofício do nosso navarca participando o acontecimento que acima, mui pàlidamente, descrevemos.

Em um ofício de 29 de abril, dizia o Almirante Lôbo a respeito do inimigo: — «... e eu o persegui imediatamente, mas sem lhe poder fazer fogo porque estava um pouco afastado da fragata, contudo viemos sempre. Tôdas as suas embarcações — prosegue — andam mais que tôdas as minhas (!!!), e por esta razão não me tem sido possivel obriga-los a combate; mas vou continuando a caça até o perder de vista, e depois **pertendo** (sic) cruzar na bôca do rio por algum tempo e, segundo as notícias que dêle tiver, assim me determinarei. Nessa ocasião mando ordem ao Capitão-de-Fragata Jacinto Roque de Sena Pereira para que entre denro do Uruguai e do Paraná a fim de fazer tôdas as hostilidades que puder, deixando na Colônia fôrças que possam defender aquela praça por mar».

Dizia ainda: — «... é natural que Brown falte por bastante tempo em Buenos Aires, uma vez que era obrigado a sair o rio pela caça que lhe vou dando, mas **sinto dizer a V. Ex^{a} que não tenho esperenças de o bater, e só terei esta felicidade se êle me quizer atacar** porque anda muito». (!!!)

O Almirante Lôbo ia em perseguição do inimigo com a **Niterói, Maria da Gloria, Liberal, Itaparica, Independência ou Morte, D. Januaria** e **Maria Teresa**, tendo despachado para Montevidéu três escunas e dois iates, «porque não preciso dêles e andam menos que as embarcações que levo comigo».

Sugeria, então, a necessidade da saída da nau **Pedro I** e algumas fragatas a cruzar «porque eu tenho notícias que Brown, uma vez que não pudesse bater a esquadra, pretendia sair fora do rio a fazer prê-

sas, e ágora, como é obrigado a sair o rio pela caça que lhe vou dando **tem cumprido os seus desejos; e como anda mais do que eu,** logo que o perder de vista êle **pode seguir para a costa do Império como tentava,** uma vez que não pode bater as Fôrças que comando».

Avisava a tôdas as embarcações que se encaminhassem para o estuário que deviam vir bem escoltadas em razão da fôrça das unidades inimigas, e mostrava que a fragata **Paula,** com ser forte e veleira, estava no caso de executar êsse serviço».

XV — Os maltridos vasos argentinos, após a retirada, deram fundo nas proximidades do banco Ortiz. Em a madrugada de 28 de abril foram êles descobertos a barlavento dos nossos, com exceção do **Independencia,** que não tendo acompanhado a esquadrilha se encontrava a sotavento. Os lenhos imperiais para o inimigo fizeram proa ao sinal do Almirante para lhes dar caça. Eram êles: a fragata **Niterói,** (J. Norton), as corvetas **Liberal** (Garção), **Itaparica** (E. Barbosa), **Maria da Gloria** (Beaurepaire), **Independência ou Morte** (J.F. Regis), **D. Januaria** (Santos Lopes) e **Maria Teresa** (H.M. Boldt).

O vento era de bonança e as duas esquadrilhas, a muito custo, puderam chegar ao alcance da artilharia; e, passando a contra-bordo uma da outra cruzaram fogos iniciando o combate. Os brigues inimigos **Independencia** e **Balcarce,** quase cortados pelos nossos, arribaram e juntos ganharam à fôrça de vela o rio Salado. Amainando o vento repentinamente, ficaram as duas fôrças à vista até o tombar da noite. No banco Ortiz continuaram a **25 de Mayo** e a **Sarandí,** enquanto os demais navios se perdiam nas trevas.

Brown, durante a noite, foi velejando molemente até a altura de Maldonado; e, de volta, apressou dois pequenos barcos mercantes.

É verdade que o Major-General Brown nunca atacou a fundo a nossa esquadra, mas sòmente navios isolados e com superioridade de fôrças. Só terçou armas com os nossos em situações desesperadas ou de corrida, batendo-se em fuga ou refugiando-se sôbre os bancos... O que não podemos compreender, todavia, é que, entre 96 navios que constituiam a Esquadra Brasileira, o Almirante Lôbo não encontrasse um grupo dêles com as qualidades náuticas idênticas aos vasos da marinha inimiga e capazes de, no momento propicio, forçá-la, de qualquer maneira, a empenhar-se em ação decisiva.. .

Abandonando a caça, o Almirante recolheu-se ao seu distanciado pôsto de observação em Punta Indio; e corrigindo em parte seu grave êrro, mandou ordem ao Comandante Sena Pereira, chefe das Fôrças ligeiras estacionadas no pôrto da Colônia do Sacramento, que entrasse no Uruguai e no Paraná a hostilizar o inimigo, deixando na referida **praça as fôrças que pudessem defende-la por mar.**

XVI — No dia 29 de abril, ao sol poente, mal se avistavam pela proa e um pouco a sotavento a siluetas dos vasos argentinos. Pela manhã do dia seguinte haviam desaparecido de todo. O Almirante de **motu-proprio** abandonava o contato com a fôrça adversa. E, na dúvida, se teriam mantido o mesmo rumo, ou se encaminhado para Buenos Aires, ou, talvez retornado a Montevidéu para surpreender as embarcações que tinham ficado no pôrto, tomou a deliberação de regressar àquela base a fim de dar nova organização aos elementos com que, ineptamente, jogava.

Tinha êle em vista desdobrar sua Fôrça em duas divisões: uma, composta da fragata **Niterói,** das corvetas **Maria da Gloria, Liberal, Maceió** e **Jurujuba,** dos brigues **Caboclo, 29 de Agôsto** e **Independência**

ou Morte; e a outra, da fragata **Imperatriz**, corveta **Itaparica**, brigue **D. Januaria** e escuna **Providência** (E. Pitada).

A primeira Divisão ficaria «cruzando desde a Ponta Indio na costa ocidental um pouco a leste dos bancos Ortiz e Chico, até defronte de Montevidéu, para evitar que passem para Buenos Aires as embarcações mercantes, fazendo dêste modo o bloqueio; e para evitar que as fôrças de Brown passem para Buenos Aires uma vez que êle tenha saído o rio, e também para evitar que êle possa outra vez chegar defronte a Montevidéu, caso que tenha saído o rio; logo que eu tenha a certeza que êle está em Buenos Aires, subirei acima a fim de atacar com tôdas as barcas e embarcações que possam chegar ao lugar do ancoradouro como já participei a V. Ex^{a} tenho tenção de fazer se êle não tivesse saído.

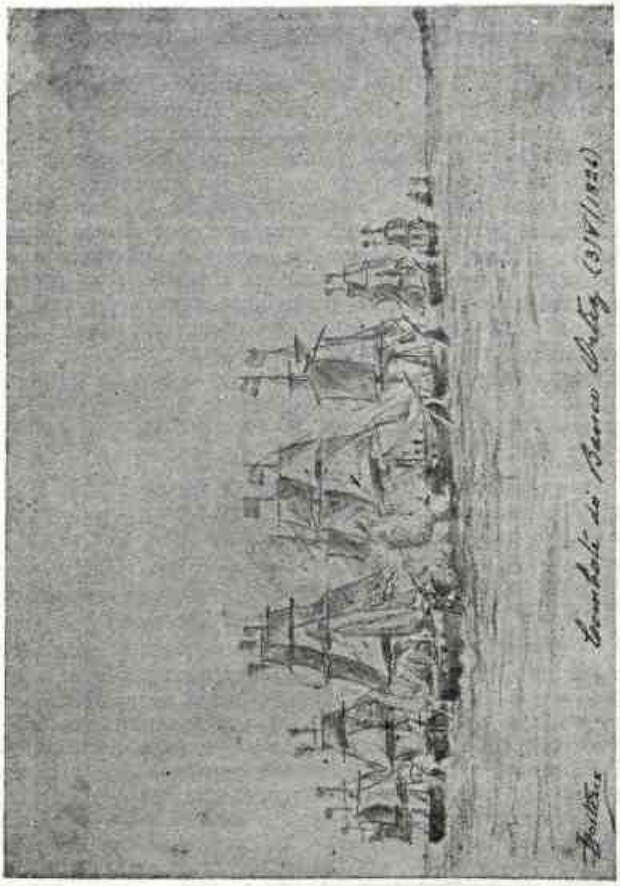
«A outra Divisão — continuava o Almirante — a mando sair a correr a costa até a bôca da barra dessa capital (Rio de Janeiro) a fim de vêr se o encontro (!!!); e participar isto mesmo para que V. Ex^{a} possa dar as providênciah que forem justas, a fim de que os inimigos não façam hostilidades, e dou ordem ao comandante da fragata para que não entre dentro a fim de que possa encontrar-se com Brown no caso que êle tente chegar à vista da barra, e que ali receberá as ordens de V. Ex^{a}...»

Sugeria a necessidade do regresso com urgência da fragata, em razão da espera da célebre esquadra do Chile, as corvetas esperadas da Inglaterra e os brigues da América inglesa... e outros tantos espantalhos criados pela fértil imaginação do nosso Almirante para alarmar o Govêrno Imperial, mascarando assim a sua inópia na arte da guerra.

Mas ainda que não chegassem as tais fôrças — continuava êle — «é preciso a fragata para poder estar uma Divisão à frente de Buenos Aires e outra cruzando desde a dita Ponta do Indio até Montevidéu, e **então é que se pode fazer um rigoroso bloqueio a Buenos Aires e, ao** mesmo tempo, com as embarcações ligeiras entrar no Paraná e no Rio Uruguai, e fazer tôda a qualidade de hostilidades, o que eu até agora não podia fazer por não ter embarcações capazes de fazer estas duas Divisões que agora faço; e para pôr em pratica isto é preciso que a fragata volte com tôda a brevidade ou outra da mesma fôrça que aquela; mas em todo caso estimarei que venha a fragata **Imperatriz** porque tem um comandante (mal sabia êle que o bravo Barroso Pereira havia sucunmbido). Com quem se pode contra para tudo.

«**Se eu tiver a fortuna** de estabelecer o bloqueio de maneira que digo acima e de mandar entrar dentro do Paraná as embarcações ligeiras que agora tenho, **taivez que podessem agradar a Sua Magestade Imperial os serviços feitos por mim no Rio da Prata** (preparava terreno o Almirante para perpetuar-se no comando...) **e eu tornaria a restabelecer a reputação que tenho adquirido, e que, sem motivo perdi** (!!!); e, depois de batidas as Fôrças de Buenos Aires estaria no plano de Patagones que me parece ter todo o lugar depois de ter batido as fôrças navais de Buenos Aires e ter entrado no Paraná; esta é a minha opinião; e quando se pretendesse fazer tudo ao mesmo tempo, é **persico** (sic), nesse caso, **mais embarcações ligeiras, pelo menos 6 corvetas e dois brigues fortes, mas que demandem pouca água** ou então três escunas boas com as seis embarcações ligeiras para que a comissão tenha um resultado, **porque ela não é tão fácil como parece**».

XVII — «Ao romper do dia 3 (maio de 1826) — narra o Vice-Almirante Lôbo em sua parte oficial — apareceu Brown a demandar o pôrto com as suas embarcações e imediatamente fiz sinal de — «Dar à vela» — o que foi prontamente executado, e logo que Brown viu que eu o procurava virou de bordo e recebeu a caça com tôda a fôrça de vela, **procurando os baixos de Ortiz** a fim de ver se nos fazia encalhar o que conseguiu em parte, porque a fragata **Niterói** encalhou por algum tempo e êle também encalhou logo depois da fragata, e por êste triste



O combate de Banco Ortiz

acontecimento e que tive o gôsto de entrarmos em combate; porque esta corveta **(Liberal)** também arrastou um pouco e o mesmo fez a corveta **Maria da Glória**, e portanto não podemos perseguir os inimigos que estavam em menos água que aquela que se precisa para as duas corvetas, e mesmo porque estavam pela parte oposta à restinga que faz o baixo; mas antes dêste triste acontecimento de encalhar a **Niterói**, se o comandante da corveta **Maceió** (Capitão-Tenente Antonio José de Carvalho) fizesse o que devia fazer um oficial valoroso, teria obrigado a Brown a entrar em combate contra a sua vontade, se bem que havia

de sofrer alguns tiros dêle, mas a final teria de ser socorrido pela fragata **Niterói** e por esta corveta, que iam muito próximas com tôda fôrça de vela, e portanto não podia receiar ser batido, porque não estaria em combate só nem um quarto de hora, e tendo-lhe eu feito duas ou três vêzes sinal de se aproximar ao inimigo, não foi possível conseguir tal, e mesmo depois que a corveta de Brown encalhou, se o comandante fôsse um oficial bravo, passaria ao pé dela para lhe fazer todo o dano possível, pasando-lhe pela pôpa sem que encalhasse, porque a corveta demanda pouca água; em fim, êste oficial não é capaz de comandar embarcação que tenha de fazer fogo ao inimigo e não lhe tiro o comando porque não tenho quem ponha em seu lugar, porque os que são bons estão empregados em comandos. Logo que a fragata encalhoú dei ordem ao 2º Tenente de Artilharia de Marinha, Antonio Leocadio, comandante da escuna **D. Paula** que fôsse para a pôpa da fragata para a proteger, o que fez prontamente, mas não foi preciso porque a fragata felizmente foi desencalhada, e passando próxima da corveta de Brown, que ainda estava pegada, foi-lhe fazendo fogo ainda mesmo arrastando, e a escuna que eu lhe mandava em socorro lhe fez também alguns tiros, mas foi obrigada a retirar-se porque um brigue e uma escuna (a **Sarandí**) inimigos se dirigiram a ela para proteger o seu General; e ao comandante da **Maceió** nada disso lhe servia de exemplo e como esta corveta e os mais navios não lhe podiam chegar ao do inimigo me vi obrigado a deixá-lo e vir buscar mais água e para me unir a fragata que ia arrastando pelo lado; e depois que a corveta inimiga desencalhou e foi se retirando já não estavamos em circunstâncias de lhe dar caça, porque era perto da noite, dentro dos bancos e nós da parte oposta da cabeça do banco, e nos viemos retirando e o inimigo também, sem que pudéssemos ser caçados e vim dar fundo em frente a Montevidéu no dia 4 do corrente».

Nese pequeno combate, conhecido por «Banco Ortiz», não tivemos perda alguma no pessoal, mas apenas ligeiras avarias fàcilmente reparáveis. Os argentinos também se as tiveram não n'as declararam, ao que sabemos, oficialmente. Alzogaray, no entanto, declara que a perda de sua esquadra constou de 5 mortos e 4 feridos, os mais levemente, e que as avarias dos navios eram pequenas.

XVIII — Antes de proseguirmos a narrativa da campanha, vamos enumerar, por alto, algumas medidas administrativas e alguns fatos que se ligam a ela. A 23 de fevereiro, o Ministro da Marinha aprovava a idéia apresentada pelo Brigadeiro Manoel Joaquim Pereira da Silva para se construir na ilha Grande uma canhoneira destinada a defesa local. A 7 de março o mesmo titular recomendava que a bordo dos navios da esquadra o serviço fôsse feito por «quartos de vigia» e não por «divisões». Dois dias após, o Imperador recomendava ao Conselho Supremo militar pressa no julgamento das prêsas a fim de estimular as guarnições dos nossos vasos em operações de guerra. A 6 de abril, o Ministro solicitava do Presidente de Santa Catarina o estabelecimento, naquela ilha, de um depósito de lenha para abastecimento da Esquadra. Por aviso de 7 do dito mês o Ministro da Fazenda pedia ao seu colega da Marinha um orçamento das despesas com os estabelecimento navais das diferentes províncias. A 8 de abril mandava-se lavrar e enviar madeiras para o Arsenal de Marinha da Bahia a fim de se terminar a nau **Imperador do Brasil**, depois **D. Pedro II**. Por decreto de 12 do mesmo mês, o Imperador concedia a graduação de 1º Tenente d'Armada ao Construtor do Arsenal de Marinha da Bahia José da Costa, pelo construção da fragata **Bahiana**. Por ato de 24, dava-se nova

organização à Imperial Brigada de Artilharia da Marinha. A 13 de abril partia para Montevidéu a escuna **Alcântara** sob o comando do 2º Tenente Pedro Paulo Boutrouelle; e, no dia seguinte, zarpava para o Rio Grande do Sul o transporte **Ururáu**, do comando do 1º Tenente Duarte Martins, mas arribou a 19 com um mastro rendido. Êste navio, depois de convenientemente reparado, seguiu sua comissão, a 1º de maio, sob o comando do 1º Tenente Diogo Waston. No dia 19 mandava-se o Cirurgião-mór d'Armada, Capitão-de-Fragata Francisco Julio Xavier abrir concurso para preenchimento de 12 Primeiros-Cirurgiões e 24 Segundos para a Armada. Por êste tempo o Ministro mandava para o Rio Grande sementes de teca para ali ser tentada a plantação. A 23 de abril aportava ao Rio o brigue **Maranhão**, do comndo do 1º Tenente Mamede Simões da Silva, trazendo 30 marinheiros. No dia seguinte, finalmente, procedente de Lisboa, chegava ao Rio o brigue **Providente** com a notícia do falecimento d'El-rei de Portugal e «Imperador Honorário»!!! do Brasil, D. João VI.

XIX — No dia 5 de maio encontrava-se o Vice-Almirante Lôbo com os seus navios em frente de Montevidéu e dava conta ao Ministro da correspondência recebida pela escuna **Alcântara**, chegada no dia 2. Em resposta, referia-se as necessidades dos iates chegados do Rio Grande que, depois de aparelhados, pretendia manda-los para a Colônia a fim de reforçar a Flotilha que ia tentar entrar no Paraná e no Uruguai «logo que tiver ocasião oportuna». Ciente da criação de um depósito de lenha em Santa Catarina, declarava não haver embarcação do estado para tal serviço e que seria conveniente fretar uma para o transporte. Mandava regressar ao Rio a escuna **Alcântara** como correio. Ficava na inteligência da próxima chegada das fragatas **Piranga, Paraguassú** e dos brigues **Pirajá** e dos transportes com os fornecimentos pedidos e que pelas fragatas receberia «ulteriores deliberações de S.M. Imperial **que cumprirei com satisfação e respeito**».

Preocupado sobremodo com a próxima chegadas das Fôrças do Chile, que podiam reunir-se às de Buenos Aires «sem que eu lhes posa obstar», pedia para não demorar a partida dos navios acima apontados, se bem que com os que êle reunira, **Imperatriz, Niterói, Maria da Glória, Liberal** e **Itaparica** «**seria bem dificultoso** poderem ir até Buenos Aires».

Em ofício de 6 pedia a remessa de vergônteas e, de quando em quando, algum numerário para a Esquadra.

Em oficio de 16 de maio referia-se às embarcações apresadas por diversos Comandantes da Esquadra Imperial que êle Almirante ineptamente (depois da casa arrombada...) mandara «meter a pique, para tapar diferentes canais que haviam por entre as ilhas de Hornos que faziam entrada para a Colônia, a fim de não ficar livre entrada para aquêle ponto senão aquela que fica defronte das baterias da Praça, o que agora há tão sòmente; e também mandei meter a pique outras para tapar alguns dos canais que tinham comunicação do Paraná com o rio Uruguai...». Quanto ao aparelho, maçame, tec., e alguma carga de madeira — escrevia êle — depois de avaliadas, foram utilizadas na esquadra, cujos documentos existiam nos cofres da esquadra, para todo tempo ser entregue seu valor aos apressadores, que nada tinham recebido. Solicitava, então, para que se mandasse pagar tal prêmio às guarnições a fim de contentá-las.

CAPÍTULO XXVI

Novo Comandante-Chefe da Esquadra — Derradeiros projetos do Almirante Lôbo — O Almirante Pinto Guedes — Alguns comentários — Reorganização da Esquadra — Várias escaramuças — A naumachia dos Pozos — Combate de Ponta Lara — Fim do corsário «Lavalleja — Prêsas.

I — Por aviso de 6 de abril de 1826, publicado dias depois, fôra nomeado Comandante-Chefe da Esquadra Imperial em Operações de Guerra contra as Províncias Unidas do Rio da Prata, o Almirante Rodrigo Pinto Guedes, em substituição do malafortunado Vice-Almirante Rodrigo José Ferreira Lôbo.

No dia 8 do referido mês, o «Diário Fluminense», da Côrte, que refletia o pensamento do Govêrno, trazia esta sensacional notícia, principalmente para as rodas navais — «Parece já não ser duvidosa a nomeação do Exmo. Almirante Rodrigo Pinto Guedes, para comandar em Chefe as Fôrças marítimas dêste Império estacionadas no Rio da Prata; os bem conhecidos talentos dêste galante e bravo oficial, sua intrepidez e firmeza de caráter, tem tornado esta escolha ou nomeação popular. Sua Exª tem em seu abono a confiança de S.M. Imperial e do Govêrno, tem a opinião pública, e dos oficiais e marinheiros, que vai comandar; e, debaixo de tais auspícios, nós ousamos noticiar o mais feliz resultado de sua missão. Temos a honra de conhecer de perto o galante Almirante, sabemos qual é a sua adesão à Augusta Pessoa de S.M. Imperial, qual sua firme aderência à causa do Império, e estamos certos que a nada se poupará para mostrar até a evidência o que nunca entrou em questão de dúvida, isto é, que é fiel ao Soberano e amigo da Nação».

II — O Almirante Rodrigo Pinto Guedes, nascera em Gradiz, distrito da Guarda província da Beira Baixa, em Portugal, aos 17 de julho de 1762, sendo filho legítimo de Rodrigo Pinto Guedes e D. Maria da Silveira Pereira. Era o segundo filho do casal. Fêz seus primeiros estudos, «por quase inalterável rotina», para a carreira eclesiática, «a quem nada para ela se tinha inclinado», quando contava dezesseis anos. Mas, por falta de vocação, após quatro meses de noviciado, abandonou o Seminário e assentou praça de Cadete, em 1781, no Regimento comandado pelo Marquês de Minas. Organizando-se, por decreto de 14 de dezembro de 1782, a Companhia dos Guardas-Marinhas, para ela pediu transferência o jovem Pinto Guedes, completando seu curso com aproveitamento. Foi promovido a Guarda-Marinha em 1783, a Tenente de Mar em 1786 e a Capitão-Tenente em 1792. Embarcou em vários navios da esquadra, distinguindo-se sempre pelas suas qualidades morais e espírito militar. Em 1794 foi promovido a Capitão-de-Fragata e, em 1796, a Capitão-de-Mar-e-Guerra. Foi elevado a Chefe de Divisão em 1797. No ano seguinte escreveu o «Regimento de Sinais» da Marinha portuguêsa. Passou depois a comandar, dizem com distinção, a esquadra do Mediterrâneo, sendo pelos seus serviços galardoado com uma pensão de 500$000 anuais. Nessa honrosa comissão serviu várias vêzes sob as ordens de Lord Nelson, mas não me consta que tivesse tomado parte em qualquer combate naval. E' verdade que boa parte de sua vida passou em variadas comissões de embarque, sem entretanto ter dirigido sob sua direta responsabilidade quelquer operação bélica de apreciável envergadura. Convidado para Governador e Capitão-General do Grão-Pará, no Brasil, não aceitou. A 15 de agôsto de 1805, foi graduado no pôsto de Chefe d'Esquadra e, por decreto de 19 de outubro de 1807 foi nomeado Major-General da Armada e, pouco depois, distinguido com o título de Conselheiro do Almirantado. Acompanhou

a Família Real ao Brasil, em 1808, sendo então promovido a Vice-Almirante e nomeado Inspetor-Geral da Brigada Real de Marinha, cujo cargo desempenhou até a sua extinção em 31 de maio de 1810. Em outubro de 1817, foi promovido ao pôsto de Almirante e exonerado do cargo de Major-General da Armada. A 9 de abril de 1821, foi-lhe dada supervivência da pensão que gozava em favor de sua espôsa, Mme. Smissert, e duas filhas, Constância e Maria Teresa. Com os movimentos políticos dêsse ano, que determinaram a retirada da Família Real para

Almirante
Rodrigo Pinto Guedes
Barão do Rio da Prata

Portugal, foi Pinto Guedes mandado recolher prêso à ilha das Cobras sob o pretexto de se achar comprometido em uma conspiração republicana(?). Cortesão como era, não deixou de seguir em companhia d'el-Rei para Portugal; mas regressou, pouco depois, às nossas hospitaleiras plagas, por não se sujeitar às imposições das Côrtes. Abraçou com aparente entusiasmo a causa nacional ao fazer-se a nossa Independência. Em 12 de outubro de 1824 recebeu a comenda da Grã Cruz de Aviz. Foi galardoado com o título nobiliárquico de Barão do Rio da Prata, com honras de Grandeza, a 12 de outubro de 1826. Diz-nos o Dr. A. Varella que o Almirante Pinto Guedes era «sujeito dotado de amplo descortino». Faleceu êle em Paris, aos 13 de junho de 1845, sendo sepultado no cemitério de Montmartre, onde seus despojos jazem até hoje à espera do dia em que os brasileiros os façam transladar para estas plagas e sôbre êles elevem um modesto monumento, que recorde embora, aos vindouros os feitos da nossa Armada no estuário do Prata.

Superior em inteligência e em conhecimentos científicos e profissionais ao seu infeliz antecessor, embora pessoalmente menos bravo que êste — no conceito de Pereira da Silva — o Almirante Pinto Guedes «jamais (diga-se, **muito pouco**) praticara a guerra, que apenas conhecia pela leitura de alguns livros, no descanso do gabinete».

Lembro ter lido certa vez em Oviedo y Valdés esta passagem: — «E yo he visto algunos intitulados capitanes, sin aver visto jamás pelear en la mar ni en la tierra».

No rol dêsses felizardos parecia andar o nosso Almirante Pinto Guedes que ia, pela primeira vez, tomar sôbre os ombros, já curvados, tôda a responsabilidade de uma difícil e mal iniciada campanha naval.

O Marquês de Queluz (Maciel da Costa), com que o Almirante jogara as cristas, o alcunhara, irreverentemente, de «Mathusalem da nossa Marinha», que na «récua de pingões veio a esta abençoada região buscar fortuna», pois longe estava eu de que ainda se pudesse considerar préstimo em **Almirante inválido**, septuagenário (tinha então 64 anos pouco mais ou menos), com uma complexão quase femenil». Maciel classificava-o de «mal tático», não lhe reconhecendo letras, que realmente nunca estudou, mas não lhe negando, todavia, «um certo bom senso natural, discreção e uma certa viveza» (1).

O Almirante Joaquim José Ignácio, futuro Visconde de Inhaúma, que dêle também guardava fundas mágoas, dizia que o Almirante Pinto Guedes «tudo poderia ser, menos homem do mar e chefe de fôrças combatentes...».

O fato é que, mais hábil, mais perspicaz e demonstrando melhores qualidades de organizador, com idéias mais claras e menos confinadas, soube, pelo menos, cercar-se de um grupo de oficiais proficientes e bravos que, animados pela confiança do chefe, com mais ampla liberdade e iniciativa nos comandos, souberam dar maior impulso e vigor às operações e prover a nosso História Naval de um corimbo de feitos gloriosos.

Escerve Pereira da Silva, escritor que muita fé, aliás, não nos merece: — «Felizmente ao tomar conta do cargo, que lhe fôra confiado, deixou-se (Pinto Guedes) guiar pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra João Pascoe Grenfell, e acertou nas providências e mudanças verificadas a bordo dos navios e nos sistemas das operações, que cumpria iniciar-se».

---

(1) Quem desejar saber algo do marquês de Queluz, procure a página 515 da «História da Independência do Brasil» de F.A. Varnhagen.

Defendia-se, no entanto, o Almirante das increpações que lhe fazia a imprensa oposicionista, declarando que o maior êrro de que poderia ser argüido era o de ter aceitado tão importante e espinhosa comissão «quando em uma avançada idade e de má saude».

III — Partia do Rio para Montevidéu, no dia 24 de abril, a Divisão Naval levando o Almirante Rodrigo Pinto Guedes, posteriormente Barão do Rio da Prata, novo Comandante-Chefe da Esquadra Imperial Brasileira em Operações de Guerra contra as Províncias Unidas. Compunha-se o seu Estado-Maior do Capitão-de-Fragata Manuel de Siqueira Campello como Major-General da Esquadra, substituído depois pelo Capitão-de-Fragata José de Carvalho (o fraco comandante da **Maceió**, linhas acima apontado pelo Almirante Lôbo), «emprêgo que lhe adquiriu seu merecimento», e Tenente João Maria Wanderkolk, como Ajudante de Ordens, substituído mais tarde pelo Tenente Victor de Santiago Subra.

Comte. **Antonio José de Carvalho**

A Divisão Naval era constituída pelos vasos seguintes:

Fragata **Piranga**, de 62 peças, 380 praças e comandada pelo Capitão-de-Fragata James Scheperd. Arvorava o pavilhão do Almirante.

Fragata **Paraguaçú**, de 48 peças, 350 praças de guarnição e comandada pelo Capitão-de-Fragata Matheus Welch;

Brigue **Pirajá**, de 18 canhões e tripulado por 180 homens, sob o comando do Capitão-Tenente Bartholomeu Hayden.

Êstes navios escoltavam um trem composto de quatro transportes fretados (**Perfection, Drottingen, Caroline** e **Active**), com alguma tropa, munições de guerra e bôca, etc...

Aportou o Almirante a Montevidéu no dia 12 de maio (as «Ephemerides» de Rio Branco dão erradamente, 12 de **março**). Logo no dia seguinte (pondo de parte abusões de marinheiros, com ser dia 13) passou revista à Esquadra e assumiu seu Comando-Chefe.

O «Diário Fluminense», informava erradamente aos seus leitores que o Almirante Pinto Guedes chegara a 9 e assumira o comando das Fôrças Navais no dia 11.

Theotonio Meirelles, também incidindo no engano, diz que o Almirante Lôbo foi substituído alguns dias pelo Chefe de Divisão Pedro Antônio Nunes e logo depois pelo efetivo Comandante em chefe nomeado, Rodrigo P. Guedes».

IV — O Vice-Almirante Rodrigo J. Ferreira Lôbo, no mesmo dia, fez içar seu pavilhão na corveta **Jurujuba**, que passou ao comando de F. Salema Garção. Nela também embarcaram o Capitão-de-Fragata Santos Cassão, ex-Secretário da Esquadra, e Estanislau Barbosa, ex-comandante da **Itaparica**, e mais onze prisioneiros de guerra.

Levando em sua conserva a charrua **Harmonia**, do comando do Capitão-Tenente Joaquim G. Rodrigues de Souza, um iate de guerra, do comando do 1º Tenente Antonio A. dos Santos Lopes, 4 brigues apresados pelo Almirante e 4 embarcações mercantes destinadas ao Rio Grande, fez-se de vela a **Jurujuba**, a 19 de junho, chegando ao Rio de Janeiro a 28 do mês seguinte. A bordo da charrua acima seguia como passageiro o Capitão-de-Fragata Francisco Cabral e Teive. No dia 4 de julho, ainda em viagem, a **Harmonia** fez sinal que se havia descobertos uma conspiração a bordo e que os cabeças, diversos prisioneiros italianos e franceses estavam a ferros. Determinou o Vice-Almirante que os cabeças do motim fôssem transferidods para o seu bordo, onde foram castigados corporalmente e autorizou ao comandante da charrua a punir com pena de morte qualquer outra tentativa.

Ao chegar ao Rio, foi o Vice-Almirante Ferreira Lôbo mandado recolher prêso à fortaleza de Santa Cruz, de onde, a 2 de agôsto, passou para o presídio da ilha das Cobras, a fim de responder a Conselho de Guerra pelos êrros e faltas cometidas no Comando da nossa esquadra no rio da Prata.

Os jornais do tempo, noticiando a chegada da corveta **Jurujuba**, diziam sarcàsticamente, ter ela chegado com **carregamento para os Tribunais Militares...**

O «Diário Fluminese» publicava, em julho, uma carta em que se liam os seguintes comentários: — «Lôbo foi-se... Deus lhe ajude, e lhe perdoe os seus pecados e que não tenha de descontar neste mundo da conduta, durante o tempo que comandou a esquadra brasileira no Rio da Prata».

Avançava outro informante que as Gazetas de Buenos Aires apelidaram o Vice-Almirante Lôbo de **Almirante Bobo...** «Êstes — completava — com uma farda muito coberta de ouro, dragonas que lhe aleijam os ombros, (eu lhe chamo **cordeiro**, porque nunca o vimos mais manso). Medo? ignorância? desleixo? atraindo a indignação pública pela sua **infame conduta**».

Pouco dias depois de se achar recolhido à prisão o Vice-Almirante Lôbo dirigiu ao titular da pasta da Marinha longa carta que passamos a transcrever:

> — «Ilmo. e Exmo. Sr. — A V. Exª na qualidade de Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, a mim como Comandante da Esquadra de Operações do Sul, e mesmo ao Público na de espectador atento aos resultados da campanha do Rio da Prata, bem pode ser indiferente o caso de mandar-se-me relevar daquele Comando; por quanto muitas vêzes o apetece um favorito do Govêrno, ou por mais capacidade para semelhantes comissões, ou por ambição de aumentar sua fortuna, ou finalmente pela simples vaidade de empolgar algum comando. Por qualquer destas razões, bem ou mal concebidas, é

que eu tomei conta do da dita Esquadra, e assim não será estranho que da mesma sorte me fôsse êle tirado.

«Mas quando a êste sucesso acresce o de recolher-me a esta Côrte para achar-me prêso numa Fortaleza logo no momento de entrar à barra, desde 28 de julho último até o presente, é sem dúvida que minha conduta como Comandante da Esquadra sobredita induz criminalidade; do mesmo modo que a conduta de quem a entregasse ao inimigo, ou a outra alguma perda, que obrigar possa um Oficial prevaricador a prisão, e a responder ante um Conselho de Guerra.»

«Creio dos conhecimentos e da circunspeção de V. Exª em os negócios da sua repartição, que se tomariam medidas bem sérias para tal procedimento, a fim de que as pessoas sensatas e prudentes não julguem que o Govêrno de sua Magestade o Imperador só dera êste passo para injúria, e menoscabo de um Oficial General, que por sua Patente acha-se colocado (permita-se-me a expressão) na segunda classe da grandeza militar do Império. Mas sejam quais forem as causas motivas, que me obrigam a representar o reato nesta cena, eu nada temo, eu vivo tranqüilo e sossegado em minha conciência, eu tenho resolvido e examinado sobremaneira o processo da minha conduta.

Parece-me que o formalizado para o tal Conselho, por mais cheio e judicioso jue seja, nunca qualificaria incurso em covardia, ebriedade, frouxidão, madracaria, venalidade, imperícia, etc...

Com tudo é constante, por vozes populares e discursos arrastados da torrente, que leva após si os homens de bem, mas despercebidos dos laços da intriga, que eu me descuidara do bloqueio de Buenos Aires a ponto de entrarem naquele pôrto várias embarcações, e dêle saírem Corsários, que fizeram prêsas as do comércio nacional.

E' preciso estar muito hóspede, ou antes estrangeiro na Crônica Naval da Nação Marítima por excelência, para ignorar as vêzes que a vigilância de duas grandes esquadras no bloqueio de Brest e Tolon (sic), foi iludida não por pequenos corsários, mas sim por Expedições de Esquadras, que daqueles portos saíram apesar das inumeráveis fôrças, bem conhecida intrepidez dos Lords Cornwalis no canal da Mancha e Nelson, no Mediterrâneo.

Se esta increpação é popular, todavia merece o meu desprezo, visto que o povo toma por bloqueio marítimo em cruzeiro de navegar, como se entende um cêrco de tropas estacionadas em pé firme no assédio de alguma Praça: e se é produzida de inteligentes d'arte, coitados, eu dêles me compadeço não pela ignorância, pois que não a têm, mas sim pela miserável intriga que os move a increpar-me dêste modo.

Acusam-me êles porque não fiz prisioneiras as ditas embarcações pertencentes a súditos de Potências, que estão em paz com o Brasil: talvez que esta falta me fôsse imputável com justiça se às minhas obrigações andassem anexos os conhecimentos de Publicista sôbre os direitos políticos das Nações.

Não podia julgar-me com outros que os de proibir a entrada das tais embarcações no pôrto, que lhes declarei bloqueiado, mas nunca faze-las tomar como prisioneiras sempre que a sua carga só constasse de mercancias, que não fossem de

guerra; porquanto no caso que estas o fôssem já eu as reputaria hostis a respeito do Império, e auxiliadoras do inimigo. Como porém não tenho eu êsses tais conhecimentos dirigi-me pelo exemplo da Inglaterra no maior auge do bloqueio sôbre a França em quanto esta potência teve paz com Portugal pouco antes que atraiçoadamente o invadisse: e não consta que as Esquadras bloqueadoras aprisionassem, e só sim impedissem entrar nos portos bloqueiados, as embarcações do comércio português, que navegavam para a França.

Os que espalhado têm sinistras vozes, que logo são sufocadas com dissimulação, de que esta minha indulgência com as embarcações, ou mesmo que negligência com os Corsários, procede de peitas, e sobornos pecuniários que recebi, não se atreverão certamente a dize-lo na minha presença, ainda que me vissem humilhado entre verdugos e cadeias; porque sabem que em pontos de sórdidos interêsses o meu melindre tem parecido uma louvura.

Nenhum Oficial de Marinha existe, que tenha comandado tanto tempo como eu; e seja em grande ou em pequeno comando, ninguém pode encontra-me a menor fraqueza em utilizar-me do alheio, quer seja por extorsão, quer seja por trapaças, quer seja por venalidade: e sôbre isto apelo a um testemunho irrefragável qual é o brutal e injurídico Conselho de Guerra com que em Portugal as fúrias do Almirantado conspiravam para a minha perição. Elas acaso me poupariam se pudessem realizar naquele processo as vozes de calúnia contra mim a respito de quantiosos dineiros que recebi para não atacar os Argelinos quando no Estreito de Gibraltar comandei a Esquadra portuguesa?

O processo nem vagamente fala de tais dinheiros ao mesmo tempo que os influentes na marcha dêle assoalhavam boatos nos botequins de Lisboa, de que eu os havia recebido.

Eu desafio o mesmo Inferno a que me venha acusar com todos os ardis de seus espíritos, eu convido tôdas as pessoas que me conhecem de perto, sem mesmo exceptuar as que têm feito viagens de espionagem para me espreitarem no Rio da Prata. Creio que se não rendessem justiça a minha conduta neste ponto apoiado por uma das virtudes cardiais, qual é a fortaleza, ao menos fariam elogios à vaidade com que há tantos anos me tenho conduzido assim entre os meus camaradas.

Querem outros que minha prisão fôsse para aplacar o povo, que se acha irritado, e furioso contra mim; eu não posso crer que para lisongear-se o povo seja preciso constitui-lo Juiz dos empregados públicos. Sou assaz sensível aos males da humanidade para deplorar os que causou o corsário **Lavalleja**, mas isso nada tem para inculpar-se-me o desgraçado sucesso da sua saída de Buenos Aires: se êle fôsse apresado em lugar de ser apresador talvez não se argumentaria com lógica bárbara dos efeitos para as causas, mas sim das causas para os efeitos.

Falemos com franqueza e precisão Exmo. Sr. e Deus nos livre que o povo conheça se lhe concede dar o primeiro passo para uma turbulenta anarquia, porque prestes o teríamos assalariado por quaisquer intrigantes, que pretendessem sacrificar algumas vítimas. Porém que digo a V. Ex^{a} que bem sabe não haver no Brasil a Bolsa de Londres donde um

Mercador grita com outros saídos dela, aos quais êle soube seduzir para dizerem: — «Venha a cabeça do Almirante F... visto Pôrto Mahon por causa dêle cair em poder dos nossos inimigos? O Almirante foi sacrificado talvez por má política do seu Govêrno, que depois de ter louvado a sua hábil conduta o fez entrar em processo, que o condenou a morte.

Enfim se os gritos do povo, que entre nós ainda não pode tanto como o de Inglaterra, que é feroz, e humilde no conhecimento de ses direitos, afirmam o conceito ou descrédito da Administração, raríssima será aquele cuja chefe não deva ser processado.

Mas como devo supor-me o primeiro em abrir êste exemplo, fazendo-o vítima do gôsto popular, devo também supor, que na Esquadra, cujo comando larguei, já se esteja a esta hora agitando o processo, que deveria prenunciar o passo da minha prisão se o antecedesse, mas que lhe fica posterior por que o meu crime a requeria antes da culpa formada; isto é, porque a punição dêle demanda alguma pena maior que a perda do Pôsto militar.

Eu não tenho noções, e nem quisera ter, de qual seja a extração do hábil pesquisador, a quem fôsse cometida a diligência de preencher os fins de uma completa sindicância; mas aqui mesmo, reduzido como estou ao recinto de uma fortaleza, que é nesta ocasião todo o meu universo, passarei a barruntar que o tal pesquisador necessàriamente levando nas mãos o Regimento Provisional da Armada, Cap. 3º § V, no fim, examinará se as Fôrças que estavam à minha disposição podiam simultâneamente operar nesse vigoroso bloqueio de Buenos Aires, e na defesa da linha do Uruguai, ou a qual dêstes dois pontos eu deveria acudir com a maior presteza igualmente que atenção. Se o estado das ditas fôrças era natural ou forçado, isto é, se havia proporção entre o numérico e o individual delas: o que vem a ser a distinção da quantidade de vasos e de indivíduos da tripulação.

Deve igualmente levar em vista visitar os pontos de desembarque no dito rio sem deixar o da ilha de Martín García onde verá um monumento dos meus serviços (?); e depois passar ao Rio da Prata com a Carta hidrográfica dêle para conhecer, medir e sondar os bancos, restingas, canais, baixios, e a Enseada, os quais se aproximam de Buenos Aires, e se defendem por baterias colocadas ao lado da margem meridional: saber que qualidade ou altura d'água navegável demandavam os corsários, as embarcações que os interceptavam, e por êles foram iludidas: conhecer a perícia dos práticos Argentinos em a navegação de um Rio que por tratados de Espanha com Portugal, celebrados em outubro de 1777 e em março de 1778 ficou-lhes exclusivamente pertencendo: pesar finalmente não só a letra, mas também o espírito da Lei sôbre **tôdas as ocorrências contrárias ao fim das comissões**, que me foram encarregadas como ela diz no Regimento e Capítulos já citados **em proporção das circunstâncias, e das fôrças, que me foram confiadas**, e da longa extensão de território, que elas podiam guarnecer.

«Acresce a tudo isto indagar o alvo principal onde vão parar os tiros de cábala forjada contra mim, quais são os presentes, e dinheiros, que se diz me sobornaram por parte do inimigo: com efeito é crime, que merece uma pena maior

que a do perdimento do pôsto, que é a que me competeria se por minha ignávia ou imperícia ficasse malograda a Comissão.

Bem sabe V. Exª pela experiência de haver servido no Corpo da Marinha, quanto a proximidade dos dois sexos da sociedade espanhola permite galanteios, que a entretem, e não sofre aquela separação, que uma barreira otomana quase ainda conserva entre os sexos da sociedade portuguêsa. Não há regra sem exceção, e por isso falo de ambas as sociedades nos têrmos da decência e decoro das famílias.

Ora, quem souber que um Comandante da Esquadra do Rio da Prata, mormente revestido da minha graduação, representa ali de alguma coisa, não estranhará que eu entrasse a gozar as sociedades mais decentes do país; e como algumas se mudassem para Buenos Aires antes da guerra com o Brasil, era natural me regalassem com alguma galanteria logo que soubessem do meu retôrno àqueles lugares. **Quem assim me galanteou não pode entender de políticas, peitas, e susubornos, porque muito excedem à sua esfera sempre limitada ao círculo de pretensões próprias do seu sexo** (os grifos são meus).

Foi mensageiro obsequioso de tal presente um viajante do Rio da Prata, que passou a escritor do periódico intitulado **Atalaya da Liberdade** que já não existe depois que pouco ocupou as tipografias desta Côrte, para ir continuar na Inglaterra segundo o que anunciou o seu redator.

Pelo pêso e volume da galanteria, e sua fiel entrega prova-se não conter ela em si prata, nem ouro; e ao mensageiro menos conhecedor de mim e do Visconde de Laguna, que conhecido de nós ambos, nada correspondi conforme a sua expectação; assim não é de admirar me fizesse êle provar o amargoso fel de uma pena posta em almoeda a quem mais der.

Se falarmos dos dinheiros, que se diz me subornaram, deixo aos conhecimentos dêsse pesquisador, que se me afigura de escolha não ordinária, o cuidado de investigar se êsses cabedais me foram entregues em remessa real, ou virtualmente feita: no primeiro caso tudo será negado por todo homem prudente e judicioso, que não quiser atribuir-me uma loucura rematada em receber a bordo do navio do meu comando uma remessa, que não poderia nele entrar sem estrondo, arruído ao menos no contar das moedas: no segundo caso só em saque por transação mercantil a meu favor poderia constituir-me dono dêsses cabedais, que eu os recebesse de alguma casa de comércio em Montevidéu, a qual para desonerar-se com o seu comitente de Buenos Aires não se esqueceria exigir de mim a competente quitação. Transações dessa natureza se lançam nos livros da conta e razão do comerciante, suposto não declarem o fim para que se expendera a quantia constante da dita quitação. E' tão fácil pesquisar, e pôr uma boa luz neste negócio quanto é certo que o todo é maior que a sua parte.

Finalmente, Exmo. Sr., conheço não serem precisas estas longas e insulsas reflexões para que V. Exª se instrua da justiça da minha causa, da violência com que fui prêso, e da injúria, que padeço em constituir-me a fábula do povo: dizer isto a V. Exª é o mesmo que rogar-lhe queira fazer seus bons ofícios na Imperial Presença a fim de que me conste em que consiste o meu reato, e o destino que me aguarda.

Bem entendido que se logo no princípio desta exposição dei a conhecer que os comandos não andam vinculados na minha Patente, agora digo que reconheço propriedade dela a honra com que tenho servido sem apetecer aquilo que se diz riqueza, que a possa deslustrar».

«Deus guarde a V. Ex^{a} — Fortaleza de Santa Cruz, em 3 de agôsto de 1826. — Ilmo. e Exmo. Sr. Visconde de Paranaguá. — **Rodrigo José Ferreira Lôbo**, Vice-Almirante».

Deixamos ao leitor os comentários pertinentes a êste documento que, estamos certos, melhor que nós saberá fazer. Mais adiante trataremos do Conselho de Guerra a que foi submetido o velho e inepto Vice-Almirante, e, afinal, a sua absolvição por um Tribunal constituído de uma turma de adesistas tão nula quanto êle...

V — «O primeiro passo do Barão do Rio da Prata em seu comando — escreve Theotonio Meirelles — foi dar nova organização ao serviço da Esquadra, já formando Divisões e escolhendo para elas Comandantes idôneos, já estabelecendo constantes cruzeiros, já, enfim, ordenando o maior rigor no bloqueio e vigias. E sendo o seu **grande plano de campanha** oferecer amiudados combates, desafiar o inimigo e obrigá-lo a aceitar a luta, ordenou aos diversos comandantes que assim procedessem, porém que tivessem em vista não oferecer combate senão com fôrças iguais ou quase iguais às do inimigo».

O «Nacional», do Rio de Janeiro, escrevia: — «O **Libertador** da honra da Marinha brasileira sôbre as águas do Rio da Prata, o distinto e forte Almirante Rodrigo Pinto Guedes, logo que tomou o comando da Esquadra, uma diferença notável se percebeu, um espírito animador se derramou por tôdas as classes da guarnição e um terror mortal se apoderou dos inimigos. Dignos Oficias brasileiros patentearam a nobreza de sentimentos de que se achavam animados, e o ilustre Almirante dêles lançou mão para confiar-lhes o comando dos navios».

Nos arraiais argentinos, também do novo Comandante-Chefe das Fôrças Navais do Império a imprensa se ocupava. Diziam: «cartas particulares del Janeiro dicen que el **nuevo Nelson Portugués** (Pintos Guedez) há prometido al Emperador un incendio en las balizas de Buenos Aires más memorable que el de Copenhague... Se verá»!

No dia 14 de maio, o Almirante Pinto Guedes, depois de substituir vários comandantes e tomar outras medidas internas, passou a organizar as suas Fôrças Navais em operações de guerra em quatro fortes Divisões assim constituídas:

PRIMEIRA DIVISÃO

Fragata **Piranga**, de 52 canhões, 380 praças de guarnição, comandada pelo Capitão-de-Fragata James Scheperd. Capitânia. Com o pavilhão do Almirante;

fragata **Imperatriz**, de 52 canhões, 400 praças de equipagem, comandada pelo Capitão-Tenente Francisco Rabello da Gama;

fragata **D. Paula**, de 50 canhões, tripulada por 380 praças, comandada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra João Carlos Pedro Prytz;

corveta **Carioca**, de 24 canhões, com uma dotação de 160 praças, comandada pelo Capitão-Tenente Francisco Rodrigues de Lima Pinto;

brigue **Real João**, de 14 de canhões e 85 praças de equipagem, comandado pelo 1º Tenente. .....

brigue **Rio da Prata**, de 10 canhões, guarnecido de 70 homens e comandado pelo 1º Tenente José Lamego Costa.

SEGUNDA DIVISÃO

Fragata **Niterói**, de 38 canhões, guarnecida por 250 praças e comandada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra James Norton. Capitânia;

Chefe

João Carlos Pedro Prytz

corveta **Maria da Glória**, de 28 canhões e 160 homens de tripulação, comandada pelo Capitão-de-Fragata Theodoro Alexandre de Beaurepaire;

brigue **Pirajá**, de 18 peças d'artilaria, 110 praças de guarnição e comando do Capitão-Tenente Guilherme Eyre;

corveta **Maceió**, de 20 canhões e 140 praças de equipagem, comandada pelo Capitão-Tenente Frederico Mariath;

brigue **Pirajá**, de 18 peças d'artilharia, 110 praças de guarniçao e comandado pelo 1º Tenente Estevam Carlos Cleuley;

brigue **Caboclo**, de 18 canhões, 110 praças de tripulação, do comando do Capitão-Tenente Pascoe Grenfell;

brigue **29 de Agôsto**, de 18 canhões, 100 praças de equipagem e comandado pelo 1º Tenente João Evangelista de Souza Pitada;

brigue **Independência ou Morte**, de 14 canhões, 90 tripulantes e comandado pelo 1º Tenente João Francisco Regis;

brigue **D. Januária**, de 12 canhões, 70 praças de dotação e comandado pelo 1º Tenente Antonio Alberto dos Santos Lopes;

escuna **Providência**, de 3 canhões, 25 homens de guarnição, comandada pelo 2º Tenente Augusto Wenceslau da Silva Lisbôa;

escuna **Itaparica**, de 1 canhão, 20 homens de guarnição, do comando do 1º Tenente Joaquim Leal Ferreira;

escuna **Conceição**, de 1 canhão, 22 homens de tripulação, comandada pelo 2º Tenente Thomaz Thompson;

escuna **Sete de Março**, de 1 canhão, 20 homens de guarnição, do mando do 1º Tenente Francisco de Paula Osorio.

TERCEIRA DIVISÃO

Escuna **Oriental**, de 11 canhões, de 70 praças de equipagem, comandada pelo Capitão-de-Fragata Jacinto Roque de Sena Pereira. Capitânia;

escuna **Bertioga**, de 8 canhões, 50 tripulantes, comandada pelo 1º Tenente George Broom;

escuna **Leal Paulistana**, de 8 canhões, 50 praças de tripulação, comandada pelo 2º Tenente Antonio Carlos Ferreira;

escuna **D. Pauia**, de 4 canhões, de 30 praças de dotação, comandada pelo 1º Tenente Antonio Leocadio de Oliveira;

escuna **Liberdade do Sul**, de 1 canhão, guarnecida por 20 praças, comandada pelo 1º Tenente José Antonio da França Ribeiro;

escuna **Itapoan**, de 1 canhão, com 25 praças de tripulação, do comando do ..... Tenente .....;

iate **Doze de Outubro**, de 1 canhão, 20 praças de dotação, comandado pelo 2º Tenente Roberto Steel (?).

iate **Nove de Janeiro**, de 1 canhão, com 20 tripulantes, do comando do 2º Tenente Germano Máximo de Souza Aranha;

iate **Primeiro de Dezembro**, de 1 canhão, 20 homens de equipagem, comandado pelo ..... Tenente .....;

iate **Sete de Setembro**, de 1 canhão, 20 praças de dotação e comandado pelo 2º Tenente José Ricardo Torquato.

QUARTA DIVISÃO

Constituída dos navios em reparos, estava concentrada em Montevidéu.

Organizadas assim as suas fôrças, passou o Almirante Pinto Guedes a distribui-las de conformidade com o seu plano de campanha, vasado, naturalmente, no pensamento do Govêrno Imperial.

A primeira Divisão da Esquadra, composta das unidades mais poderosas, sob seu direto comando, formava a linha exterior do bloqueio; a segunda, constituída de elementos mais leves, manobreiros e numerosos, entregues à capacidade e à bravura do Chefe Norton, constituía a linha interior, entre a Colônia do Sacramento, Buenos Aires e a Enseada; a terceira, chefiada por Sena Pereira, e que foi reforçada com novas unidades, tinha por missão não só acudir à defesa da praça da Colônia, à ilha de Martín García, como também policiar os rios Uruguai, Negro e Paraná.

Como vemos, era uma verdadeira rede alvitana, de três panos de malhas decrescentes, distendida pelo Almirante Pinto Guedes nas águas do estuário platino para a pescaria dos elementos infestos e de neutros indesejáveis e perniciosos.

VI — Começavam a correr os nossos mares vários corsários norte-americanos munidos de «cartas de marca» fornecidas pelo Govêrno das Províncias Unidas, prejudicando sobremodo o nosso florescente co-

mércio. Essas arriadas de audaciosos e insaciáveis entrelopos às nossas águas, territoriais causavam muito má impressão à opinião pública; e, a imprensa oposicionista encontrava nisto largo pretexto para atacar o govêrno e acusar a Marinha de Guerra.

Comte. **Teodoro Alexandre de Beaurepaire**

O leitor, que foi contemporâneo dos galhardos e audaciosos episódios de vários navios corsários alemães da guerra passada e da atual, escapando à vigilância e à caça de centos de velozes cruzadores aliados, aparelhados dos engenhos mais modernos, como a aviação, a telegrafia sem fios, etc., pondo em paralelo as duas épocas, da marinha à vela e a contemporânea, bem poderá tirar excelentes conclusões a respeito das dificuldades de tôda casta surgidas naquele tempo para se catar,

localizar e exterminar a chusma de entrelopos espalhada por todos os mares à cata de prêsas fáceis arrebatadas à nossa marinha mercante e até à dos neutros.

Enquanto se aparelhavam no Rio da Prata os nossos elementos navais para as mais árduas empresas, que havemos de apreciar, entrava no pôrto do Rio de Janeiro, a 14 de maio, o brigue mercante **Maria Josephina** com o Pilôto d'Armada Thomaz da Silva e mais seis marujos, que haviam sido aprisionados pelo corsário inimigo, brigue-escuna **Emperador**. A nossa esquadra havia, de 12 de maio a 27 de julho de 1826, apresado os seguintes vasos mercantes inimigos: balandras **Diligente, Gato Pintado, General Belgrano, Benvinda, Fortuna** e outros lanchões, chalupas e iates; os barcos inglêses: **Monarch, Anne, William, Etag, Atlantic;** o norte-americano **Leónidas,** e os franceses **Junon** e **Le Courrier**.

VII — No dia 15 de maio as novas frações da nossa Esquadra já se encontravam em os postos designados no plano de operações do Almirante Pinto Guedes.

Noticiara o «Diário Fluminense» que, a 16, o Almirante à frente das embarcações menores se dirigira a Buenos Aires à procura de Brown. «Muito desejamos — escrevia — que S. Exª o encontre, pois temos a certeza de que Brown conhecerá a diferença de comando; não é nossa mente fazer agora panegírico do Almirante Pinto Guedes, seu nome é bem conhecido para que precise dos nossos fracos elogios».

O mesmo periódico infomava que, além dessas medidas, mandara o Almirante bloquear o pôrto de Patagones.

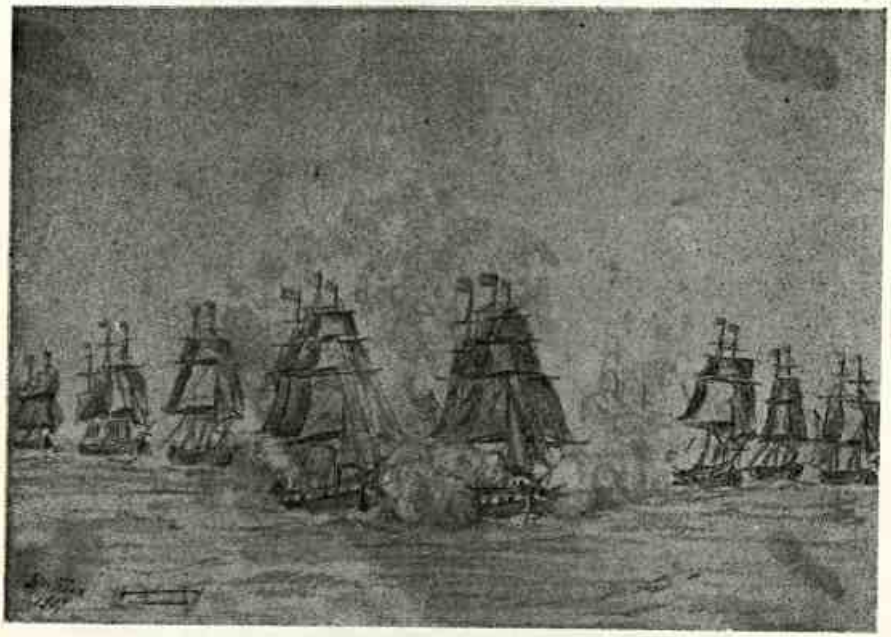
O «Nacional», nº 136, da Côrte, anunciava por sua vez que o Almirante fizera ir uma Divisão composta das corvetas **Maria da Glória, Liberal, Maceió, Itaparica** e mais seis brigues às ordens do bravo James Norton para bater Brown dentro das Balizas. No entanto, — explicava — um forte pampeiro impedira que até o dia 28 se tivesse levado a efeito aquêle projeto, mas que fizera socorrer a praça da Colônia do Sacramento com um comboio de víveres.

O fato é que, sòmente com as primeiras medidas de arrôcho ao bloqueio, postas em prática pelo Almirante Pinto Guedes, a Alfândega de Buenos Aires vira-se constrangida a cerrar as portas; e, segundo informação, procedente do Prata, «depois que o honrado Almirante tomou posse do comando, **jamais o inimigo soube dos planos e operações da esquadra,** o que lhe tem tapado os olhos e como por assim dizer encorrilhado dentro de Balizas, donde não se atreveu mais a sair».

A respeito do maior rigor do bloqueio e da espionagem existente, diz-nos o comandante Caillet Bois da existência, no tempo do Almirante Lôbo, «de um tráfico clandestino bastante ativo de cabotagem entre Montevidéu e Buenos Aires, com o conseguinte intercâmbio de periódicos e notícias de uma e outra banda». O «Diário» de Alzogaray disso nos dá perfeita conta. «Esse tráfico — prossegue aquêle autor — contava com a **tolerância interessada dos altos chefes brasileiros**; numerosas embarcações apresadas pelos nossos navios (argentinos) encontraram-se na situação ambigua de pertencer a comerciantes de Buenos Aires ou de possuir matrícula argentina, e de navegar com pavilhão imperial e patentes e guias expedidas de Montevidéu, com destino aparente à Colônia ou a portos fluviais aonde os bloqueadores contavam com inteligências. «Em geral, essas prêsas não foram adjudicadas aos captores, por considerar que **era conveniente tolerar o tráfica clandestino,** e no comum do casos tratava-se entre donos e captores».

Outra fonte de informações preciosas eram os navios de guerra principalmente inglêses, franceses e norte-americanos que viviam a estacionar no Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Aires.

VIII — Havia já **vinte** dias que o inimigo não se afoitava a abandonar seu seguro fundeadouro dos Pozos. Temeroso de nos enfrentar com os elementos que dispunha e conhecer o pulso dos novos chefes brasileiros, o Major-General Brown, esperava ansioso pela decantada Divisão naval que o Chile, em conseqüência de suas aperturas financeiras e com a mais flagrante quebra de neutralidade, havia cedido às Províncias Unidas.



Combate de 23 de maio de 1826

Afinal, pelas 14 horas do dia 23 de maio, de bordo da nossa 2ª Divisão de bloqueio notaram movimentos suspeitos entre os vasos inimigos.

Soprava, então, fresca brisa de nordeste (de sudeste diz, com mais acêrto, Carranza) e a seu favor velejaram os nossos, «con osado alarde», escreve Brown, em demenda dos navios inimigos, que procuravam fazer-se ao largo.

Logo que os inimigos perceberam a disposição da nossa galharda fôrça, puseram em prática sua assaz sediça tática, aproximando-se do cairel dos bancos, por navegarem em pouca água, onde os nossos mais possantes navios ficavam proibidos de manobrar. Explicava o Almirante Guedes; — «para poderem fugir e meter-se por dentro dos bancos andam à tona d'água; e como saem com escolha de tempo, sem se afastarem dos bancos, não receiam fazê-lo, e metem artilharia maior do que fariam se tivessem que guardar o mar».

Eram as 16 horas quando rompeu fôgo entre os dois campos. As corvetas **Maria da Glória** (Beaurepaire), e **Itaparica**, embora arando com a quilha o leito do banco, puseram-se ao encalço dos vasos contrários a pô-los sob a ação de sua artilharia.

Os brigues **Caboclo** (Grenfell), **Independência ou Morte** (Carter) e o **29 de Agôsto** (Pitada), de menor calado, acercaram-se calorosamente dos barcos argentinos e os foram acossando com fúria e boa pontaria. A suestada começou a refrescar, levantando forte maresia — diz Carranza, «que inutilizou não só a ação das canhoneiras, como também de todos os canhões da bateria baixa da **25 de Maio** e do **Independencia**, aumentando estas circunstâncias as vantagnes dos atacantes. Porém, com assombro dos espectadores, que das praias e sotéias da cidade contemplavam as manobras dos contra-atacantes, a **esquadra inimiga abriu a distância um fôgo irregular e mal dirigido, retirando-se momentos depois**». Queria o Sr. Carranza, com certeza, que os nossos vasos se estrepassem nos bancos da cidade... No entanto, a verdade é que, segundo uma testemunha presencial, «duró el combate hasta ponerse el sol, en que la enemiga (a esquadra) viró en vuelta del NE. y la nuestra se dirigió a Los Pozos».

Os tiros não foram tão mal dirigidos nem tão mal aplicados assim, como o critica o cronista, pois se assim fôra a escuna **Sarandi** não se teria recolhido a todo pano para o ancoradouro por ter recebido um grande rombo à flor d'água que, alagando-lhe os paióis de pólvora e de mantimentos, pô-la em grave perigo.

Os nossos deram fundo ao largo e à vista da capital inimiga. O doutor Barão do Rio Branco, de gloriosa memória, em suas preciosas «Ephemerides», declara que tivemos nesse encontro 2 mortos e 2 feridos, e que os argentinos experimentaram a dolorosa perda de «6 mortos e 22 feridos, segundo uma carta de Buenos Aires». A bordo do **Independência ou Morte** foi ferido com certa gravidade, na perna direita, o 2º Tenente Martinus Hanibal Boldt. A **Niterói** perdeu o escaler da pôpa, cujos turcos foram cortados por uma palanqueta inimiga.

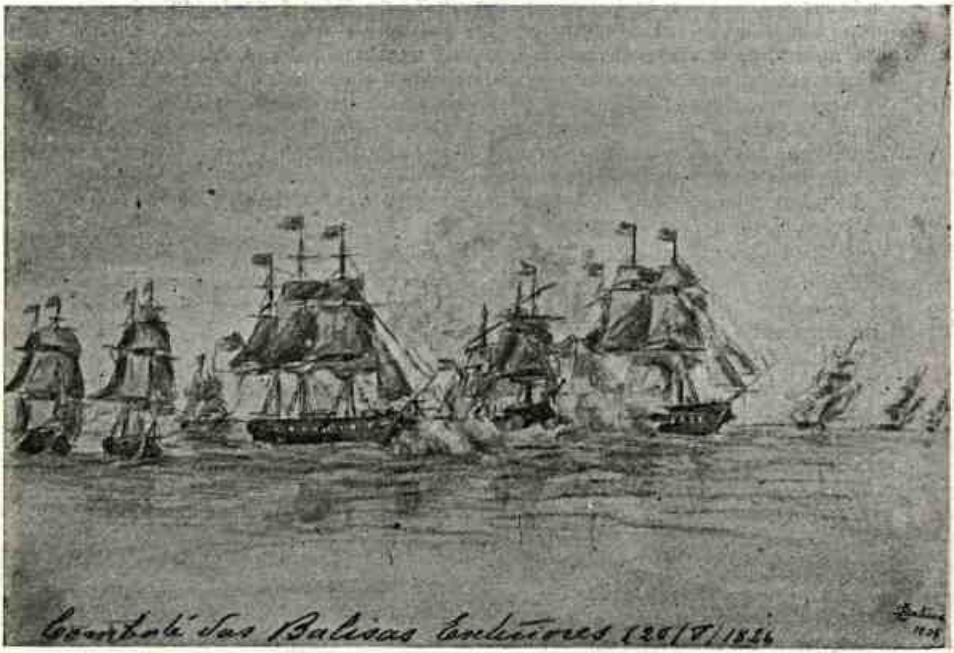
IX — Ao romper da alva do dia 24 de maio continuava a nossa Divisão de bloqueio ancorada ao largo e à vista de Buenos Aires, quando a esquadrilha portenha, desfalcada da escuna **Sarandí** se pôs de novo em movimento. O tempo mostrava-se bastante turvado, ameaçando transtonar-se de vez. O vento era de les-sueste. Sem distanciar-se muito de sua base preferida, lançou ferro a fôrça inimiga e assim se conservou durante todo o dia. O Chefe Norton, notando a pouca vontade do seu rival em vir ao seu encontro, resolveu tentar arrastá-lo para o largo. Fez sinal de «Suspender» para a sua Divisão e, aproando para fora, aproveitou a bordada para escoltar algumas embarcações que se destinavam à praça da Colônia do Sacramento.

O inimigo não se deu por achado. Ao cair da tarde, os nossos viraram de bordo e, calmamente, ao sol pôr, deram fundo a meio canal, entre aquela praça e a Enseada, de observação aos movimentos de Brown.

X — O dia 25 de maio assinalava o décimo sexto aniversário da feliz emancipação das Províncias Unidas do jugo castelhano. Era, pois, dia de festa nacional, e, nessas condições, a esquadrilha inimiga, ancorada nos Pozos, empavesou-se garridamente e, ao nascer do sol e ao meio dia, deu a salva regularmente, abalando as ribas vizinhas com «sus cañonazos».

Escreve Norton em sua comunicação oficial: — «No dia 25 fiz-me de vela para cruzar; às 3 horas estando ao pé da Enseada dirigi-me a Buenos Aires para observar se a esquadra inimiga estava na mesma

posição; logo que cheguei à vista, ela se fez de vela; virei de bordo para atraí-la em lugar onde houvesse bastante água para podermos manobrar livremente (pois ela para ter abrigo nos baixos recebe ração diária e não tem nem lastro nem aguada e enche os toneis, quando quer fazer alguma sortida); porém apesar da resolução que tenho participado a V. Exª, **vendo que êles não faziam fôrça de vela e não querendo dar à cidade de Buenos Aires o espetáculo da Esquadra Imperial fugindo, mandei virar sôbre o inimigo.**



Combate das Balizas exteriores — 25 de maio de 1826

Às 16 horas, os republicanos carregaram o traquete e o grande, abrindo fôgo contra a **Niterói**. Esta, virou de bordo em roda, pôs-se em cheio para achegar-se à **25 de Mayo** e, contra a sua ágrega rival, despejou uma inteira bordada. O brigues inimigos **Independencia, Congreso** e a escuna **Rio de la Plata,** diante da tremenda rajada, arribaram precipitadamente. A capitânia imperial fez então sinal aos demais navios da sua Divisão para que seguissem a sua manobra; esta ordem foi prontamente reconhecida e com brilho e bravura executada pela corveta **Itaparica,** brigues **Caboclo** e **Independência ou Morte** (D. Carter) e escuna **Itaparica.**

Depois de meia hora de bem nutrido fôgo, a almiranta argentina, seguida apenas do **Balcarce** e da **Sarandí,** iniciou o movimento de retirada. Ao tombar da noite e à proximidade dos traiçoeiros bancos, o destemido Chefe Norton fez sinal de suspender a caça, dando fundo em distância e posição convenientes nas águas da base mimiga.

Os argentinos, além das avarias no casco e aparelho dos seus vasos, tiveram um pilôto e 6 marinheihos mortos e 7 feridos. Rio Branco dá 2 mortos e 3 feridos.

Como vemos, não conseguiram como pretendia Dorrego em seus ditirâmbicos escritos que **«el 25 de Maio de 1826 se cante el himo patrio sobre las murallas de Montevideo»!!!**

Foi êste o presente de aniversário que a nossa valente esquadra oferecia à sua antagonista, lamentando não dispor de barcos adaptados àquela zona de guerra e de artilharia de mais longo alcance.

XI — Após o repelão referido, o navarca, filho da verde Erin, meteu-se cautamente nas encolhas em seu inabordável fojo.

O insofrido Norton mostrava-se, no entanto, ansioso por batalhar, por abater a prosápia e jactância do Chefe inimigo. Brown, pelo contrário, mostrava-se agora mais prudente e moderado nos seus projetos belicosos. O cenário era ainda o mesmo, mas os artistas apresentavam-se mais destros e senhores dos seus papeis... Não era tão fácil iludir a vigilância dos bloqueantes sem a troca de bordadas arrasadoras... A coisa cheirava a chamusco...

Notando os nossos que Brown não se mostrava muito disposto a abandonar seu previlegiado esconderijo, para empenhar-se em uma ação larga e decisiva, resolveram levar à loca adversa um audacioso ataque a fundo, pois, no caso de serem bem sucedidos acabariam de vez com a esquadrilha republicana.

O Chefe James Norton, em data de 2 de junho, oficiara ao Almirante Guedes mostrando-lhe que se conservava, ora sob vela ora fundeando, à vista da Ensenada e da Colônia, e que o melhor sítio para defender essa praça em caso de ataque, era bloquear Buenos Aires, pois não era possível de outro modo investir com êxito o inimigo na posição que êste se encontrava.

Ia colocar-se, então, de novo defronte dêle, enquanto o vento o permitisse, para tentar arranca-lo das Balizas...

O Almirante, afinal, deliberou pôr em prática o plano de atacar direntamente o Major-General Brown no seu difícil ancoradouro, após várias conferências com os oficiais mais experimentados, capazes e bravos da 2ª Divisão: Norton, Grenfell, Beaurepaire, Sena Pereira, chefe da 3ª Divisão, e Hayden. Para isso mandou incorporar, no dia 2, a 3ª Divisão à 2ª, pois, como sabemos era ela constituída de pequenas unidades de pouco calado, mas, infelizmente, dispondo de muito fraca artilharia.

Nesse interim desabou sôbre o estuário rijo pampeiro que obrigou os nossos a levantarem temporàriamente o bloqueio.

O Chefe inimigo aproveitou-se, então, dessa circunstância, que nos era infensa, para dar cumprimento a urgente determinação ministerial. Fez preparar, sob as ordens do Capitão Leonardo Rosales, uma fração de sua fôrça, o brigue **Balcarce** e as escunas **Sarandí, Pepa** e **Rio de la Plata** e as canhoneiras 8 e 9 para escoltar cinco transportes, que deviam levar à Banda Oriental um reforço de 650 homens ao Exército do General Martín Rodríguez.

No dia 7 de junho, na cauda do pampeiro, velejavam os argentinos em demanda do pôrto de Conchillas, ao mesmo tempo que Brown suspendia com o grosso da sua Fôrça a fim de distrair a atenção dos nossos e, no caso de ser o comboio atacado, dar-lhe socorro. No dia seguinte o comboio inimigo apareceu na altura das ilhas de Hornos, seis milhas a barlavento da nossa 2ª Divisão naval que, apesar de meter-se em bolina cochada, não conseguiu alcançá-lo. A 3ª Divisão, sob o comando de Sena Pereira, que se encontrava nas águas da Colônia, também procurou velejar em demanda do inimigo, mas o sudoeste, ainda de rajadas frescas, sempre a contrariou.

O Chefe Norton, pouco depois, descobria o grosso da fôrça republicana e com êle procurou empenhar-se em batalha. Os lenhos de Brown, porém, temerosos, fazem fôrça de vela e julgando o seu Almirante (vejam só, se êle saíra de propósito para defesa do trem...) **«que este gran número de buques se había concentrado para algún intento decisivo, resolvió prudentemente entrar a los Pozos»**.

A 3ª Divisão, nesse entretempo, forcejava por embaraçar o caminho dos navios contrários que demandavam a costa oriental. Êstes, esquivando-se à nossa tenaz perseguição, meteram-se pelo canal do Inferno e foram desembarcar a tropa em Colastiné.

A 2ª Divisão, picando a retaguarda de Brown, chegou à bôca do pôrto da base inimiga pelas 4 horas da tarde e, pouco depois, deu fundo.

XII — A parte do pôrto de Buenos Aires chamada Los Pozos era, na época que historiamos, assim conhecida por existirem nela pequenos bancos de areia e vasa, de profundidade desigual formando verdadeiros **poços** ou alfaques.

Êsse surgidoiro distava da cidade umas três ou quatro milhas, ao noroeste dela, e era acessível a navios de porte médio. Entrava-se nêle por um canal de três quartos de milha (400 metros) se tanto, de comprimento, rasgado entre os bancos irregulares dos Camarones e da Rada interior, e sempre auxiliado por práticos muito peritos. Dependia também a sua entrada de vento e maré. Era um verdadeiro garrafão.

O Almirante Pinto Guedes, como deixamos dito, diante das ponderações do Chefe Norton e da opinião de experimentados comandantes determinou, de Montevidéu, onde se encontrava, a execução do plano concertado, que era de levar um ataque a viva fôrça contra o inimigo confinado no referido ancoradouro.

Pelo que se depreende, o plano do Almirante Guedes transpirou, pois o Major-General Brown, ao perceber os movimentos da Esquadra Imperial, passou a fundear os seus navios na formatura de meia lua ou crescente, à bôca do canal, na seguinte ordem: fragata **25 de Mayo** (Espora), canhoneira **nº 2** (Eréscano), brigue **Congreso** (Masón), canhoneira Nº 5 (Richitelli), brigue **República** (Clarck) canhoneira Nº **10** (Martínez), brigue **Independencia** (Bathurst), canhoneira Nº **3** (Zupiricoa), Nº **11** (Seguí) e Nº **12** (Natal). Eram dez barcos artilhados com 102 canhões e guarnecidos por 832 homens.

Reuniu depois os comandantes dos seus vasos, deu-lhes as instruções necessárias, fazendo ler às guarnições vibrante ordem-do-dia.

Ao romper do dia 11 de junho de 1826, domingo, o Capitão-de-Mar-e-Guerra James Norton mandou atopear o sinal de — **Suspender** — às duas briosas Divisões da sua Fôrça reunidas e fundeadas no ancoradouro de Quilmes.

Não conhecemos, infelizmente, o plano e outros detalhes concertados pelo Almirante e distribuídos aos seus subordinados diretos, nem a das fôrças para o investimento da base contrária.

Ao que sabemos as unidades das duas Divisões acima referidas (2ª e 3ª) haviam sido repartidas em três grupos, um sob as ordens de Norton, outro de Sena Pereira e o terceiro sob a direção de Grenfell, assim:

1º GRUPO

fragata **Niterói** (Norton);
corveta **Maria da Glória** (Beaurepaire);
corveta **Liberal** (Hayden);

corveta **Itaparica** (Eyre);
brigue **Pirajá** (Carter);
brigue **20 de Agôsto** (R. de Carvalho);
escuna **Maria Teresa** (R. Mackintosch);
canhoneira **Nº Quatro**;
canhoneira **Nº Cinco**;
canhoneira **Nº Seis**;
canhoneira **Nº Dez**;

2º GRUPO

escuna **D. Paula** (Leocádio e Sena Pereira);
escuna **Itaparica** (A. Bittencourt);
escuna **Liberdade do Sul** (França);
escuna **Conceição** (Thompson);
escuna **Pará** (Regis);
iate **9 de Janeiro** (J.H. Carvalho e Mello);
iate **29 de Agôsto**;
iate **12 de Outubro** (Roberto Steel);
iate **29 de Dezembro**.

3º GRUPO

brigue **Caboclo** (J. P. Grenfell);
corveta **Maceió** (F. Mariath);
brigue **Independência ou Morte** (L. Ferreira);
brigue **D. Januária** (A.P. de Carvalho);
escuna **Providência** (A.W. Lisbôa);
escuna **Sete de Março** (Osorio).

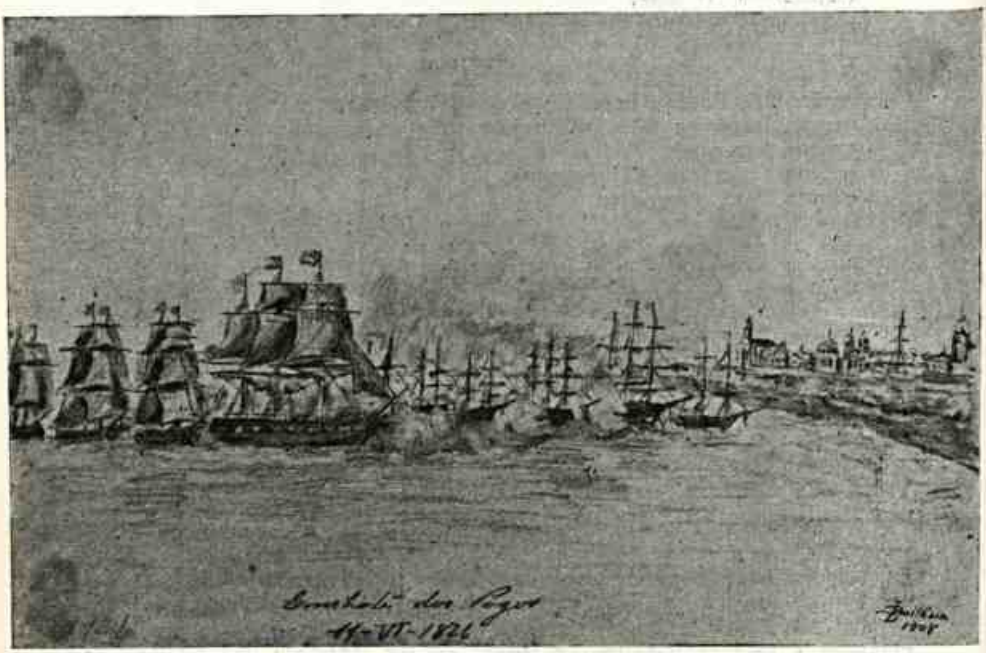
Vejamos o que nos diz Norton em a parte que apresentou ao Almirante: — «Às 4 horas da tarde (do dia 10 de junho) chegamos à vista da cidade; às 5 horas mandei dar fundo; pela manhã do dia 11, ao romper do dia, fiz-me de vela para Buenos Aires; avistamos logo fundeadas nas Balizas Exteriores desta cidade as cinco embarcações mencionadas e sete canhoneiras; e apesar de ter mandado dar reboque às embarcações piores, o pouco andar das barcas nos atrasou bastante: sem embargo, ao meio dia estávamos nas Balizas Exteriores; mandei a minha lancha sondar pela proa, e continuei com esta Fragata até quase chegar à distância de tiro de bala do inimigo que estava fundeado em linha e com regeiras passadas: a falta de água para a fragata me obrigou a dar fundo, assim como à corveta **Maria da Glória**...» As águas do estuário, desgraçadamente, baixavam, tangidas pela brisa fresca de noroeste que soprava.

«A frota imperial — escreve A. Carranza — que à distância e observada dos campanários da cidade, apresentava o aspecto de um bosque despido pelo inverno, não tardou a fazer-se de vela com rumo ao NW., notando-se também que as corvetas davam reboque às embarcações ronceiras. Podia dizer-se delas o que Bentivollo dissera da «Invencível Armada»... «vinha com vagarosa marcha, embora trouxesse pandas as velas e até parecia que gemiam as ondas sob o seu pêso e se afadigavam os ventos em impeli-las. (1)

(1) «Pelas ondas do mar sem limites
basta selva sem folhas, hi vem;
hartos troncos, robustos, gigantes,
vossas matas tais troncos contem».
G. Dias

Em face da imponência e do garbo da nossa Fôrça Naval todos os corações da soberba capital portenha sentiam-se oprimidos. Nervosidade cruel dominava os homens de responsabilidade da grei portenha.

O povo de Buenos Aires acudira às praias e açoteias para apreciar, assombrado, a temeridade daquêle ataque, «con la augústia retratada en los semblantes».



Combate dos Pozos — 11-VI-1826

O Gabinete Ministerial, apavorado, reuniu-se em tôrno da figura balofa do Presidente da República, D. Bernardino Rivadavia que, nervoso e pálido, de olhos muito empapuçados e grosso lábio pendente e descorado, roía as unhas, inquieto... O quadro era, senão comico, desolador... «O Govêrno — escreve o referido historiador — «habia ordenado a Brown oído el parecer y por resorte de la Comandância de Marina, que atenta la fuerza irresistible que le llevaba el ataque, tratara de embicar el la playa, largando chicotes por mano o poner fuego a la división de su mando, evitando así sacrifícios inútiles».

Entretanto, o denodado Norton fazia sinal «de atacar o inimigo e o fôgo principiou». Segundo os argentinos o ataque teve início às 13 horas e 45 minutos.

«Passei imediatamente a bordo da corveta **Itaparica** (que demanda 14 pés de água) e continuei nela e até que, quase tocando no fundo, fui obrigado a virar, diz Norton. As corvetas **Liberal, Maceió,** os brigues **Pirajá Vinte e nove de Agôsto** e **Independência ou Morte** tiveram que fazer o mesmo: deixei a **Itaparica** e passei a bordo do **Caboclo,** e de lá a bordo da **D. Paula,** onde estava o Sr. Jacinto, para combinar com êle atacar o inimigo com as embarcações pequenas; porém, vendo que parte delas se achavam atrasadas e sotaventedas, julgamos que o êxito

era, ao menos, duvidoso e, portanto, mandei as embarcações de pouca água dar caça a barlavento ao resto da esquadra de Buenos Aires, que aparecia vindo das ilhas de Hornos, atravessando o banco das Palmas: o pouco andar das barcas fez ainda infrutuoso êsse ataque, e, apesar de bastante fôgo de uma e outra parte, as embarcações entraram em Buenos Aires...»

«Durante êsse tempo — prossegue Norton em sua parte oficial — as canhoneiras inimigas que estavam fundeadas, julgando provàvelmente que esta fragata (a **Niterói**) estava encalhada (quando dei fundo, a Catedral de Buenos Aires demorava ao SW + ½ S., na distância de ... milhas) aproximaram-se a remos e fizeram algum fôgo, porém foram obrigadas a retirar-se. À noite mandei reunir e incorporar as nossas fôrças e fui dar fundo com elas nas Balizas Exteriores, na distância de 2,5 a 3 milhas do inimigo. No dia 12, pela manhã, consultei com o Sr. Jacinto e os comandantes das embarcações maiores Beaurepaire, Grenfell, Mariath, Hayden e Eyres e estiveram de unânime opinião **que não se podia atacar o inimigo na posição que tinha tomado»**.

O Chefe Norton, nessas condições, pediu que tal parecer lhe fôsse dado por escrito, o que foi cumprido pelos referidos comandantes.

XIII — Ouçamos a respito alguns comentários do historiador Carranza. «Assim que amanheceu (escreve seu Ajudante Leverger, **Diário** cit.) Norton chama por sinal a conselho aos comandantes mais graduados da sua Divisão, e no celebrado às dez da manhã prevaleceu por unânimidade o ditame de que com os navios às suas ordens era impossível atacar-se com êxito o inimigo no Pozos, aconselhando a prudência e o dever de comunicar tudo e sem perda de tempo ao Comandante em chefe, Guedes, surto em Montevidéu, e aguarda-se novas ordens. Que, entretanto, se reconcentrasse a flotilha da Colônia, conservando-se a Divisão entre a dita praça e a Enseada, com o objeto de estabelecer um bloqueio apertado sôbre êsse pôrto e o de Buenos Aires sem perdê-los de vista nem deixar de observar os movimentos do inimigo, ansioso como se o supunha de aproveitar a primeira brisa para sair em demanda da incorporação dos navios esperados do Chile Tal foi a decisão daquêle conselho consultivo, a que assistiram os Capitães-de-Fragata Beaurepaire, Eyre, Hayden, Pascoe, Grenfell e Mariath, escusando-se por indisposição Sena Pereira com uma nota honrosa que foi lida por Norton em presença dos circunstantes, aos quais fazia certa crítica».

Por não termos encontrado os originais das opiniões por escrito apresentadas pelos comandantes acima referidos, que, segundo o nomeado historiador, existem no Arquivo da Marinha do Rio de Janeiro, passamos a verter das «Campañas navales», os trechos necessários à ilustração do episódio que historiamos.

Dêste modo manifestou-se Sena Pereira, chefe da 3ª Divisão: — Depois do fôgo infrutuoso feito ontem ao inimigo, e em vista da ordem geral de V.S. feita a 10 do corrente, estou persuadido de que existem poderosos obstáculos físicos para atacá-lo e destruí-lo na posição em que o encontramos e ainda se conserva. Sendo assim, e achando-me bastante doente, como deve ter informado a V. S. o Cirurgião da corveta **Liberal**, que me examinou ontem, julgo já inútil minha permanência neste destino. Se apesar disso, as dificuldades forem aplainadas para destroçar o inimigo na paragem que escolheu, desde já renuncio tal resolução, porém acho preferível que consulte V. S. aos Srs. **Comandantes das embarcações maiores, os quais é necessário que travem combate mais de perto, e não na distância em que as balas só por ca-**

sualidade podem ofender. Quiçá então se faça necessário encalhar algumas embarcações para que sirvam de baliza às demais. Sendo assim, ofereço-me desde já para comanda-las e expôr-me como o mais inútil dos meus camaradas, recordando a V. S. encarecidamente a honra nacional, como a todos os militares que nos encontramos empenhados nesta luta. Porém se as dificuldades resultarem insuperáveis, penso que incontinente deve ser inteirado delas Sr. Almirante Comandante em Chefe da Esquadra para que tome as providências sôbre o caso».

Assim se manifestou o Comandante T. A. Beaurepaire: — «... devo dizer, que quantos ataques levarmos a êle (ao inimigo) na posição que ocupa hoje, seriam malogrados pela impossibilidade dos nossos navios se aproximarem bastante sem encalhar, como experimentamos ontem, reduzindo-se o ataque a canhoneiras contra canhoneiras, com desvantagem para nós, apesar de que as inimigas, além de serem protegidas pelos navios maiores, em ponto em que nenhum dos nossos pode chegar sem perigo, em caso de avaria, lhes é fácil de encontrar em terra os recursos de que carecem os imperiais. Por conseguinte sou de parecer, que devemos estabelecer um rigoroso bloqueio, e que o ponto mais vantajoso para êle é entre a Enseada e a Colônia, fundeando à noite, por não ser praticável cruzar a vela sôbre os bancos, de modo que o inimigo nunca possa marcar nossa posição, para evitar assim que intente sair do rio sem que isso importe perder de vista completamente, a fim de aproveitar a ocasião de acometê-lo logo que mude de surgidouro. Participando V. S. o que ocorre, poderá recer instruções com brevidade».

O Comandante Eyre deu, no dia 14, o seguinte parecer: — «... sou de opinião que com a esquadra do seu comando, poder-se-á bloquear rigorosamente a cidade de Buenos Aires entre os dois bancos, onde o canal permitisse com segurança para a Esquadra Imperial, de modo que nenhuma embarcação, seja qual fôr, o possa violar, desde que se apertasse a esquadra inimiga sôbre as Balizas Exteriores ou tivesse que sair ao nosso encontro».

A opinião do Comandante Hayden foi esta: — «Pela experiência de três tentativas de ataque, a pouca água em que está fundeada a esquadra inimiga, seu conhecimento superior do rio e o grande calado dos nossos navios, levar-lhe outro ataque seria tão estéril como os anteriores. Pelo que, sou de parecer que enquanto subsistam as atuais circunstâncias o inimigo sofrerá mais com um estreito bloqueio no Uruguai e abaixo de Buenos Aires, com a probabilidade dêsse povo obrigar á sua esquadra a aventurar um combate conosco, fora do seu fundeadouro, e em tal caso, pouco receio pode abrigar-se de que o seu resultado não seja favorável às armas de S. M. Imperial».

O Comandante Grenfell só respondeu no dia 15 nestes têrmos: — «... julgo de todo ponto contraproducente atacar o inimigo em uma paragem onde não se pode chegar a tiro de pistola, pois que ao contrário só se alcança expor ao fôgo os navios e as suas dotações. Não duvido seja possível alivia-los para tal fim e desde que isto se verifique devemos manter um bloqueio rigoroso entre a Colônia e a Enseada. Conviria sobremaneira despachar V. S. um oficial competente para representar isto mesmo ao Exmo. Sr. Almirante.

Se o deu, não conseguimos, infelizmente, encontrar o parecer do Comandante Frederico Mariath.

XIV — Diz dessa malograda investida o Comandante Sena Pereira em um dos seus escritos: — «No dia 11 de junho se pôz em execução o plano de atacar o inimigo em seu próprio fundeadouro, embora não fôsse mais do que uma escaramuça ou tiroteio com as canhoneiras que

cobriam os flancos da linha. Norton, comandante do bloqueio, retirou-se ao cair da noite, e o inimigo deu de vela, entrando pouco depois do anoitecer. Êste episódio insignificante — acrescenta o mesmo autor — foi considerado em Buenos Aires como um grande triunfo alcançado por Brown, e como tal encarecido e proclamado por tôdas as folhas periódicas da República, chegando o entusiasmo a tal ponto, que as senhoras mais distintas do país, ofereceram ao **vencedor** uma bandeira bordada por elas».

Em carta ao visconde da Laguna, escrevia o Almirante: — ... o inimigo sofreu alguma coisa em suas canhoneiras, mas não foi bastante para servir-lhe de escarmento».

Ouçamos agora o que apurou da documentação coéva o douto Barão do Rio Branco, grande conhecedor da nossa história, e que nos transmite em suas preciosas «Efemérides»: — «A ação começada à tarde, não passou de uma **naumachia**, na qual, sem nenhum resultado foram consumidas de parte a parte munições de guerra, como sucedeu na tentativa de ataque de Lord Nelson contra a flotilha francesa de Boulogne, em 4 de agôsto de 1801. Norton partiu de Quilmes com trinta e um navios (?) mas quase tôdas as escunas e canhoneiras atrasaram-se e não puderam tomar parte no fôgo. Os navios argentinos eram onze a princípio, e dezessete pouco depois, com o reforço de seis, chegados da Banda Oriental por cima do banco das Palmas. A grande distância que separava os combatentes em conseqüência da largura do banco entre o canal das Balizas Exteriores, em que estavam os nossos navios, e o ancoradouro interior dos Pozos, tornava inúteis as caronadas (195 na esquadra brasileira, 38 na argentina) e só permitia o emprêgo das peças, isto mesmo com a máxima elevação, e, portanto, com tiro incertíssimo. Os trinta e um (?) navios brasileiros (contando os distanciados fora do combate) só tinham 77 peças; os dezessete argentinos montavam 88. Na esquadra argentina houve um morto, na brasileira nenhum ferido ou morto, e nenhuma avaria. Os navios que mais se puderam aproximar foram as escunas **D. Paula** (Norton e Sena Pereira), **Providência** (W. Lisbôa), **Itaparica** (Petra de Bittencourt), o brigue **Caboclo** (Grenfell) e o brigue-escuna **D. Januária** (A.P. de Carvalho). O sol entrou às 4 horas e 51 minutos, e Norton fez o sinal de reunir, desistindo da sua tentativa. O Almirante Brown transformou esta inútil canhonada em um renhido combate, dizendo que com fôrças muitos inferiores, «repelira um ataque dos brasileiros»...

Ouçamos J. Armitage, sempre assaz inclinado aos argentinos sôbre os quais a influência inglêsa era predominante: — «A fôrça brasileira era aterradora; mas, por felicidade sua, os de Buenos Aires estavam senhores de uma posição inexpugnável. O único ancoradouro de Buenos Aires consiste em um canal separado por um grande banco de areia que segue paralelo com a corrente do rio em duas divisões denominadas o canal interno e o externo: o interno, na distância de uma milha de Buenos Aires, pelo seu pouco fundo, é inacessível a navios grandes, e só comunica com o canal externo por outro estreito, em circuitos, e de difícil navegação. No primeiro ancoravam as poucas embarcações da Divisão de Buenos Aires, ocupando o seu Almirante o canal de comunicação: ali protegida por um banco de areia que sai até a distância de cinco ou seis milhas, estava inteiramente fora do alcance da Divisão brasileira, composta principalmente de fragatas e outras embarcações de grande porte».

E termina por criticar a nossa política naval, nestes têrmos: — «O Brasil, **por motivo de ostentação** (?), querendo infundir nas nações estrangeiras uma idéia avantajada da sua fôrça naval, havia seguido

o sistema de comprar e fazer construir a sua esquadra de modo que não servia para a guerra do Rio da Prata, nem para proteger o seu comércio de cabotagem».

Como vimos, ùnicamente devido «à falta d'água e de bons Práticos, o afastamento da maioria das canhoneiras e também à falta de previsão e de ordens convenientes, reduziram o ataque projetado a mero tiroteio» — escreveu Laverger, futuro barão do Melgaço, que foi Ajudante d'ordens de Norton.

De outra maneira a Argentina teria que lamentar a perda total dos seus elementos navais no memorável dia 11 de junho (Buenos Aires festejava nessa data o 24° aniversário da sua fundação por D. Juan de Garay), data gloriosa que trinta e nove anos mais trade, em 1865, na batalha do Riachuelo veio cobrir do mais intenso fulgor as páginas na nossa brilhante História Naval.

É bastante dizer-se que a confusão foi tal nas linhas argentinas, em face da impetuosidade da avançada brasileira, que a pequena escuna de guerra **Isabel Maria**, tomada dois meses antes pelo inimigo e a quem já tinham imposto o nome de **Almirante Brown**, poude escapar-se do pôrto, apresentando-se aos nossos no dia 13, em Montevidéu.

Sôbre êste galhardo episódio assim se manifestou o Almirante Pinto Guedes: — «... esta manhã apareceram **três marinheiros nossos** (pena é não lhes ter dado o nome) conduzindo de Buenos Aires a escuna **Isabel Maria**, que pouco tempo antes da minha chegada aqui, havia sido apresada por um bergantim de sua esquadra, porém não trazia artilharia. Ofereceu-lhe conjuntura propícia, uma ação que teve lugar ante ontem, onze».

Apesar das damas argentinas, considerando a escaramuça de 11 de junho uma vitória nacional, terem ofertado a Brown um galhardete de seda, com a data do feito bordada a ouro; apesar de ter o representante diplomático dos Estados Unidos da América do Norte, com muito pouca compostura (perdoai-lhe, senhor, pois estava **mordido!...**) ter bebido à saúde da vitória (era o coronel John M. Forbes), o Navarca triunfante não se animou, durante **quase dois longos meses**, a abandonar o pôrto para mostrar aos portenhos que fôra de fato senhor do mar...

«Tal fué la famosa acción de 11 de junio!!...

À falta de outro mais expressivo e retumbante, hoje o nome pomposo de **Pozos** condecora a pôpa de um dos vasos de guerra da esquadra argentina.

XV — Tendo o Almirante Pinto Guedes escrito uma carta ao ao Chefe J. Norton sôbre o ataque de 11 de junho e, juntamente, lhe enviado uns retalhos de jornais de Buenos Aires referentes ao caso, respondeu-lhe o Comandante da 2ª Divisão de bloqueio nestes têrmos: — «O redator da «Gazeta de Buenos Aires», que V. Exª se dignou enviar-me, mente com tanta impunidade que seu artigo não me inspirou outro sentimento que o do mais profundo desprezo. Se o zelo, a atividade e o desejo de concluir esta luta, podem alcançar um resultado satisfatório, V. Exª deve fiar-se na Divisão que tenho a honra de comandar, embora só nos falte ocasião para prová-lo. **A tática de Brown, as vêzes que o tenho avistado, tem sido sempre a mesma: manobrar para levar-nos para cima dos bancos, a fim de fazer encalhar os nossos barcos de fôrça, ou, se nos afastamos obrigados pela pouca água, vangloriar-se de nos haver compelido a empreender a fuga.**

«Foi isto que sucedeu a 23 e 25 de maio e precisamente um dos motivos que me guiaram e à maioria dos Comandantes à resolução de não voltar a provocar o inimigo nas Balizas. Espero que o povo de

Buenos Aires, tendo quase constantemente nossa esquadra à vista, forçará a Brown a justificar suas bravatas, e, se êle decidir-se a atacar-nos fora dos bancos, espero que V. Exª nos estimará bastante para não duvidar do êxito.

XVI — O insucesso da nossa investida aos Pozos e de outras ações está ligado também a um recôndito fundo psicológico, que não será demais fazer ressaltar para esclarecimento do leitor. Reinava, desde os primeiros dias da nossa independência, com fundas raizes no passado, uma política surda, sutil e profundamente interesseira dentro da corporação da Marinha. O elementos lusitanos adesistas se esforçavam encarniçadamente por manter suas antigas posições predominantes, disputando-as por todos os meios e processos à minoria nacional, desgraçadamente sem o menor apoio do Govêrno Imperial, então declaradamente português. Com a incorporação de Oficiais de outras nacionalidades à nossa Armada, essa medida determinou uma nova corrente em que predominava o elemento inglês; e esta, também ao sabor dos seus interêsses e ambições pessoais de predomínio e de mando, pendia ora para os nacionais ora para os aderentes. Daí os contínuos e despropositados zelos, ciúmes, invejas, intrigas, susceptibilidades e competições, concorrendo lamentàvelmente para o mau êxito de empreendimentos militares que muito perto afetavam a honra da ação. A todo o momento podemos descobrir êsse intolerável espírito. E o nosso maior mal era a carência de um chefe digno, capaz, severo e firme, dotado de um fundo psicológico apurado e de uma forte envergadura moral susceptível de contrapor-se ao embate dessas ruins paixões e sobrepor-se, sobranceiro, aos seus subordinados, arrastando-os com a sua autoridade, e seu prestígio e o seu coração ao cego cumprimento do dever e ao nobre pôsto de sacrifício em bem da Pátria comum.

XVII — No mesmo dia em que se desenrolavam no estuário do Prata os acontecimentos mavórticos que acabamos de descrever linhas acima, o brigue nacional **Empreendedor** do comando do 1º Tenente Luiz Clemente Poutier, (1) aprisionava nas águas de Cabinda, na costa de Africa, o corsário inimigo **Escudera**, armado à escuna. A 18 de julho do mesmo ano chegavam os dois navios ao Rio de Janeiro, trazendo 20 dias de viagem e com quarenta e um prisioneiros a bordo. Julgado improcedente o aprisionamento pela Auditoria, a 14 de dezembro, foi confirmada a sentença pelo Conselho do Almirantado a 27 de fevereiro do ano seguinte. O barco foi incorporado à nossa Esquadra com o mesmo nome.

A 18 de julho chegava ao Recife o brigue-escuna **Ismenia** apresado também na costa de África ou de leste pelo referido brigue do comandante Poutier. O navio depois de reparado seguiu para a Côrte, sob o comando do piloto João Fernandes da Silva com 60 recrutas para a Armada, onde aportou a 8 de agôsto. Em 1825 o 1º Tenente Poutier comandava a sumaca **Imperatriz do Brasil**.

XVIII — Lê-se no «Diário Fluminense», nº 10, de 13 de julho de 1826: «O ilustre Almirante Guedes tem feito franzir o nariz a Brown e tem apertado o bloqueio de uma maneira tal, que nem uma só vela há escapado cá para dentro, depois que êle tomou posse do comando da Esquadra. Porém, o que eu e cá os nossos amigos desejamos, era

(1) Alberto Rangel, que consultou arquivos diplomáticos franceses, chama-o **Ponthier**, dedicando-lhe interessante capítulo de seu livro «Transanteontem».

que **o Almirante Guedes viesse mesmo em pessoa atacar o Brown**; ambos são Almirantes e, a falar a verdade, ambos mestres em seu ofício; portanto não deve haver cumprimentos; é abalroar uns com os outros e vencer ou ficar vencido. Demais a presença respeitável do honrado Almirante deve precisamente animar e influir muito os combatentes e bem fôra que S. Exª **tomasse em consideração que a honra da Nação brasileira** e a sua estão empenhadas nesta luta, e que todos estão à mira sôbre o resultado de suas operações. Eu assento que seria muito útil ao Brasil acabar quanto antes com esta canalha, porém se a guerra não põe têrmo durante êste inverno, então digo que o melhor é que o Govêrno do Brasil envie uma **carta de convite** a Brown com duzentos mil pesos em boa espécie, e logo se acaba. Neste caso fará o Brasil uma vez aquilo, que êle tem feito muitas. Se houvesse a bordo da Esquadra Imperial meia dúzia de Grenfell, Norton, já o coxo Brown teria ido muito pelos ares, porém como há de ser! Enquanto a... Valha-nos Deus!...

Em outro número do mesmo periódico, lemos os seguintes comentários mandados do Prata: — «Grenfell acusou de fraqueza a outros oficiais. — «**Eu não sei bater-me com fracos**; sôbre o elemento vos aguardo; aquêle que primeiro do que eu atacar o inimigo, com êsse, sim, medirei a minha espada!...» «Grenfell parece um desesperado; — continuava o informante — quer vencer ou acabar; sua conduta merece tôda a consideração; e com justiça da verdade, êle tem alguns companheiros que o imitam».

XIX — Por êsse tempo (6 de julho) o célebre corsário **Lavalleja** saía do pôrto de Patagones com duas presas com o intuito de entrar em Buenos Aires. Depois de ligeiro combate, com o nosso patacho de guerra **D. Januária** do comando do 1º Tenente Antonio Pedro de Carvalho (?), demandava o corsário o cabo de Santo Antonio a fim de entrar no rio Salado para abastecer-se e completar sua tripulação para continuar suas arriadas na costa brasileira, quando foi presentido pelos nossos esculcas. Vendo-se perseguido, procurou fugir, mas, em vão. Batido e cercado, não teve outro geito senão atirar-se à costa, onde naufragou. Sua equipagem logrou a custo salvar-se, recolhendo-se por terra a Buenos Aires, como informa o ofício do Almirante Guedes, de 9 de agôsto.

CAPÍTULO XXVII

Combate de Lara Quilmes. — Considerações a respeito. — Promoções. — Novas medidas tomadas pelo Almirante. — A Fala do Trono. — Os recrutas do Ceará. — Outras Notícias.

I — Depois da sua **estrondosa vitória** (!!!) dos Pozos, tão assombrados quedaram os marujos do Major-General Brown que, durante **quarenta e oito dias** não tiveram ânimo de abandonar a loca em que se amoitara sua **vencedora** esquadrilha, para medir-se com a 2ª Divisão Imperial.

No entanto, o bravo Chefe Norton mantinha-se tão firme e vigilante no bloqueio — declara com verdade e justiça o historiador argentino A. Carranza— «que no pudieron quebrantarlo ni los más recios temporales del segundo cuadrante (suestadas), tan temibles en esta latitud durante la estación de pleno invierno en que se hallaba, y muy cercano por otra parte el equinoccio no menos peligroso en radas sin abrigo alguno como la nuestra».

O Almirante Brown, ao receber a bandeira (a 3 de julho) que lhe haviam afertado as formosas e cativantes damas argentinas, a cuja testa se encontrava a senhora Maria Mendeville, secretária de uma «So-

ciedade Beneficiente», «penhorou a sua palavra (como já o fizera em vão outras vêzes... de que, **dentro de dois meses**, o comércio de Buenos Aires estaria livre» do bloqueio imperial... «Se verá!...» como diz Alzogaray.

Em face de tão perentória declaração, esperava o Almirante Pinto Guedes que o antagonista «saisse dos **Poços** para cumprir sua promessa porém, tendo-se passado boa parte do prazo marcado por êle para a conclusão do projeto, sem dar a menor demonstração de agredir, receei — escrevia o nosso Navarca — que a fôrça da Divisão que havia posto defronte de Buenos Aires, **lhe servisse de desculpa**, e se perdesse a boa ocasião que êle afiançava para aquela asserção. Antes que expirasse o tempo assinalado, tratei de lhe aplainar as dificuldades, pondo a Divisão quase na mesma fôrça da sua esquadra, confiando muito na disciplina da nossa, e muito pouco na sua, composta de oficiais sem disciplina nem perícia militar, que só vão para adiante enquanto não acham estorvo e dificuldades a vencer».

Nessas condições o nosso Almirante fez retirar da 2ª Divisão, empregando-os fora dos bancos, para leste, a corveta **Maria da Glória**, os brigues **Independência ou Morte** e **D. Januária** e as escunas **Maria Teresa** e **Providência**. E explicava, ainda: — «... eu a tenho pôsto assim, para baldar qualquer invenção, visto que o inimigo não desferrava do pôrto, não obstante a vista da cidade, a nossa Divisão foi ancorar em frente da barra».

Assim reduzida, no dia 29 de julho dirigiu-se a 2ª Divisão (11 vasos) da Esquadra Imperial, com o galhardo Chefe Norton à frente, para as Balizas Exteriores, dando fundo pelas 11 horas da manhã em uma linha NE-SW., perpendicular ao canal, ocupando-o todo. A 3ª Divisão, também conhecida por «Esquadrilha do Uruguai», chefiada por Sena Pereira, que se havia incorporado, ancorou em outra linha, perpendicular à primeira, e entre esta e a inimiga, «servindo de vanguarda para descobrir os movimentos que o inimigo tentasse fazer de noite». Essa operação, devido ao pouco andar dos navios, e com ser inverno, terminou já noite cerrada. Os navios da vanguarda receberam ordem de assinalar a aproximação do inimigo com continuados tiros de artilharia; e, fanzendo-se de vela, vir incorporar-se ao grosso da nossa fôrça. Duas escunas, sob vela, ficaram de ronda. O inimigo — informava o Almirante — vendo-se assim desafiado, começou a lançar foguetes ao ar, e «foi tal a algazarra, que se ouvia a grande distância».

O Major-General Brown, diante do compromisso de honra assumido, não pôde, afinal, escusar-se ao desafio que lhe faziam os seus antagonistas brasileiros. Resolveu, pois, embora assaz constrangido, aceitar o cartel com que lhe acenavam os denodados marujos do Império. Para isso, então, fez reunir a bordo da capitânia, dirigida pelo Sargento-Maior Tomás Espora, um conselho de comandantes a fim de expor-lhes seu plano de combate. Ao cair da noite do referido dia, tôda a esquadrilha suspenderia para cortar a formatura brasileira, procurando envolver-lhe a vanguarda e mete-la entre dois fogos, batendo-a assim em detalhe, antes que pudessem receber qualquer socorro dos mais poderosos navios da retaguarda. As conhoneiras, em caso de necessidade, estariam prontas a rebocar as embarcações maiores para a linha de fôgo. Entretanto, só às 22 e meia horas, atufada na escuridão da noite, velejou a esquadrilha adversa tangida por fresca brisa de nordeste, disposta a praticar a operação ajustada e lançar a confusão entre os nossos vasos, obrigando-os a canhonear-se entre si.

Contava a Fôrça Argentina as seguintes unidades:

Fragata **25 de Mayo** (capitânia), de 36 canhões de calibre entre 8 e 16 e uma estativa de foguetes, equipada com 236 praças, sob o comando de Tomás Espora. Almirante G. Brown.

Brigue **Independencia**, de 22 peças de calibre de 6 a 12, tripulado com 134 praças;

Brigue barca **Congreso**, de 18 peças de calibre 8 a 12, guarnecido com 164 homens e comandado por Fischer;

Brigue **Republica**, de 16 peças de calibre 8 a 16, com 128 homens de guarnição e do comando de Clarck;

Brigue **Balcarce**, de 14 peças de calibre 8 a 18, guarnecido com 83 praças e comandado por Nicolás Jorge;

Escuna **Sarandi**, de 9 peças de vários calibres, com 69 praças de tripulação e sob o comando de Pinedo;

Escuna **Rio de la Plata**, de 1 canhão de calibre 8, com uma dotação de 46 homens, comandada por L. Rosales;

Escuna **Pepa**, artilhada com 3 canhões, tripulada por 46 homens e sob o comando de Dandreys ou Andrea; e

Barcas-canhoneira Nºs 1, 2, 3, 5, 8, 9, 10 e 11, artilhadas com 1 canhão de calibre 24 e guarnecidas, da mesma forma, com 45 homens por embarcação.

A esta fôrça foi incorporado o corsário **Oriental Argentino**, de 13 canhões e 95 homens de guarnição e comandado por P. Dautant.

Como vemos, eram os argentinos 17 vasos, com 140 canhões de vários calibres e com uma equipagem de 1.353 praças.

A nossa Divisão de bloqueio (a 2ª) era constituída, na ocasião, pelos seguintes navios:

Fragata **Niterói** (capitânia), de 38 peças, comandante G. Parker; Pavilhão de Norton.

Corveta **Liberal**, de 22 peças, comandante B. Hayden;

Corveta **Itaparica**, de 20 canhões, comandante G. Eyre;

Corveta **Maceió**, de 20 canhões, comandante J.I. Maia;

Brigue **Caboclo**, de 18 canhões, comandante J.P. Grenfeil;

Brigue **Pirajá**, de 18 canhões, do comando de D. Carter;

Brigue **29 de Agôsto**, de 18 canhões, comandado por R. de Carvalho;

Escuna **Conceição**, de 4 peças, comandada por T. Thompson;

A 3ª Divisão, comandada por Sena Pereira, que lhe fôra incorporada, constava dos barcos abaixo nomeados:

Escuna **Leal Paulistana**, de 8 canhões, comandada por A. Carlos Ferreira; capitânia;

Escuna **D. Paula**, de 4 canhões, comandante Leocadio;

Escuna **Sete de Março**, de 3 canhões, comandante P. Osorio;

Escuna **Itaparica**, de 1 canhão, comandante P. Bittencourt;

Iate **Nove de Janeiro**, de 2 canhões, comandante M. Aranha;

Iate **Doze de Outubro**, de 2 canhões, comandante R. Steel; e

Canhoneiras Nºs 1, 3, 7 e 9, armadas, cada uma, com 1 canhão (Rio Branco não fala nelas).

Somava a nossa Fôrça Naval 18 vasos, 182 canhões e cêrca de 1.150 praças.

II — Em face do quase diário desafio dos nossos e da disposição êles tomada em frente ao pôrto, o Major-General Brown, para não cair do conceito que gozava, viu-se constrangido a levantar a luva que Norton lhe lançava.

Cerrara-se a noite de 29 de julho. A esquadrilha argentina depois de fazer-se rebocar pelas canhoneiras até a bôca do canal, zarpou ao rumo de leste tangida por excelente brisa de NNE. Ao desembocar no canal, batiam 9 horas e meia, a capitânia inimiga abalroou a escuna **D. Paula**, ali postada de vigilância, desarvorando-a de um mastro.

Comte. **Guilherme Parker**

Esta embarcação, que juntamente com a escuna **Conceição**, era o cerbero da nossa esquadra, fez logo o sinal convencionado. A **Niterói**, «ato contínuo, mostrou pela pôpa 3 faróis de côr significando aos de sua Divisão da presença do inimigo, que responderam com o sinal de reconhecimento e o de posição, que conservaram atopetados e bracando as vergas de gáveas cerraram fila, tal qual um pelotão de frecheiros».

«A poderosa fragata — escreveu Carranza — coberta de velas e recebendo por boreste o vento que refrescava aos poucos, ao tomar magestosamente a testa da coluna, para rumar para a **25 de Mayo**, que guiava à sua com igual resolução, apresentava um aspecto imponente pela sua fôrça e pela galhardia das suas linhas».

Serim 22 horas e 30 da noite quando troou o canhão, listrando a treva densa de relâmpagos lívidos. O navarca argentino, no primeiro

momento, quis retroceder; mas, em razão do vento e da estreiteza do canal, puxou para fora a todo pano, trocando com os brasileiros valentes rajadas de metralha.

Diz o Almirante Pinto Guedes: — «Julgou Brown, que saindo à noite, como estava escuro, pudesse abordar a **Niterói** para o que, dizem, metera mais de quinhentos homens na corveta».

Apesar das dificuldades e tropeços de que se viam cercados, saíram os nossos à caça dos republicanos, manobrando com grande habilidade para não deixá-los volver à toca amiga e segura.

Em certo momento, a **25 de Mayo**, reconhecendo, com dolorosa surprêsa, que só era seguida pela dedicada **Rio de la Plata** (Rosales), procurou por todos os meios desvencilhar-se da tenaz perseguição dos nossos. Logra arribar, dominando grande contrariedade, para incorporar-se, ilesa, aos demais navios, que haviam tresmalhado e sotaventeado, operação que conseguiu realizar quase a meia noite.

Ao levar a efeito esta manobra, não o fez impunemente, pois o **Caboclo** e os vasos mais próximos castigaram-na com encarniçamento. A escuridão era tremenda. Reinava já a confusão nos dois campos. Os tiros eram imprecisos. Crescia o perigo de elementos da mesma fôrça batalharem entre si. Nessas condições o Chefe Norton, ao chegar à altura de Punta Lara, achou mais prudente suspender o fogo e resolveu aguardar o sol do dia seguinte. A **Niterói**, que navegava em gáveas, atravessou a gata e atopetou o sinal geral de reunião.

E assim se passou o resto da noite, entre os nossos. «Irritado com os seus comandantes, — informa-nos Caillet Bois — que não o haviam secundado, o Almirante (Brown), envia-lhes seu secretário Toll para fazer-lhes presente do seu descontentamento e ao mesmo tempo transmitir-lhes novas instruções na previsão do próximo encontro. Por estas, ficavam os comandantes com inteira liberdade (?) de movimento, com a única advertência de que a capitânia seria sempre o ponto de reunião e que no caso de não serem distinguidos os sinais cumpriria o seu dever o navio que abalroasse com um mimigo».

III — Às primeiras e avermelhadas barras do nascente do dia 30 de julho, as duas Fôrças antagônicas encontravam-se fundeadas, mas em desordem.

Da nossa, só a 2ª Divisão e mais a escuna **Leal Paulistana**, capitânia da 3ª Divisão, estavam reunidas; a corveta **Liberal** mostrava-se a leste muito sotaventeada, enquanto as demais canhoneiras se apresentavam de cascos quase alagados.

Velejando para os nossos, aproxima-se garbosa a corveta **Maria da Glória** (Beaurepaire), procedente de Montevidéu. Era portadora de um paládio, penhor certo da nossa vitória naquele dia; a formosa e cativante Senhora Norton, D. Eliza Bland (1), que vinha visitar seu espôso e que, a seu lado, com grande ânimo e presença de espírito, havia de apreciar o desenrolar da sangrenta ação, soprando a chama do entusiasmo no coração da nossa maruja.

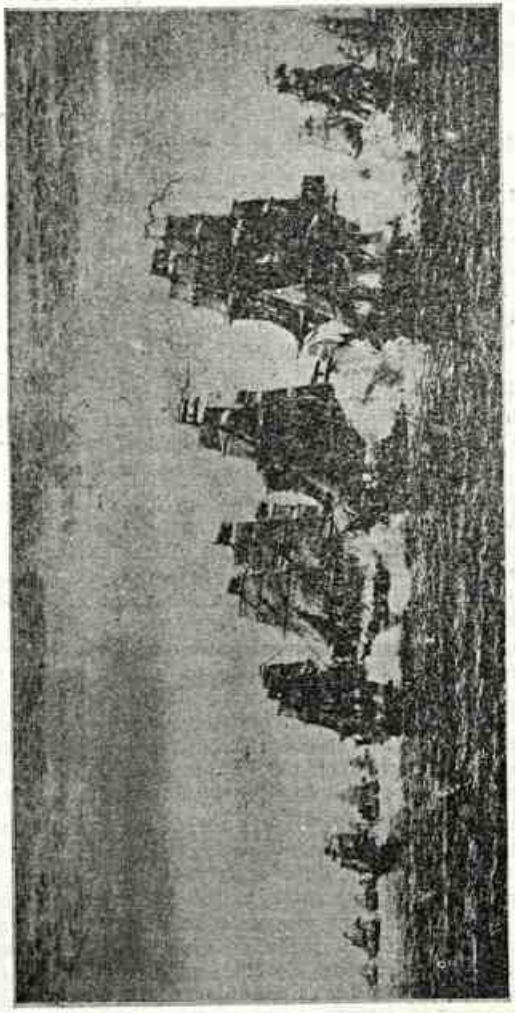
Ao despontar do sol arripiaram-se as águas barrentas do vasto estuário tocadas por uma brisa do norte. O inimigo, que se encontrava a barlavento, a favor dela, começou a movimentar-se, diligenciando fugir dos nossos e ganhar a sua base.

---

(1) Em a Biblioteca Nacional encontrei sob o nº III, 24, 1, 2, 3. nº 4 do Catálogo geral o trabalho — Mistress Norton — **A noiva brasileira**, novela, 1837, que julgo ser da autoria da senhora do bravo Almirante.

O denodado Chefe imperial, percebendo o propósito de Brown, fez sinal de suspender e velejar em demanda da esquadrilha republicana, antes mesmo de alcançar mais desafogada arena. Troou o canhão da nossa capitânia saudando o inimigo vacilante.

A brisa, que então soprava, começou a refrescar; e, rondando um pouco mais para leste, passou a favorecer as nossas quilhas, permitindo-lhes navegar com maior desembaraço.



Perseguição à capitânea argentina — 30 de julho de 1827

Pelas seis horas e meia da manhã, marchava a coluna brasileira, ainda não de todo alinhada, com proa ao les-sueste e a contra- bordo da fôrça adversa. O brigue **Pirajá**, situado entre as duas colunas, iniciou o combate, mandando valente bordada aos inimigos mais próximos, enquanto os demais continuavam a avançar, orçando sempre, para achegarem-se aos contrários.

«A linha brasileira — escreve um dos citados escritores portenhos — estendia-se de ESE. ao NNW. e os republicanos pretenderam cortá-la pela cauda, seguindo a tática de Nelson em Trafalgar, a fim de batê-la em detalhe e suprir o número com a **estratégia**» (!!!).

Vejamos como se saiu o audacioso navarca argentino, metendo-se em uma seara extranha à sua capacidade técnico-profissional e bélica.

«Ao arribar para consegui-lo — continua o cronista — arrastado Brown pelas correntes (!!!) perde barlavento (!!!). Atraiçoado assim pela **sorte** (diga-se, antes, pela sua imperícia...) que o deixa em mui crítica situação, e notando isso a capitânia inimiga (a **Niterói**), ordena à sua venguarda virar por d'avante, isto é, com proa ao nortte, com o propósito de proteger e cobrir os navios ameaçados, manobra que executada com **louvável decisão deixa Brown metido entre dois fogos,** obrigando-o a fazer sinal aos seus para arribar a fim de ampará-lo na desvantagem».

E era êsse o famoso navarca que — segundo Albarracín — sabia «resolver problemas táticos com singular acierto» e tinha verdadeiras «intuições nelsonianas»!.. Por essa amostra bem podia limpar as mãos à parede... pois nem soube dar desconto à corrente, nem aproveitar-se da posição de barlavento e nem tirar partido do próprio sol...

A rápida e acertada manobra do Chefe Norton, que soube, como perfeito profissional, dar o devido desconto à maré, não perder barlavento e tirar todo o partido dos êrros do seu contendor, — permitiu-lhe cortar a coluna argentina, com muita habilidade, na própria ocasião em que esta virara de bordo em roda e procurava orçar com amuras a boreste. Dessa maneira alcançaram os nosos isolar a capitânia inimiga do resto da sua desorientada e apavorada fôrça.

«Esta vantagem, porém, — escreve um rigorista comentador brasileiro, émulo do Chefe Norton — não foi aproveitada, sem dúvida porque o Comandante da Divisão, sendo aliás oficial de mar e de um valor já provado, **ignorava ou desconhecia os preceitos da tática naval,** pois se contentou com o aproximar-se do navio almirante, e batê-lo costado com costado até sua entrada no pôrto»...

O caso é que em nossa esquadra, até então, nunca se fizera, que eu tenha conhecimento pelo menos disso, evoluções táticas; nem temos ciência também que, entre nós, em tempo de paz se tivessem realizado tais exercícios, aliás sobremaneira necessários e úteis. O pouco que existia escrito sôbre o assunto, foi aplicado na ocasião, como é de ver, sem prévio tirocínio. É provável que houvesse oficiais que conhecessem, apenas de leitura, em livros estrangeiros, tais regras e preceitos.

Em ofício ao Govêrno (27-XII-27) explicava o Almirante Guedes: — «... os Comandantes que tenho atualmente têm a melhor qualidade para o serviço dentro do Rio da Prata; são valorosos, os inimigos já os reconhecem como tais e não se lhes atrevem como tão fàcilmente faziam em outro tempo; à fôrça de escolher, cheguei, ao acerto; **porém ignoram o que é Oficial de Marinha de Guerra, porque nunca tiveram tal escolha; os estrangeiros eram do comércio, e os nossos não têm servido senão em navios separados ou nesta esquadra sempre dividida. Em esquadra regular nenhum dêstes, que conheço, saberá executar a mais simples evolução** »

O Chefe James Norton, como sabemos, servira na Marinha Real inglesa e, além disso, era um profissional assaz acatado pelos seus pares. Não sei o que o comentador brasileiro queria que êle fizesse mais...

Executada a tempo e na ocasião oportuna a manobra do envolvimento da capitânia adversa, cabia a cada um dos seus comandados,

sem haver para isso necessidade do estímulo por meio de sinais, secundá-lo com energia e bravura em reduzir o inimigo.

« A corveta **25 de Mayo**, abraçada, por assim dizer, pelas fragatas **Niterói** e **Maria da Glória**, que se conservaram durante quase todo o tempo uma pela alheta e outra pelo través no outro bordo, tendo pela proa um navio que lhe varria a tolda e outro que a batia pela pôpa evidentemente não podia suportar por espaço de três horas o fôgo de **vinte e três navios** (!!!) — diz, com pouca verdade, o historiador argentino — quando só tínhamos na ocasião 14 vasos e a maioria dêstes não ocupada com a perseguição da almiranta inimiga.

«O Chefe argentino excedia em muito ao nosso na falta de conhecimentos profissionais, pois mostrou neste combate uma imperícia completa, deixando abandonada a sua retaguarda que seria infalìvelmente perdida se se tivesse feito um sinal (não havia necessidade dêle desde que os comandantes tivessem iniciativa...), que ordenasse a perseguição dela; mas os navios de ambas as fôrças, depois do rompimento da linha, manobraram cada um como entendia o seu comandante e sem a menor combinação durante o combate, que durou por horas sem que houvesse um só sinal».

Ouçamos o que nos deixou Nelson escrito no seu célebre «Memorandum»»: — «... se, porém, durante o combate os sinais não puderem ser perfeitamente avistados ou **compreendidos, todo o Comandante estará em seu pôsto quando tiver colocado o seu navio perto e pelo través de um vaso inimigo»**.

Quer o comandante Caillet Bois, historiador portenho, que Brown tivesse mandado transmitir aos seus comandados, pelo seu secretário Toll, a observação acima, dando-lhes também «entera liberdad de movimiento». Que fizeram êles? «Estaba escrito que **una vez más** le fallarían sus capitanes, acorbadados sin duda por la desigualdad del lance; y el buque insignia... volvió a encontrarse sólo, con la goletita de Rosales por única compañera».

«Nessa ocasião — escreve o exigente comentador brasileiro — podiam e deviam ter sido tomados o navio almirante e os dois brigues cortados na sua retaguarda...»

IV — Batida de perto pelos fogos arrazadores da **Niterói** e do **Caboclo** a capitânia inimiga meteu em cheio e deitou a fugir. Disse O Almirante Guedes, com certa acrimônia, «que Brown bateu-se sempre correndo e fugindo com fôrça de vela, sem admitir combate regular em distância própria de quem quer sustentar o lugar e ponto de honra, e sempre perto dos bancos para fugir em se vendo pôsto em aperto e sem lhe importar o pundonor, que anda anexo aos Oficiais das Marinhas regulares; toma sempre a vereda do guerrilheiro ou salteador...»

Em face do belo resultado alcançado pelos brasileiros, os navios adversos se apavoraram, desistindo de cumprir a ordem de Brown — «que se abalroe con uno enemigo» — fugindo o **Congreso** para a Punta Lara, seguido de perto pelo **República**, dirigidos ambos por comandantes pusilânimes. O **Independencia** e o corsário **Oriental Argentino**, batidos e caçados pelos brasileiros, faziam fôrça de vela, logrando a muito custo alcançar os Pozos. A **Sarandi**, deixando-se cair para sotavento, imitou logo o movimento esquivo dos companheiros. Os covardes abandonavam assim, à sanha dos nossos marujos e artilheiros a sua brava companheira e guia.

A impávida **Niterói** e a galharda **Maria da Glória**, cada qual mais diligente, seguidas de perto pela **Liberal**, já maltratada, e o brigue **29 de Agôsto**, mais veleiros e de mais fraco calado, crivavam de balas

o inimigo. A **Leal Paulistana**, veleira escuna, seguia na esteira sangrenta da fragata argentina, batendo-lhe a pôpa com seus pequenos canhões. Brown, sempre bravo, defendia-se tenazmente em desabalada corrida.

A **Niterói** «prolongada à meia amarra escassa pela alheta de sotavento de **25 de Mayo** joga com vantagem a dupla bateria de seu bordo, enquanto que o alentado francês Beaurepaire, fazendo alarde do muito andar do seu navio, de uma posição cômoda varre a proa do seu antagonista «obrigando-o a defender-se com o furor de quem necessita vencer prontamente para salvar-se» — escreve um cronista platino.

Grenfell, o denodado, no catavento do **Caboclo**, «arriba sôbre a pôpa de Brown, que já não pode esconder o seu descalabro e, julgando assistir as convulsões supremas da nobre capitânia, toma do porta-voz para falar-lhe no idioma que lhes era comum, com o fito de fazer cessar uma matança inútil: — «**Admiral Brown, hoaaa..! Let go the jack... I invite you to tea this evening at my cabin...**» (Almirante Brown, ohoo...! Amaine seu pavilhão... Convido-o a tomar chá esta tarde em minha câmara...)

Brown, «colocando o seu óculo debaixo do braço, respondeu sem vacilar por meio idêndico ao seu digno rival: — «**No, nooo.., My flag is revited; so let us go on in our play, for it is nother waaa... rm**». (Não, naaão... Meu pavilhão está pregado para proseguir no jôgo que está quen... te).

«De passagem um dos bergantins do inimigo, que seguia com os outros a precipitada fuga de sua almiranta, disparou alguns tiros e vieram as balas de uma pirâmide matar um marinheiro do bargantim **Caboclo** e ferir cinco pessoas, entre estas o valoroso e empreendedor Grenfell — comunicou o Almirante. O navio foi obrigado a suspender a caça. A **Liberal**, com avaria no aparelho, diminuia a marcha e distanciava-se das demais; a **Itaparica**, no ataque que levara aos brigues inimigos, desarvorara o velacho; o **Pirajá**, por sua vez, manobrara desastradamente, ficando fora do campo da luta.

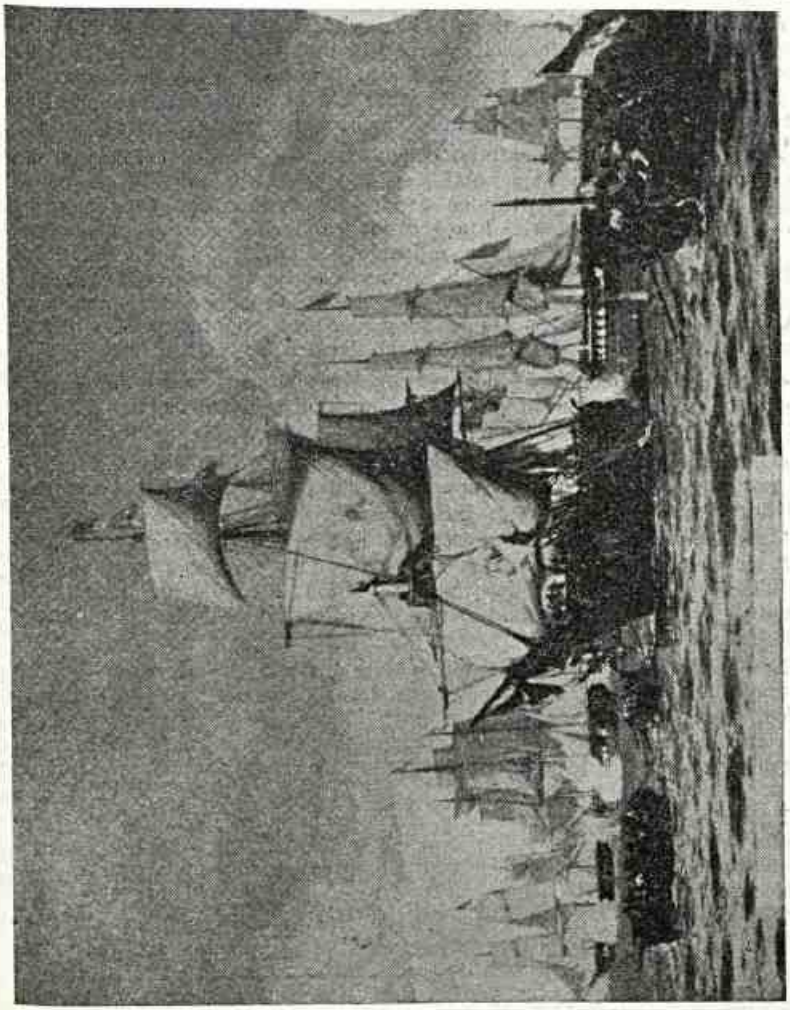
Pelas 10 horas e meia da manhã o combate ainda proseguia encarniçado. A capitânia inimiga «parecia um crivo», estava desarvorada; a sua mastreação e velame consistia no mastro grande sem mastareus nem vêrgas, e na gata, velacho e traquete.

«Os projetis brasileiros aram de roda a roda as baterias da **25 da Mayo**, abrindo, ao passar, claros sensíveis. Uma bala encadeiada destroça a mór parte da guarnição de uma peça do convés, enquanto muitas outras danificam seus mastareus de velacho e joanete. «**La carnicería espanta** — narra um escritor argentino. **Apenas hay brazos para retirar los muertos y los heridos de que están sembrados los puentes que, rebosando en sangre principian ya a derramarlo por los embornales y desaguaderos del buque**».

A escuna inimiga **Rio de la Plata**, dando um nobre exemplo de heroismo, se esforça e afadiga por auxiliar a sua capitânia que, tendo arribado tudo e com vento pela alheta, procurava refugio sôbre os bancos.

Repentinamente o brigue imperial **29 de Agôsto** abandona a caça; era ferido gravemente no braço esquerdo o seu denodado comandante. Passou a seu bordo para dirigi-lo o comandante Sena Pereira. A **Maria da Glória** já tocava o fundo e é constrangida a abandonar a caça, enquanto a **Maceió**, secundada pelo brigue acima, faz fôrça de vela na perseguição dos brigues argentinos. Era muito tarde já para alcançá-los; os covardes distanciavam-se sobremaneira da gloriosa arena.

Inexplicável é não terem tentado os nossos abordar a fragata inimiga. «Hecho éste sorprendente en las circunstancias, — escreve Caillet Bois — cuya única explicación seria el **temor** de que Brown hiciera volar su buque». Estou mais propenso a crer que Norton não o tivesse tentado por se encontrar sua senhora a bordo... **Cherchez la femme**... Não o medo mas o amor fizera ninho naquele grande coração...



Castigada pelos nossos vasos a «24 de Mayo», capitânea da Esquadra argentina, desaparece do cenário da luta (julho de 1827)

V — E a mísera e desmantelada capitânia da esquadra argentina, velejando com o traquete, o velacho e a rebeca, metera-se por entre os bancos. a furtar-se à fúria destruidora dos vasos imperiais. Êstes, diante da trincheira dos bancos e alfaques, suspenderam a caça. Brown lograva assim escapar; e o seu navio, cercado pelas canhoneiras que passaram a reboca-lo, seguiu qual esquife flutuante até encalhar no banco da cidade. Outros vasos inimigos, na precipitação da fuga, fo-

ram se estrepar no banco de Camarones. Vivas resoavam entre os nossos. Mais uma vez os nossos bravos imperiais marinheiros davam uma lição de mestre os petulantes inimigos.

Eram onze horas do dia quando o Chefe Norton, embora não plenamente satisfeito com o resultado da jornada, que esperava ser arrasadora do poder naval argentino, fez sinal de suspender a perseguição e de reunião.

A fragata **25 de Mayo**, decantada capitânia da esquadra de Brown, ficou reduzida a tão deplorável estado de ruina, que jamais lhe foi dado navegar; pois foi a pique, passados dias, açoitada pelas vergastas de um pampeiro escarninho. Só um século depois, uma draga impiedosa e irreverente trouxe à tona alguns dos seus destroços...

Tivemos nesse movimentado e sangrento combate, conhecido em nossos anais marítimos pelo nome de Lara Quilmes, além de pequenas avarias materiais, a lamentar os graves ferimentos dos Comandantes J.P. Grenfell, que perdeu o braço direito, e Rafael José de Carvalho, que ficou sem o braço esquerdo, e David J. Taylor, oficial da **Niterói** ferido no ventre; ao todo seis (6) mortos e vinte e quatro (24) feridos, segundo a parte oficial do Almirante Pinto Guedes. O comandante Walker, do paquete inglês **Queensburg** declarou que as perdas brasileiras tinham sido 6 mortos e de 15 a 20 feridos.

«A perda que os nossos adversários tiveram no pessoal não é bem conhecida» — diz o Barão do Rio Branco. Sabe-se apenas que foi muito grande a bordo da **25 de Mayo**.

«O Correo Nacional» de Buenos Aires, disse no dia 1º de agôsto: — «... por las relaciones particulares parece que no excede de 30 muertos e 70 heridos».

O «Mensageiro Argentino» (3 de agôsto) e o «British Packet» (nº 1, de 4 de agôsto) reduziram a 48 os mortos e feridos, mas, depois, êste último (nº 46, de 17 de junho de 1827) dava outros algarismos: 55 mortos e feridos. Segundo outras versões tiveram êles 136 mortos e 158 feridos.

Em ofício de 9 de agôsto informava o Almirante Guedes: — «As gazetas de Buenos Aires só confessam dezoito mortos e trinta e tantos feridos, quando se sabe por cartas particulares que os entrados no hospital andam mais por noventa; mas ainda ninguém pode calcular o número de mortos pelo cuidado com que o ocultam, só passando mais dias se poderá saber».

Brown nas «Acciones Navales», diz: — «La pérdida del **25 de Mayo** en esta acción fué la del piloto Lapsley y 14 hombres muertos, contándose 23 heridos entre ellos el capitán Espora; de éstos, quatro sucumbieron».

Entretanto, na folha de serviços de Brown lê-se que «quedó destruída la capitana y una **tercera parte de su tripulación muerta y herida...**» Logo, só na capitania 79 baixas. Carranza nos apresenta um documento com as seguintes perdas argentinas: **25 de Mayo**, 14 mortos e 22 feridos; **República**, 1 morto e 4 feridos; **Balcarce**, 1 morto; **Congreso**, 2 mortos e 3 feridos. Total: 18 mortos e 29 feridos.

Depois do combate desabou sôbre o estuário tão forte pampeiro que a nossa esquadra foi obrigada a fundear em frente e bem perto de Buenos Aires, às barbas do derrotado inimigo.

A título de informação damos abaixo o comunicado do Almirante Brown ao Govêrno, a respeito de sua derrota de 30 de julho:

— «Exmo. Sr. — **Provocados para sair temos batido mas não rendido os inimigos** (!!!); permita V. Exª informar-lhe

que os navios da Nação estão livres. É-me sensível essegurar que são **muitos os mortos e feridos**; e entre os últimos o meu bravo capitão Espora. A **25 de Mayo** está completamente destroçada; far-se-á uma lista dos mortos e feridos e se enviará com a presteza possível».

«O golpe decisivo, — dizia o nosso Almirante— que havia a dar-se por mar consistia em **atacar e destruir os navios da República** sempre que aparecesse ocasião; êste foi constante e eficazmente dado pela Esquadra».

Os nossos denodados marujos estavam cumprindo, como vemos, as suas declarações.

VI — Vejamos o que diz J. Armitage sôbre êste combate. «Os de Buenos Aires poderiam ter ficado muito tempo sem ser molestados, se Brown na esperança de surpreender os seus antagonistas, não tivesse tido a temeridade de deixar a sua posição na noite de 29 de julho de 1826. Sendo, porém, mal ajudado, e tendo um oficial bravo e inteligente por seu adversário, não tardou em se arrepender.

«Pelo bem dirigido fôgo das fragatas, a capitânia de Brown, antes de amanhecer o dia, ficou totalmente arruinada, e com a maior dificuldade pôde ganhar a sua primeira posição, apesar de ter sido rebocada pelas canhoneiras, e pelo brigue **República**, em que Brown içou o seu pavilhão. Desde esta época, os de Buenos Aires, em razão da insignificância de suas fôrças, contetaram-se com tomar a defensiva; mas, por meio de corsários, que aprontavam continuadamente, conseguiram em pouco tempo **tornar-se mais formidáveis do que nunca**»...

A 2 de setembro, o Ministro da Marinha oficiava ao Almirante Guedes: — «Sua Magestade o Imperador a quem foram presentes os ofícios de V. Ex^{a} n^{os} 50 e 51, recebidos a 27 de agôsto último, e datados de 3 e 4 do mesmo mês, fica inteirado dos combates de 29 e 30 de julho, e espera que os Oficiais da Esquadra que V. Ex^{a} comanda prosigam sempre em dar ao Império do Brasil exemplos de bravura e lealdade. Tendo o mesmo Augusto Senhor ouvido com satisfação a notícia que V. Ex^{a} dá relativamente à possibilidade do restabelecimento do valoroso Capitão-de-Fragata Grenfell, que fôra ferido naqueles combates». E, pelo glorioso feito praticado pelos nossos bravos oficiais na ação que acabamos de descrever, o Govêrno Imperial condecorou com a dignataria do Cruzeiro a Beaurepaire e a Grenfell, com o oficialato a Norton, Sena Pereira e Eyres, com o grau de cavaleiros e 1^{vs} Tenentes Carlos Ferreira e Thomaz Thompson. Por decreto de 17 de setembro do mesmo ano Grenfell obteve uma pensão de 600$000 anuais.

VII — Ao abrir-se o Parlamento Nacional, em maio de 1826 lia o Imperador a sua «Fala do Trôno», em que se externava dêste modo a respeito da guerra civil que raivava no sul do país:

«Todo o Império — explicava êle — está tranqüilo, exceto a prpovíncia Cisplatina. A província Cisplatina, — continuava linha abaixo, — é a única que não está em sossêgo, como já disse, pois **homens ingratos, e que muito deviam ao Brasil**, contra êle se levantaram, e hoje se acham apoiados pelo Govêrno de Buenos Aires, atualmente em luta contra nós. A honra nacional exige que se sustente a provincia Cisplatina, pois está jurada à integridade do Império».

Haviam sido eleitos representantes da Cisplatina às Câmaras brasileiras, o Padre Damaso Larrañaga (reconhecido Senador a 22 de janeiro de 1826) e o argentino nato, D. Lucas José Obes. Êste não tomou assento, em 1826, pois fugiu como birbante, para o Rio da Prata em um brigue inglês, mal rompeu a revolução; mas lá os seus caroáveis

patrícios meteram-no mui merecidamente na cadeia. Foi, então substituído no mês de abril por D. Nicolás Herrera, oriental de «instrução não vulgar, de um semblante simpático, de maneiras polidas; fluente e doce em sua conversação, e sumamente dissimulado; tinha enfim todos os dotes precisos a um perfeito cortesão». Era «homem talhado para altas cavalarias», anota A. Varela. O manhoso Padre Larrañaga, comprometido na revolução, escusou-se, alegando estar quase cego (como enxergava longe!...); foi, então, substituído por outro oriental D. Francisco Llambi, que tomou assento em abril, mas, por sua vez, sob pretexto de moléstia, pediu licença em junho para retirar-se. Criticando essa dubia e indecente atitude, dizia um periódico da época: — «Se o Sr. Llambi quer contemporizar e preferir os enormes vencimentos, que percebe em Montevidéu, ao serviço da nação que o sustenta, isto é outra coisa; porém **alegar enfermidade é pouco exato e até não muito airoso!**» Que casta!... E era assim, dêsse modo indigno, que procediam conosco os **próceres** do Uruguai, alguns dos quais haviam votado a incorporação...

A 7 de julho o deputado Herrera apresentava uma indicação para que fôsse pedida ao Govêrno a remessa dos atos de incorporação da província rebelada e outros documentos referentes ao caso. Êste Nicolás de Herrera, elevado ao título de Barão do Rosário, em maio de 1825, apresentara, segundo Souza Docca, uma sugestão em doze parágrafos para se manter fiel à Banda Oriental. Achava êle ser de tôda conveniência, que o comando da fôrça armada estivesse sempre nas mãos de chefes portuguêses (!!!); que fôsse dissolvido o Regimento de Dragões Orientais da União, devendo a maior parte da oficialidade, sargentos e cabos ser brasileira ou **portuguêsa**; que todos os homens notados como díscolos, capazes de influência no país, e todos os Oficiais que tivessem tomado parte nessa revolução, deviam ser retirados do país por espaço de três a quatro anos. Mas, afinal, como os demais da mesma casta brava, bandeou-se também...

VIII — O govêrno da pronvíncia do Ceará, nesse entretempo, oferecera ao Govêrno Imperial 3.000 homens para reforçar o nosso Exército que se organizava no Rio Grande do Sul. Começou o govêrno provincial por mandar proceder a um violento recrutamento em sua circunscrição. A proporção que vinham chegando as miserandas levas de rústicos caboclos, iam sendo elas embarcadas a trouxe-mouxe, sem dó nem piedade, a bordo dos transportes. A primeira remessa dêsses infelizes veio para o Rio de Janeiro num brigue fretado (232) e uma sumaca (189). Só a bordo desta faleceram durante a travessia 68 degredados. Os homens desembarcavam em ceroulas, outros seminús. O deputado geral Albuquerque, que testemunhara essa miséria, no navio em que viajara, denunciava-a à Câmara na sessão de 11 de maio declarando que a alimentação era de carne sêca e farinha de mandioca, sem botica nem cirurgião a bordo, morrendo sete por dia. Nunca se vira barbaridade igual: homens acorrentados pelo pescoço, preferindo a morte a virem para o Rio de Janeiro!!!

Em outra embarcação, no brigue **George Frederic**, entrado no Rio a 7 de abril, com 45 dias de viagem, tinham sido embarcados 591 cearenses, apesar dos protestos do médico; vinham a meia-ração d'água e de mantimentos; faleceram em viagem, arrasados pela varíola e outras enfermidades, 274.. Eram remetidos pelo deshumano Comandante das Armas coronel Conrado J. de Niemeyer.

A 11 de julho chegava da mesma procedência o brigue **Bomfim**, comandado pelo 2º Tenente Antonio Joaquim, com 94 recrutas. Nos vasos de guerra, onde a higiene se fazia mais rigorosa, a mortalidade era quase nula.

A 9 de agôsto, aportava à Guanabara, vindo do Ceará, o brigue **Emperador do Brasil** transportando 250 recrutas dos quais tinham morrido 100 em viagem e existiam a bordo 50 atacados de varíola. Diante dessa triste contigência, fruto do descaso dos nossos administradores pelas preciosas vidas dos seus compatrícios, o deputado Cunha Matos leventava a voz em solene protesto: — «Os cidadãos brasileiros não são mandados como homens; remetem-se como bestas de carga êstes defensores da Pátria! São êstes os que vão servir a Nação? São êstes os homens que hão de apresentar ao inimigo um coração intrépido e corajoso? O seu colega Albuquerque propunha que se recomendasse ao Govêrno uma sindicância a respeito da causa da morte de 553 recrutas vindos em quatro diferentes viagens, para que fôssem punidos os responsáveis. Falou ainda o deputado Vergueiro, protestando contra tamanha desumanidade.

A 4 de agôsto entrava ainda do Ceará, com quarenta e tantos dias de viagem, o brigue **Boa União** com 230 recrutas e vinte soldados, tendo falecidos 66 dos primeiros atacados pela varíola. A 5 de outubro entravam do norte os brigues **Bomfim** e **Dois de Julho** trazendo 107 recrutas.

E era assim que os governantes, mais preocupados com a sórdida política portuguêsa, desejavam que a Pátria fôsse defendida vitoriosamente nas raias sul-riograndenses! Para que se não percam e para que sirvam de exemplo a essa casta de ruins administradores e maus patriotas, aqui estampamos o nome dos indivíduos que presidiram o Ceará na vigência da guerra que sustentamos contra as Províncias Unidas: José Felix da Azevedo e Sá e Antonio de Salles Nunes Belford.

Como é de ver, com êsses processos bestiais de recrutamento, tornava-se a guerra cada vez mais impopular. No período de 1825-26 o Ceará remeteu para a Côrte 2150 recrutas, dos quais faleceram em viagem 412, foram recolhidos ao hospital 314, extraviaram-se 58. Atacado na Câmara dos Deputados, o Cel. Niemeyer foi demitido do cargo, sujeito a conselho de guerra e, afinal, absolvido.

A respeito do transporte dessas levas de miseros nortistas, vejamos o que nos diz o historiador Rocha Pombo: — «Para se ter uma intuição bem nítida daqueles tempos bastaria uma vaga notícia do que era então o serviço do Exército e da Armada, para o qual se recrutava gente válida em tôdas as províncias, e a talante das autoridades. «Caçavam-se homens como bestas, até nas florestas, onde se iam êles refugiar contra as matilhas perseguidoras. O caso mais horrível, que fez consternação em todo o país, é o do Ceará, de onde, mais de uma vez, se arrancaram centenas de creaturas humanas, para deixá-las morrer de miseria e de doenças em viagem para o Rio. Não era pròpriamente a exigência do serviço militar o que determinava semelhantes impiedades, mas a conveniência de aliviar a Província do excesso da população que lhe perturbava tôda a economia. O expediente era, na verdade, prático e infalível: nem deixava receiar que os degradados volvessem aos lares... Povoações inteiras despovoaram-se em poucos meses. Foram muitas levas de recrutas retiradas assim do Ceara, sem que houvesse poder algum superior que coibisse tais abusos. Reduzida ficou assim aquela provincia à maior desgraça possível: dois terços dos seus habitantes andavam foragidos, e a miséria levou grande parte da população ao desespero...» «Mas essas coisas não se passam só no Ceará. O que se fazia na África nos tempos do tráfico, pratica-se agora, sob o regime constitucional do Império, com pessoas que se dizem livres. Não havia direito algum desde que se não contava com as graças dos poderosos; pois mesmo quando não tinham de atender a requisições de gente para o serviço da primeira linha, os Capitães-móres recrutavam para

VARIAÇÃO DA ALTURA POR 1' DE ANGULO NO POLO

Fórmula: $\frac{\Delta a}{\Delta t} = \text{sen } A \cdot \cos \varphi$

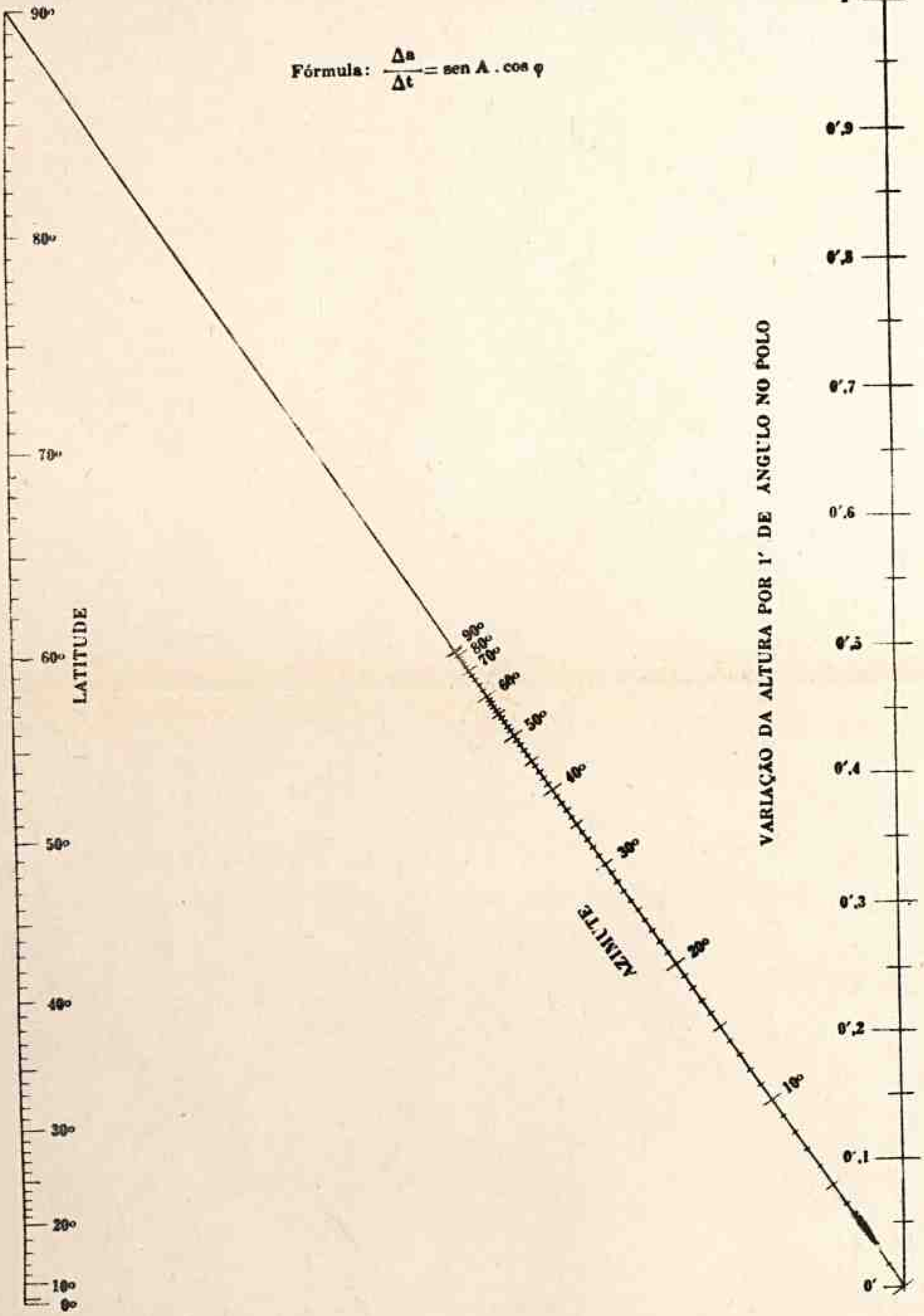


GRÁFICO PARA RETA DE ALTURA

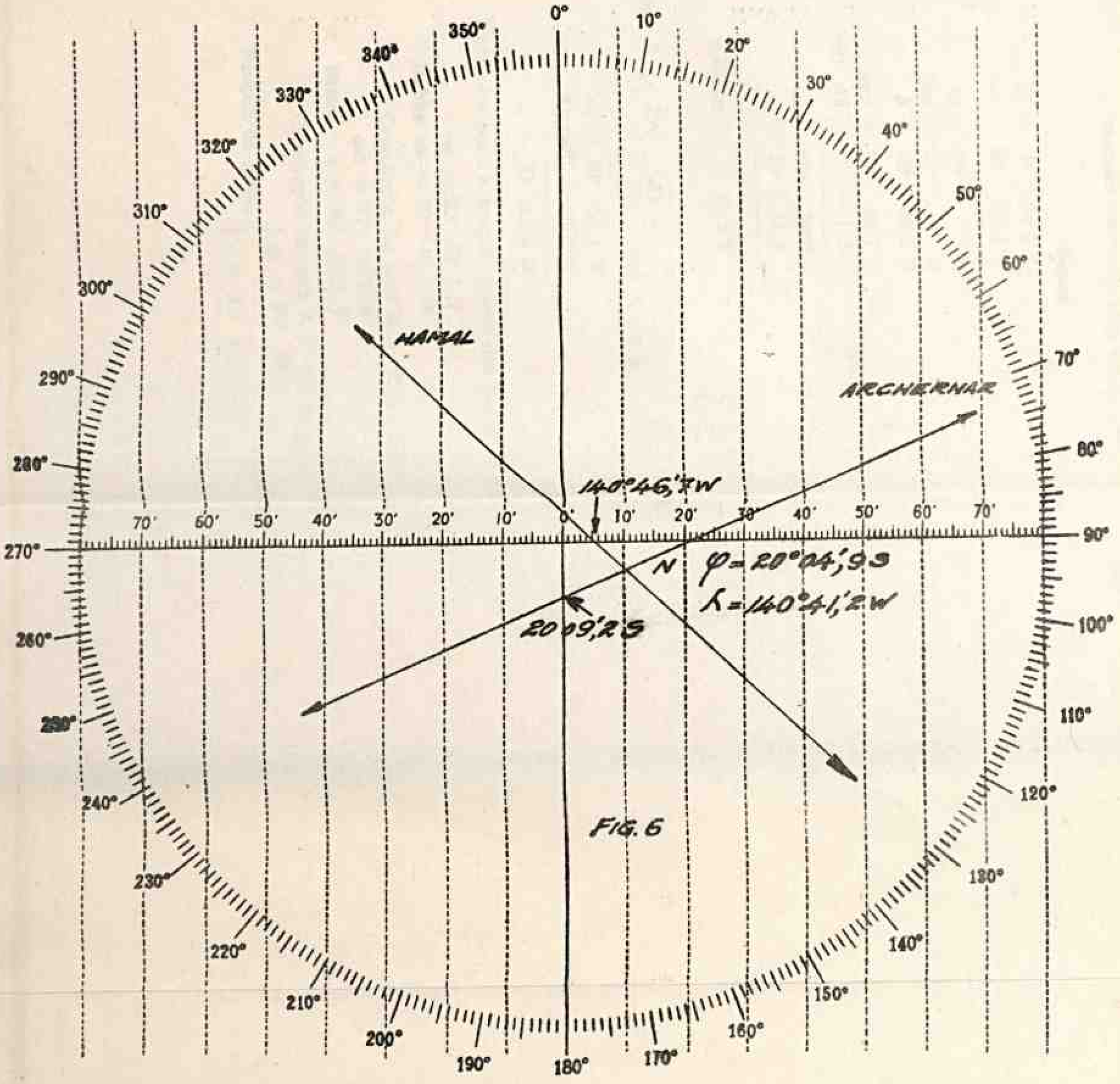


Fig. 6

D.H.N.-0620-1
6 - 1947 - 12.500

de guerra pode resistir a esta incrível combinação de técnica moderna: o avião supersônico e a bomba atômica? Em outras palavras, não estamos diante de uma transformação radical tanto dos conceitos de paz como de guerra no que se refere à atividade oceânica dos homens?

Sem dúvida a Marinha de Guerra desaparecerá automàticamente com a Marinha Mercante, pois, se esta deixar de existir, com ela se extinguirá a missão da Marinha, que é justamente assegurar o domínio do mar para garantir suas linhas de comunicação e suprimento, ao mesmo tempo que corta, perturba ou reduz as do inimigo.

Contudo, um exame menos perfunctório e menos sentimental da questão, mostrará que, tanto quanto nos é dado prever, nem se encontra realmente essa tendência do tráfego aéreo se substituir ao marítimo, nem a bomba atômica é uma ameaça inevitável aos navios, muito embora uma e outra influência tenha de ser levada em conta quando se estudam os poblemas relativos às necessidades marítimas.

O avião representa não só um fator importante no transporte hodierno, especialmente no caso de passageiros e de mercadorias de pequeno pêso e grande valor, como é uma ameaça tão séria às esquadras, que alterou os conceitos clássicos da guerra naval, dando-lhe o significado mais amplo de guerra aero-naval e obrigou à criação de um novo tipo de navio, o aeródromo, resposta eficaz e oportuna às veleidades de ataque dos aviões de terra.

Mas o equilíbrio ainda não se rompeu e há mesmo razão para supor que não será rompido nos próximos tempos. Um dos alvos mais procurados durante a segunda guerra mundial, a tonelagem mercante sofreu perdas consideráveis, havendo períodos fundamentalmente difíceis para os aliados em que os afundamentos mensais superaram um milhão de toneladas.

Apesar disso, não só a Marinha Mercante mundial conseguiu recuperar sua posição, como aumentar de 50% sua tonelagem, atingindo mais de cem milhões no ano passado com um acréscimo anual de cêrca de 4%. Resultado um tanto paradoxal diante do desenvolvimento da aviação comercial no pós-guerra. Mas há ainda um sintoma de grande vitalidade do transporte marítimo; o número de passageiros transportados tem aumentado constantemente. Tudo indica, portanto, que as previsões dos que com facilidade exploram o progresso aviatório, relegando o navio ao rol das coisas do passado, falharam pelo menos quanto à imediatice de uma tal revolução.

A realidade é que as trocas de mercadorias se fazem cada vez mais por via marítima e que, se a aviação comercial aumenta sempre o número de seus passageiros, o navio continua a ser por excelência o meio de transporte das mercadorias pesadas, como as máquinas, os minérios e o combustível.

Nêsse particular, o petróleo tem uma situação à parte. Antes da Segunda Guerra a frota petroleira mundial orçava em 16 milhões de toneladas. Já em 1956 se contavam 45 milhões de toneladas, crescendo na razão de 10% ao ano. E' fácil considerar que um tal crescimento acompanha de perto a sêde de combustível que caracteriza o desenvolvimento industrial de nossos tempos. Em particular, as necessidades de petróleo cresceram também em virtude das linhas aéreas e, conclusão que não é do agrado dos detratores do poder marítimo, há mais navios nos mares para que possamos manter mais aviões nos ares.

Todo êsse progresso se faz na época de pleno desenvolvimento comercial da aviação e mostra portanto que, pelo menos enquanto o tipo de transporte aéreo tiver as limitações do atual, o desenvolvimento da Marinha Mercante é um fenômeno econômico pràticamente independente do progresso aviatório e seguirá as mesmas linhas que o caracterizam através da história.

Como conseqüência, estamos diante de dois fatos irretorquíveis da situação mundial: primeiro, o tráfego marítimo está aumentando anualmente na razão de 4%; o segundo, o tráfego aéreo transoceânico aumenta na razão de 10% por ano. Ora, o tráfego aéreo transoceânico também tem de ser protegido no mar e uma tal proteção só poderá ser eficazmente obtida empregando navios.

Ambos êsses fatos conduzem assim à admissão de que a Marinha de Guerra não pode deixar de se adaptar à necessidade cada vez maior de proteger o tráfego transoceânico, tanto aéreo quanto marítimo. Sua missão não ficou portanto reduzida pela existência do avião; pelo contrário, ampliou-se. A aviação dos navios aeródromos deu uma nova dimensão à ofensiva naval. Levando a arma aérea às proximidades do teatro de operações, a marinha emprestou ao avião a mobilidade da fôrça naval ao lado de um raio de ação mais efetivo. Tirou-o da escravização da base terrestre e com isso, libertou-o das contingências de distância e de condições meteorológicas, que tanto podem influir na guerra aérea. Permitiu-lhe o reabastecimento em combustível e munições nas proximidades dos objetivos de suas missões. Pô-lo assim permanente e eficazmente no próprio teatro das operações navais, dando-lhe a capacidade de intervenção oportuna, tão difícil de obter quando se apela para os aeródromos terrestres. Dessa forma o navio aeródromo passou a possuir uma potência ofensiva considerável. Sua ação pode ser

feita a distâncias iguais ao raio de ação dos aviões torpedeiros ou bombardeadores, que transporta, isto é, a distâncias em que não pode ser hostilizado por nenhum navio de superfície de outro tipo. Essa situação lhe confere um particular domínio do mar e do ar em tôrno de si, que constitui um fato novo na guerra marítima, ao qual não devemos cerrar os olhos por motivos irrelevantes, oriundos de uma apreciação unilateral da excelência da arma aérea.

Quanto à temerosa presença da bomba atômica, é necessário estabelecer primeiro até onde seu emprêgo contra uma esquadra poderá interessar ao adversário. É evidente que a possibilidade de um ataque atômico tornará em geral precário o abrigo dos portos, onde a concentração e a imobilidade dos navios contribuirá para aumentar sua vulnerabilidade. No mar a dispersão será de obrigatoriedade e isto conduz naturalmente a uma organização mais difícil dos comboios, de que se aproveitarão naturalmente os submarinos. Segundo a afirmação um tanto simplista do General Jacquot: «A tempestade artificial provocada pela explosão e a nuvem radio-ativa que cai, deslocando-se com velocidade igual à dos navios rápidos, constituem um perigo mortal para os navios mercantes de um comboio e um risco certo para os navios de guerra da escolta».

Contra tais perigos o mar fornece êle próprio os meios de proteção: primeiro, a dispersão, com as desvantagens que já referimos; segundo a própria água, borrifada em abundância sôbre a superestrutura e o convés dos navios, como meio eficaz de descontaminação após um ataque atômico. Nessas condições o navio constitui um excelente abrigo para o pessoal e, o que é mais, um abrigo que se pode afastar com velocidade das águas contaminadas.

O mar garante assim a sobrevivência do navio.

E o navio constitui, hoje, como outrora, o elemento indispensável ao domínio do mar.

«Quem domina o mar, goza de maior liberdade política».

Êsse pensamento expresso há mais de 3 séculos por Francis Bacon, resume admiràvelmente a influência do poder marítimo ao longo da história.

A Marinha de Guerra é a espinha dorsal dêsse poder, pelo qual se afirma a soberania brasileira como um prolongamento oceânico da Pátria.

É preciso fortalecê-la, para que desempenhe sua missão tanto na paz como na guerra.

O Brasil, nascido da grande aventura oceânica de Portugal, tem ainda hoje sua economia e população concentradas na

faixa litorânea, dependendo do mar para a distribuição de seus produtos no próprio mercado interno. Já foi por isso comparado a um grande arquipélago. Faltam-lhe navios para que não apodreçam nos portos do sul o trigo e o arroz, que escasseiam nas mesas do norte.

Dotado de mares piscosos, a ausência de frotas de pesca aparelhadas e bem orientadas faz do pescado iguaria de luxo, mesmo à beiramar.

Apesar dos esforços da Marinha não há possibilidade de um patrulhamento efetivo da costa com os recursos de que dispomos; da mesma forma o socorro marítimo é escasso e os recursos de reparos de navios são minguados. Basta dizer que, enquanto não se realizarem as obras que a Marinha empreendeu para construção de suas bases, a única possibilidade de docagem em nossas costas se encontra no Rio de Janeiro. Por isso pagamos altas taxas de seguros.

Disse o grande Ruy que «as raças nascidas à beiramar não têm o direito de ser míopes».

É preciso que se abram os olhos do Brasil para êsses problemas de paz, que a guerra pode agravar a ponto de romper de modo irreparável o precário equilíbrio econômico brasileiro. É imprescindível estabelecer sòlidamente a estrutura de nosso poder marítimo em todos os seus aspectos, a maioria dos quais repousa na organização de serviços indispensáveis à nossa própria economia de paz.

É de suma importância que se fortaleça a Marinha. Para fazê-lo é necessário que se considerem todos os fatores que influem na eficiência de uma fôrça naval: — dos navios e armamentos aos homens que os guarnecem; da organização, que coordena suas atividades, ao modo como essas se somam ao esfôrço nacional.

Mas não só de navios e armas eficazes, de chefes cultos e de guarnições adestradas, de boa estrutura orgânica e de serviços adequados depende o valor de uma fôrça naval. Para que todos êsses elementos se amalgamem num só destino, que é o de bem servir à Pátria; para dar-lhes a unidade de propósitos, que traduz a unidade ideológica, é mister que se lhes forneça a argamassa, a fôrça de coesão, que deriva da inviolabilidade dos princípios e das tradições navais.

A Marinha tira mais fortaleza de suas tradições e do valor moral de seus homens do que das estruturas imponentes dos navios. Cada tradição que se abandona é uma pequena vitória que se perde. Já um grande pensador americano afirmava que «os povos que olvidam suas tradições perdem a consciência

de seus destinos». No entanto, temos visto nos últimos tempos uma melancólica indiferença pelos nossos costumes navais.

A tendência, que se observa, de uma legislação única para as três armas é uma inclinação iconoclasta, que atenta contra o que de mais respeitável e de mais forte se encontra na edificação do espírito de classe indispensável à continuidade histórica das fôrças armadas. A pretexto de reduzí-las a um denominador comum nacional, se tem atentado contra o que de mais puramente nacional cada uma das fôrças herdou de nossos antepassados.

Nada tem sido considerado como suficientemente digno de ser mantido diante da ação niveladora, que deve ser considerada pelos bons brasileiros como contrária aos interêsses da Pátria. Tal tendência é tanto mais suspeita, quanto mais se aproxima do interêsse bolchevista em romper com o passado e dar à vida o caráter material e imediatista, que torna os homens em simples elementos de uma máquina política sem entranhas.

Por acaso ou por propósito e também muito pela indiferença criminosa de nossos dias, tem se procurado ver num preceito constitucional a igualdade absoluta das fôrças armadas. E com isso se enfraquecem tôdas e se afrouxam cada vez mais os laços que deveriam ligá-las. As fôrças armadas são diferentes em seus propósitos diretos, diversas em suas tradições, caracterizadas pelos seus meios de ação, pela formação de seus homens, pela sua história; mas são três expressões de uma só diretriz superior, que é a defesa nacional; de um só orgulho que é o de fundir a glória de cada uma numa só transfiguração que é a glória do Brasil; de um só dever e uma só honra que são a honra e o dever de tudo sacrificar pela Pátria.

Dentro dessa tarefa sublimada, é preciso que cada uma seja soberana de suas tradições, que as tornam fortes individualmente, que as tornam unificadas, dignas de si mesmas, como o primeira etapa de se fazerem dignas do Brasil. As tradições navais, como as do nosso Exército, como as da nossa jovem mas cheia de serviços Fôrça Aérea, pertencem ao Brasil, mas têm de ser guardadas piedosamente pelo carinho de cada uma. Ninguém pode impor tradições: nem as leis, nem os regulamentos, nem as ordens de qualquer natureza. Mas é sempre possível atentar contra elas e enfraquecê-las, desagregá-las de tal forma, que percam o sentido nacional de uma fôrça moral a serviço da Pátria.

Um dos modos de anulá-las é começar por considerá-las sem importância; é julgar que pouco importa que o modo de fazer a saudação militar seja alterada, que o ritual de bordo seja modificado, que o cerimonial marítimo sofra uma reforma,

se as coisas de valor como a eficiência do navio, o espírito combativo, a unidade de ação se conservam. Aí reside justamente a falácia do raciocínio iconoclasta; a eficiência dos navios, o espírito combativo de uma guarnição, a unidade de ação de uma fôrça são cimentados pela tradição naval.

Altere-se a hora do arriar da bandeira e os espíritos marujos se inquietam, sentindo confusamente que alguma coisa fundamente arraigada aos sentimentos da Marinha acaba de ser violentamente atingida; mude-se o costume secular de bater as horas ao sino de bordo e se terá silenciado uma grande voz à que prestaram ouvido gerações e gerações de marinheiros; em seu lugar ficará um silêncio capaz de alterar fundamente o rítmo da vida marítima. Proiba-se o linguajar marinheiro e as guarnições com êle perderão um dos mais fortes elos de sua coesão para o sacrifício e para a luta.

Deixemos de uma vez essas idéias primárias e mesmo suspeitas de querer igualar os costumes, os hábitos, e até a formação dos homens e mantenhamos com a mesma convicção com que pretendemos manter as glórias de nossos antepassados, a tradição viva, forte, inquebrantável de cada uma de nossas fôrças. Só assim conseguiremos conservar para o esfôrço comum em defesa da Pátria o alento, o ânimo, o destemor, o brio e a abnegação, que nos legaram os marujos de outrora, quando nos deixaram êsses símbolos tão significativos de uma grandeza que é preciso preservar. Subordinadas a um único dever, orientadas por um único propósito na defesa e honra do Brasil, as fôrças armadas podem exercer juntas, sem perda de seus atributos tradicionais, o destino superior de garantir a inviolabilidade da Pátria em todos os aspectos.

É indispensável para isso que cada fôrça mantenha sua individualidade na organização, na orientação e na integração de seu esfôrço a serviço da Pátria.

É imprescindível que cada uma tenha sua cooperação garantida, nas mesmas condições e dentro de sua órbita de ação, nas decisões dos órgãos superiores da defesa nacional. Quer nas comissões interministeriais, quer nos órgãos de ação combinada, essa harmonia e independência das três fôrças representa a maior garantia de sucesso. Romper êsse equilíbrio por qualquer consideração de caráter subalterno, será repetir erros sôbre os quais a história dos últimos conflitos já emitiu julgamento. Será, no que tocà a Marinha, admitir que não existem na conduta da guerra situações primordialmente navais, propósitos e objetivos específicos da ação marítima, cujo tratamento deve ser orientado por conceitos de estratégia bem diversos dos que presidem a outros aspectos da guerra.

Sem o direito de tomar decisões no plano estratégico em pé de igualdade com as armas irmãs, a Marinha fortalecida em sua estrutura material e orgânica, robustecida no culto de suas tradições, elevada no valor profissional e moral de seus homens, pode, ainda assim, falhar na sua tarefa de garantir para à posteridade a liberdade, a integridde e a nobreza da Pátria Brasileira.

Para lhe dar êsse direito, devemos procurar fazer com que sua voz seja ouvida e respeitada, devemos combater tudo que conduz ao amolecimento, à divisão e à corrosão das virtudes básicas da gente marinheira.

Para tanto, nesta hora sagrada em que nos elevamos pela evocação a viver com os grandes marinheiros do passado, coloquemo-nos acima das paixões, que cegam, fora do alcance das ideologias, que corroem, e, vendo além dos horizontes restritos das divergências momentâneas, a perenidade dos interêsses da Pátria, conservemos a tarefa gloriosa da Independência e sejamos, como outrora, a fôrça de coesão, que não permitirá que se divida o Brasil."

———

NAVIOS MERCANTES ESTRATÉGICOS

Contre-Amiral A. LEPOTIER

(«Revue de Defense Nationale», Avril 1956)

A guerra da Coréia para os Americanos, como a da Indochina para nós, conduzida a mais de 10.000 quilômetros das Metrópoles, veio dar relêvo à importância capital dos meios de transportes transoceânicos de grande rendimento, sôbre os quais repousa, por definição, a estratégia Atlântica.

Ora, as «performances» dos transportes aéreos, notadamente em suas espetaculares travessias do Atlântico Norte, realizadas em apenas dez horas enquanto os mercantes mais rápidos gastam cinco dias para cobrir o mesmo percurso com velocidade econômica, mascaram, aos olhos da opinião pública, as verdadeiras possibilidades relativas ao avião e ao navio, quando se trata de transportes maciços e prolongados e a grande distância no ultramar.

As autoridades Americanas, pouco suspeitas de conservantismo em matéria de utilização dos progressos técnicos, foram as primeiras a revelar os algarismos que mostram a limitação do emprêgo do avião em tais transportes. Assim, quando estudaram, em 1942 as condições para o estabelecimento de um tráfego estratégico de 100.000 toneladas por mês entre San Francisco e a Austrália, encontraram-se face aos seguintes algarismos:

> — por mar, 44 navios cargueiros, utilizando 3 200 homens de guarnição, consumindo 26.000 toneladas de óleo combustível, para ida e volta, transportadas nos tanques dos próprios navios;
>
> — pelo ar, 10.000 aviões, utilizando 120.000 especialistas (em vôo e nas bases), consumindo 700.000 toneladas de gasolina a serem colocadas em locais intermediários, preferivelmente nas escalas insulares, por 85 navios petroleiros.

Além das enormes diferenças, em quantidade e qualidade nas necessidades do pessoal e material bem como no consumo de combustível, a utilização aérea punha em foco êste fato capital e sempre verdadeiro na hora atual — um transporte dessa ordem exige uma tonelagem maior de navios (neste caso navios petroleiros) se realizado por via aérea, do que se fôsse feito diretamente por navios cargueiros.

É que, com efeito, um avião consome de combustível líquido, aproximadamente, uma carga igual à sua carga útil para cada 2.000 quilômetros. Nestas condições, é materialmente impossível o transporte dos produtos petrolíferos de que irão necessitar, para bases longínquas onde não exista produção local, por via aérea.

O General Arnold, Comandante em Chefe das Fôrças Aéreas Americanas, dava conhecimento dêste fato ao Presidente dos Estados Unidos, a propósito da ponte-aérea «India-China» a ser estabelecida na distância de 900 quilômetros:

> «Em seu vôo de ida e volta de Assam a Kumning, escrevia êle, um avião-tanque C37 consome três e meia toneladas para transportar quatro. Nestas condições a 14ª Fôrça

Aérea não pode ter em vista verdadeiras operações se não quando o reabastecimento de combustível puder ser assegurado por um pôrto marítimo Chinês».

Ainda mais recentemente, M. Patterson, Presidente da «United Air Lines», confirmava êstes fatos indicando que, para transportar de San Francisco a Sidney, em um mês, a carga correspondente a de um navio tipo « Liberty» seria preciso dispor não sòmente de 110 aviões DC6 mas também de 3 navios petroleiros para reabastecer êsses aviões em suas escalas.

Êstes fatos, — temos que acentuar — não são válidos senão no estado atual de técnica de propulsão dos aviões e dos navios. Não nos devemos esquecer que os primeiros navios a vapor consumiam tais quantidades de carvão que não podiam fazer longas travessias sem escalas e que, naqueles tempos os veleiros levavam o carvão aos pontos de reabastecimento distantes, enquanto que, atualmente, os navios a motor podem fazer a volta ao mundo sem necessidade de rabastecimento de combustível. Talvez ainda venha a ser assim, algum dia no futuro, para os aviões propelidos com combustível nuclear; mas também é verdade que, para transportar cada tonelada, nas velocidades e com as capacidades usuais dos meios considerados, é mister uma potência da ordem de 1 CV sôbre água, 10 sôbre terra e 1.000 pelo ar.

CARGUEIROS ESTRATÉGICOS DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Tendo avaliado corretamente o papel dos transportes marítimos sôbre sua estratégia global de ultramar, os Estados Unidos empreenderam gigantesco programa de construções navais, prelúdio indispensável a tôda operação ofensiva. Para ganhar a batalha da tonelagem lançaram ao mar mais de 5.000 navios de carga, representando uma capacidade de transporte de 50 milhões de toneladas. Êsses navios foram concebidos para atender às necessidades estratégicas imediatas, levando em conta, na medida do possível, sua utilização comercial ulterior. De simples concepção, para permitir a construção rápida em grandes séries, eram de características médias, notadamente quanto à velocidade econômica.

A série maior foi a dos navios tipos «Liberty», que asseguraram o ritmo dos transportes para as operações decisivas e, notadamente, para os desembarques em França. Eram barcos de 10.500 toneladas dispondo de 5 porões. As operações de carga e descarga podiam ser feitas com os recursos de bordo, dispondo os navios, para êsse fim, de um pau de carga de 50 toneladas, um de 15 toneladas e os demais de 5 toneladas. Êsses navios podem manobrar e transportar:

— 200 veículos militares, 100 carros de combate, ou — 175 veículos, dos quais 29 a 30 carros de combate, 20 a 30 caminhões de 2 a 5 toneladas, mais 3.500 toneladas de munições e material diverso, ou — em camarotes e alojamentos, 10 Oficiais, uma centena de Suboficiais, ou Sargentos, 700 soldados, mais 4 a 5.000 toneladas de material ou 14 carros de combate de 30 toneladas, 70 veículos diversos e 2.000 toneladas de material.

Foram construídos mais de 2.000 navios tipo «Liberty», dos quais cêrca de 1.500 estão hoje em disponibilidade na reserva dos Estados Unidos. Os demais, ou foram cedidos aos estrangeiros ou desapareceram por diversas razões.

A velocidade prática dêsses navios é de 11 nós, o que acarretava na constituição de comboios lentos; logo que se esboçou a vitória quantitativa da tonelagem, os Estados Unidos iniciaram a construção de navios de dimensões comparáveis porém com maior potência de máquinas, podendo desenvolver 15 nós: os cargueiros tipo «Victory», dos quais mais de uma centena foi reativada, com prioridade, para a guerra da Coréia. Ao mesmo tempo os Americanos construiram cêrca de 400 navios petroleiros do tipo T2, igualmente indispensáveis para assegurar o recebimento de carburantes pelas Fôrças Expedicionárias de terra, mar e ar, em tôdas as partes do mundo. Têm os T2 capacidade de 16.500 toneladas e uma velocidade de 14,5 nós, que lhes permitem navegar em comboio com os «Victory».

INCOMPATIBILIDADES ESTRATÉGICAS E COMERCIAIS

Quase no fim das hostilidades, as enormes necessidades de transportes civis e o desaparecimento, quase completo, das frotas mercantes da Europa Continental e do Japão permitiram, durante alguns anos, o emprêgo da tonelagem estratégica construida pelos Estados Unidos, em particular pela França, já muito feliz em adquirir, em boa conta, 15 cargueiros tipo «Liberty» e 12 navios petroleiros T2, atendendo à organização dos estaleiros de construção naval. Entretanto, desde que as condições normais de concorrência internacional, em matéria de construção e exploração, começaram a desenvolver-se livremente, êsses navios não puderam manter a luta com os navios concebidos sob o escopo único da rentabilidade comercial.

Excluído o número limitado de «tramps» — navios que vão biscatear o frete aos azares dos mercados — o rendimento de um navio de comércio impõe-lhe características exatamente adaptadas ao tráfego previsto: tonelagem, número e disposição dos porões de carga e dos aparelhos de manobra, calado, velocidade econômica, etc.. Mesmo utilizados como «tramps» os navios tipo «Liberty» raramente encontram pleno emprêgo para suas 10.500 toneladas e consomem muito mais combustível por tonelada transportada que os navios a motor. Em 1953 estimou-se que, durante um ano, computado em 260 dias de mar, um «Liberty» consumia mais de 500 toneladas de óleo combustível ou seja a quantia de 25 milhões de francos dêsse carburante, enquanto que um cargueiro a motor da mesma capacidade, assegurando o mesmo serviço e ainda com velocidade superior em um nó, não consumia senão 2.400 toneladas de óleo diesel, ou seja a quantia de 16 ou 17 milhões de francos.

A evolução do tráfego petrolífero mundial, por outro lado, deslocou-se, num rumo sem precedentes, no sentido das grandes tonelagens. As quantidades transportadas por mar aumentaram em proporção considerável em relação ao acréscimo contínuo do consumo e da produção. Esta última continua principalmente localizada em regiões separadas, por vastas extensões de mar, das zonas de grande consumo e, por razões econômicas o refino se faz, de mais a mais, quase ùnicamente próximo aos portos de descarga. Daí resulta que o grosso do transporte marítimo se faz com a carga sob a forma de petróleo bruto.

A França importou, em 1938, 3 milhões de toneladas de produtos petrolíferos. Hoje recebe, nas zonas de refinação, (Dunquerque, Havre, Ambíes, Lavère), 24 milhões de toneladas de petróleo bruto e consome, na Metrópole, 16 milhões de toneladas de produtos que refina. Os 8 milhões de diferença representam as perdas na refinação e a exportação de produtos refinados para os países de ultramar da União Francesa ou para o estrangeiro. A procura aumenta cêrca de 5% por ano.

O transporte do petróleo bruto se caracteriza pela viagem de ida, em lastro, e pela de volta, em plena carga; o rendimento comercial de um tráfego nestas condições aumenta com a capacidade de carga e com a velocidade do navio. Para a singradura entre a França e o Oriente Médio, de cêrca de 5.000 milhas marítimas, um navio petroleiro de 12.000 toneladas, com 40 homens de guarnição com a marcha de 11,5 nós, transportará 85.000 toneladas por ano. Um navio que desloque 16.000 toneladas com marcha de 14 nós (caso dos T2), embora exija mais 5 homens de guarnição, poderá transportar 123.000 toneladas por ano, o que redundará na redução do prêço de transporte por tonelada, em 8% em relação ao caso anteriormente figurado. Enfim, se o navio deslocar 32.000 toneladas e tenha velocidade de 16 nós, com uma guarnição de 50 homens, transportará anualmente 270.000 toneladas, cujo custo de transporte será inferior em 15% em relação ao primeiro caso.

Daí a corrida para o acréscimo de tonelagem e de velocidade econômica, iniciada há seis anos atrás e que ainda assistimos hoje. Em 11 de novembro de 1950 era lançado ao mar, em Saint-Nazaire, o petroleiro **Berenice** de 31.200 toneladas, correspondendo ao transporte, em plena carga de 42.000 toneladas de petróleo: comprimento 235 metros, bôca 26 metros, calado em plena carga 10,75 metros, velocidade de 15 nós. Era na ocasião o maior petroleiro do mundo, mas êsse título caiu em 25 de julho de 1953 para o **Tina-Onassis** de 45.000 toneladas; depois para o **Almatik Soavd Al Awal**, de 47.000 toneladas — o primeiro navio da marinha Saudita e em 1955, os estaleiros franceses em Saint Nazaire e em Dunquerque construiram dois petroleiros de 52.000 toneladas, correspondendo à capacidade de transportar 68.000 toneladas de petróleo para a companhia «Tide Water Associated Oil Co» de San Francisco. Desta vez o comprimento passou para 238 metros e a bôca para 31 metros.

A entrada em serviço dêsses petroleiros gigantes tornaram não rendável a utilização dos petroleiros estratégicos T2 no tráfego de importação do petróleo bruto. Êstes navios podem ainda ser utilizados econômicamente no tráfego de reabastecimento de produtos refinados para os países que não disponham de indústria de refinação, com a condição de que as necessidades do tráfego correspondam às capacidades de carga dêsses navios. É raramente o caso da União Francesa, onde a distribuição dos produtos de nossas refinarias é feita principalmente por pequenos petroleiros de cabotagem.

NOVOS PETROLEIROS ESTRATÉGICOS

Inversamente a nova frota de petroleiros importadores gigantes carece de características estratégicas convenientes a essa categoria de navio na eventualidade de um conflito futuro. Êles constituem, com efeito, objetivos muito importantes e muito vulneráveis: no decorrer da última guerra os petroleiros foram os alvos prediletos dos aviões e dos submarinos e um dos maiores dêles, na época, o nosso **Emile Noguet** foi torpedeado em 12 de outubro de 1939. Dêsse ponto de vista não há interêsse, tipicamente falando, em «colocar muitos ovos na mesma cesta».

Por outro lado, como já mostramos, a capacidade dêsses navios adapta-os mal ao papel de reabastecedores de produtos refinados, muito variáveis de acôrdo com as circunstâncias imprevisíveis de tempo de guerra.

As dimensões e, principalmente, o grande calado, proibem-lhes o acesso a numerosos portos e cais de atracação e a utilização dos canais de Suez e Panamá, em plena carga. O calado máximo no canal

de Suez está atualmente limitado em 35 pés (10,67 metros), correspondendo a 32.000 toneladas de um petroleiro em plena carga. O canal deverá ser dragado para permitir passagem de navios calando 36 pés, o que virá permitir sua utilização por navios petroleiros de 36.000 toneladas. Os petroleiros de tonelagem superior não poderão, portanto, utilizá-lo em plena carga.

As dimensões dos petroleiros gigantes limitam igualmente, de maneira considerável os diques capazes de receber êsses navios para as docagens periódicas ou para reparo de avarias em caso de guerra. Enfim, embora a velocidade dêsses navios ultrapasse hoje a dos T2, a evolução técnica e tática da guerra estão impondo um aumento de velocidade ainda maior para aumentar a segurança, face aos submarinos de grande velocidade em imersão e aos ataques aéreos, enquanto que os explosivos nucleares obrigam a aumentar a distância entre os navios de um mesmo comboio e dêstes aos seus escoltas.

É por isso que o Pentágono está preocupado, desde 1951, pela substituição dos petroleiros T2 da última guerra mundial por navios petroleiros com características mais modernas. Em sua mensagem ao Congresso, em fins de janeiro de 1952, apresentando a proposta orçamentária, o Presidente Truman, na pauta relativa à Defesa Nacional, anunciava o próximo início de construção de um protótipo de navio petroleiro comercial com as características estratégicas solicitadas pela US Navy, ou seja de apenas 20.000 toneladas, porém de velocidade superior a 20 nós. O armistício da guerra da Coréia, em 1953, e a mudança do Govêrno dos Estados Unidos, foram as causas do adiamento desta realização.

Entretanto, para facilitar a modernização da frota comercial de petroleiros, o Congresso votou a lei denominada «Trade in and Built», segundo o qual o Govêrno readquiria velhos petroleiros para lançá-los na frota de reserva, com a condição de que o produto dessa compra, complementada com adiantamento feito pelo Estado, fôsse empregado pelas emprêsas na construção de petroleiros de 35.000 toneladas com velocidade nunca inferior a 18 nós.

Em março de 1954, por insistência do Pentágono, foi apresentado ao Congersso um novo projeto de lei relativo à construção de petroleiros comerciais com características estratégicas. A US Navy consentiu no aumento da tonelagem de 20.000 para 25.000 toneladas e na redução da velocidade de 20 para 18 nós, porém insistia em que o calado máximo, em plena carga, fôsse inferior a 9,75 metros. Ela se comprometia, por outro lado, a fretar êsses navios pelo prazo de dez anos, pagando a taxa de 5 dólares por tonelada de deslocamento por mês.

Os armadores se esforçaram para conseguir o aumento da tonelagem para 32.000 toneladas, apesar da oposição formal dos estrategistas navais. O argumento dos armadores de tempo de paz era inteiramente válido: quando se expirasse o prazo de dez anos durante o qual a Marinha de Guerra garantia o frete, êsses navios não estariam em condições de concorrer com os petroleiros gigantes, em construção ou planejados. Em maio de 1954 votou o projeto com emenda favorável à tese dos armadores, mas, finalmente, em julho do mesmo ano, o Congresso votou a lei no sentido solicitado pela Defesa Nacional, isto é, limitando a tonelagem máxima de 25.000 toneladas, a velocidade mínima de 18 nós e o raio de ação mínimo superior a 18.000 milhas. Deveriam ser encomendados 20 dêsses navios, dos quais 15 por companhias particulares e 5 pelo Estado, o que importava num crédito de 37.500.000 dólares.

Os petroleiros encomendados pelo Estado foram, efetivamente, postos nas carreiras nos meses que se seguiram porém os armadores não tiveram pressa alguma em encomendar os seus. Depois de terem conseguido uma cláusula anulando a taxa de fretamento, tentaram obter do Govêrno a importância total do investimento necessário em lugar dos habituais 87,5 a 90%, fazendo classificar êsses navios sob a categoria de navios especiais. Finalmente, não foi senão em 1956, que as companhias aceitaram encomendar os navios nas condições estabelecidas na lei.

CARGUEIROS ESTRATÉGICOS NA GUERRA DA CORÉIA

A guerra da Coréia, que deflagrou bruscamente em junho de 1950, pôs novamente em prioridade os transportes estratégicos transpacíficos. Naquela ocasião o «Military Sea Transportation Service» — «MSTS» — dispunha apenas de 175 navios. Procederam então à reativação dos navios da frota de reserva, porém o MSTS não assegurou diretamente a exploração senão de 50 dentre êsses navios; os demais foram fretados pelas várias companhias de navegação; seis foram fretados em 1 de junho de 1950, porém em 1952 já haviam sido fretados 264 barcos.

Êstes navios chegaram a desembarcar em Fusan 500.000 toneladas de carga por mês; mas, como sempre, os jornais não falavam senão na «ponte-aérea» Estados Unidos-Coréia, cujo trajeto comportava 9.000 quilômetros pela rota do Alaska e 13.000 pela do Hawaí. Ela foi assegurada com o emprêgo de 250 aviões quadrimotores Douglas C-54. Devido à distância entre as etapas, a maior parte sôbre o mar, a carga útil dêsses aparelhos não podia exceder de 5 toneladas e, ao cabo de uma simples travessia, consumiam 24 toneladas de gasolina ou seja, cêrca de 5 vêzes a carga útil; essa gasolina, como sempre, não pode, evidentemente, ser transportada para os locais de escala senão por navios petroleiros. Apesar do prêço exorbitante por tonelada transportada nestas condições, esta «ponte aérea» não conseguiu debitar mais de 3.00 toneladas por mês, em vez das 500.000 da «ponte marítima».

Uma vez ainda, os Americanos chegaram imediatamente à conclusão: iniciar a construção de novos cargueiros estratégicos, agora chamados, sem ambiguidade, tipo «Defesa Nacional» porém de uma maneira mais prática, «Mariner». Os projctos foram concluidos em tempo «record» porém, em fins de 1950, já estavam nas carreiras de construção os primeiros navios dêsse tipo.

São êles cargueiros de cêrca de 13.000 toneladas de deslocamento, comprimento de 172 metros, bôca de 23 metros e a característica estratégica mais nova para êsse tipo de navio está na velocidade mínima de 20 nós, não exigindo senão 68 de guarnição. Os aparelhos de manobra são igualmente desenvolvidos, pois comportam dois paus de carga de 60 toneladas com 21 metros de altura, 10 paus de 10 toneladas e 14 de 5 toneladas, acionados por guinchos elétricos. O navio dispõe de 5 porões de carga sôbre os quais podem operar simultâneamente dois paus de 10 toneladas e dois de 5 toneladas.

Foram encomendados 35 navios dêsse tipo a razão de 5 por estabelecimento subcomissariado. Foram batizados com nomes dos municípios da União Americana precedendo o nome da série. O **Keystone Mariner** foi o primeiro a ser lançado ao mar, em 5 de março de 1952 e, desde seu acabamento, êstes navios custaram a importância de 9.493.000 dólares por unidade ao Govêrno Federal. Foram geridos

por companhias particulares, por conta do MSTS. Um dêles, o **Hoosier Mariner**, efetuou a travessia estratégica «record», de New York à base Americana de «La Palice», em 6 dias, 4 horas e 40 minutos, ou seja o correspondente à velocidade média de 21 nós, de 10 a 16 de outubro de 1953.

A diminuição das necessidades do MSTS depois do armistício da Coréia, trouxe mais uma vez a lume o problema da utilização comercial dos novos cargueiros estratégicos. Ora, apesar de postos à venda por uma importância equivalente a 55% ou 60% dos preços de suas construções, durante a aquisição, apesar dos projetos, já existentes, para transformar êsses cargueiros em navios de passageiros mistos. Em janeiro de 1954, cinco dêsses magníficos navios novos foram engrossar a frota de reserva. Nos meses seguintes, quatro outros a êles se juntaram, dentre os quais o **Hoosier Mariner**, campeão do outono procedente, enquanto ainda estavam em construção os 14 últimos navios da série. Um dêsses últimos, o **Everbrenn Mariner** foi transformado em navio transporte de assalto para a Marinha de Guerra. Em 1955 quatro outros foram transformados em navios mistos de passageiros e carga para as linhas do Pacífico.

O Sr. Louis R. Rothschild, Diretor da «Federal Marine Board», declarou todavia que o custo da manutenção dos «Mariners» por tonelada milha, era inferior em 20% ao dos «Victory», do quais 9% se devia a economia em combustível; entretanto reconhecia, por outro lado, que o pleno emprêgo dêsses navios eram comercialmente difícil. Concluiu que, no futuro, seria mister consultar os armadores particulares antes de empreender um programa de construção de cargueiros estratégicos susceptíveis de aproveitamento comercial em tempo de paz. Isto nos parece uma mera cláusula de estilo porque, como no caso dos petroleiros, é bem evidente que o cargueiro julgado mais rendável é precisamente o que os armadores farão construir para um dado momento, para um tráfego determinado e, caso os serviços militares julgarem, ao mesmo tempo, que um tráfego estratégico exige navios com características completamente diferentes os armadores não poderão declarar que irão criar obstáculos a utilização comercial eventual dos ditos navios. Ao Govêrno, portanto, cabe decidir se a construção de tais unidades é de tal importância para a defesa nacional que justifique o custo de não poderem ser utilizados comercialmente sem subvenção do Estado.

NAVIOS ESTRATÉGICOS DE PASSAGEIROS

A utilização dos grandes navios de passageiros como transportes de tropas não data dos dias de hoje. O avô dos grandes navios modernos de passageiros, o famoso **Great Eastern**, de 1858, deslocando 22.500 toneladas e podendo deslocar-se a 15 nós, com suas duas grandes rodas de 17 metros de diâmetro, sua única hélice de 7 metros e seus 6 mastros abrigando uma superfície vélica de 6.000 metros quadrados, foi fretado, durante a Guerra de Sucessão, em 1861, pelo Govêrno Britânico para o transporte de 2.144 Oficiais e soldados, 473 mulheres e 122 cavalos para o Canadá.

Durante a Primeira Guerra Mundial os grandes navios de passageiros foram utilizados como transportes de tropas, notadamente das Fôrças de Ultramar para as Metrópoles para o salvamento do Exército Sérvio do Montenegro para Corfú e Salônica, para o transporte do Exército do Oriente e para o do Exército Americano para a França.

Na primavera de 1918 vimos chegar ao pôrto de Brest comboios de navios de passageiros transportando 40.000 homens. Entre êsses navios figuravam o francês **France** de 40.000 toneladas e os ex-alemães **Imperator** e **Vaterland**, carregando, cada, 14.000 homens.

Durante a Segunda Guerra Mundial, 15.000.000 de combatentes aliados atravessaram os mares, sendo 90% em navios. Os navios ingleses **Queen Mary** e **Queen Elizabeth**, de 80.000 toneladas, transportaram, cada um, 750.000 homens. O incêndio que destruiu o **Normandie** na ocasião em que estava sendo adaptado para transporte de tropas para os Estados Unidos, veio privar os aliados de uma capacidade de transporte da mesma ordem. Por conta da França o **Ile de France** transportou 550.000 combatentes, o **Pasteur** 330.000 e o **Ville d'Oran** 150.000, antes do armistício com a Alemanha.

Durante a crise da Indochina em dezembro de 1946, o **Ile de France** transportou 8.000 combatentes, de Toulon para Saigon, em 20 dias, e, depois dessa época, o **Pasteur** não cessou de fazer os transportes estratégicos entra a Metrópole, a Indochina e a África do Norte, a razão de 4.000 a 5.000 homens por viagem e com uma velocidade que permitia cobrir o percurso entre a França e a Indochina em 17 dias. Não fôssem o **Pasteur**, o **Marseillaise** e outros «tropeiros» nunca poderíamos sonhar com o envio e a manutenção de um Corpo Expedicionário distante 11.000 quilômetros da Metrópole, desde que todo o envio de militares, por avião, nos estava politicamente interdito e teria sido tècnicamente irrealizável com os nossos meios aéreos.

Todos êsses «tropeiros» haviam sido construídos como navios de passageiros cujas características estudadas tiveram como objeivo único, o melhor rendimento comercial. A tensão entre o Leste e o Oeste depende, por definição, da segurança das Nações Atlânticas e da capacidade e rapidez dos meios de transporte transoceânicos. Os Estados Unidos, que dispõem de enormes recursos econômicos e financeiros decidiram, com realismo tradicional só financiar a construção dos navios de passageiros dotados de características que permitam rápida transformação em transportes de tropas, utilizáveis em uma eventual guerra futura.

O primeiro navio respondendo a êsse programa foi o **United States**. Os projetos de construção foram concluídos em 1948, de acôrdo com a US Navy e a companhia US Lines, encarregada de explorá-lo, em tempo de paz. De acôrdo com o contrato firmado entre a «US Maritime Commission» (substituta da «Federal Maritime Board») e a companhia, esta pagaria apenas a importância de 28.900.000 dólares do custo total do navio avaliado em 70.000.000 de dólares. A diferença, carregada na conta do Estado, representaria, por uma parte, um prêmio para a construção e, por outra, cêrca de 25.000.000 de dólares, o prêço das características estratégicas, notadamente a duplicação da potência das turbinas motoras necessária para fazer passar a velocidade comercial rendável, de 20 nós, para a velocidade estratégica desejada de 40 nós.

Tendo a quilha batida, no estaleiro de «Newport News», em fevereiro de 1950, o navio estava concluido dois anos mais tarde. Em julho de 1952 efetuou a primeira travessia do Atlântico em 3 dias, 10 horas e 40 minutos, com a velocidade média de 35,5 nós, conquistando, com fácil margem, a «faixa azul» que estava em poder do **Queen Mary** desde 1938. Durante o ano de 1955 transportou 68.500 passageiros, 3.300 veículos de turismo, 250.000 sacos de correspondência postal e 27.500 toneladas de mercadorias, ou seja, aproximadamente tanto quanto todo o frete que transitou pelos aeródromos de Paris no período correspondente.

Apesar do segrêdo com que se revestiram as provas por que passou o navio, estima-se que possa desenvolver velocidade próxima de 40 nós. Tudo foi previsto para sua rápida adaptação em navio transporte militar, capaz de transportar 14.000 combatentes, vários milhares de toneladas de material e muitas centenas de viaturas ligeiras. O casco é de robustez excepcional. Nos acessórios não foi empregado nenhum material combustível . A compartimentagem e as disposições de segurança são análogas às de um navio de guerra.

O custo real da construção atingiu a cifra de 76.8000.000 dólares e o Estado solicitou à Companhia que compartilhasse do excesso sôbre o custo previsto. Depois de dois anos de discursões e de arbitragem a US Lines pagou, finalmente, 32.900.000 dólares.

FROTA MERCANTE DE DEFESA NACIONAL

Dentre todos os fatores do potencial nacional, a frota mercante talvez represente hoje em dia o mais diretamente integrado às Fôrças Armadas, desde a mobilização e dela dependem, quase que exclusivamente, os transportes estratégicos maciços e contínuos, indispensáveis entre as potências marítimas ocidentais. Daí resulta a necessidade dessas Nações possuirem frotas de comércio bem como frotas aéreas civis correspondentes às suas necessidades estratégicas, mesmo que a conjuntura econômica não permita as emprêsas particulares manter, em quantidade, a tonelagem correspondente a essas necessidades.

Enquanto prosseguia a guerra da Coréia, o presidente Truman tinha definido perfeitamente os dados do problema em sua mensagem ao Congresso relativa à proposta orçamentária, em janeiro de 1952: «No que concerne à Marinha dita mercante precisava êle, a política dos Estados Unidos visa notadamente reforçar o pontencial, em material e em pessoal, da frota de carga, tendo em vista uma mobilização eventual». Isto resultava em levar o auxílio financeiro do Estado para a construção e exploração de navios cujas características estratégicas, convenientes para o tempo de guerra, tornassem os investimentos e riscos de exploração incompatíveis com a concorrência comercial de tempo de paz.

Em certos casos o Estado se encarregava inteiramente da construção como foi o caso daqueles 35 cargueiros estratégicos tipo «Mariner» e dos 10 petroleiros estratégicos de 20.000 toneladas com velocidade de 20 nós — devendo assegurar a substituição dos petroleiros estratégicos T2 da última guerra mundial.

O Estado financiaria, igualmente, a exploração de certos navios da frota mercante, reativados pela «National Shipping Authority» e colocados sob o serviço do «Military Sea Transportation Service». Foi assim que, em 1951, o MSTS pagou a importância de 373 milhões de dólares às indústrias particulares sendo:

225 milhões em frete para transporte de pessoal e material,
68 milhões em frete de carburantes
49 milhões pela manutenção.

Enfim a «Merchant Marine Act» de 1936, emendada pelo «Long Range Shipping Bill» de 1952, permitiu ao Govêrno subvencionar diretamente 16 Companhias de Navegação.

O Secretário de Estado para a Marinha declarou, em 1953, que para assegurar as necessidades da Defesa Nacional, teria a Frota Mercante que contar com 1.300 navios cargueiros, 425 navios petroleiros e 25 navios de passageiros utilizáveis como transportes de tropas e que, por causa da evolução dos submarinos, a velocidade dêsses na-

vios não poderia ser inferior a 18 nós para os cargueiros, 18,5 nós para os petroleiros e 22 nós para os transportes de tropas.

A ameaça de neutralização aeronuclear dos grandes portos exigiria também que êsses navios fôssem providos dos recursos capazes de permitir a carga e descarga por seus próprios meios e que pudessem ter acesso aos portos e ancoradouros secundários. Êle também frisou que, além disso, não seria necessário esperar-se o início das hostilidades para começar a construção dêsses navios cujo papel será vital no período de tensão.

Ora, as características dos navios da Frota de Reserva da última guerra estão hoje ultrapassadas. Daí os ensaios para a modernização dos «Liberty» e um programa de renovação dos navios em serviço.

A França, como os demais participantes do Pacto do Atlântico, deve ter uma «frota comercial» de transportes, correspondente, não sòmente às necessidades econômicas, como também às da Defesa Nacional. Constatamos que, infelizmente, enquanto o Chefe do Govêrno Americano poude declarar, perante um Parlamento unânime, que o orçamento para a Marinha Mercante «visa notadamente reforçar em material e em pessoal a frota de transporte em vista de uma mobilização eventual», tal preocupação parece inteiramente excluida dos debates em nosso Parlamento, quando se trata de financiar a construção de novos navios de comércio, como foi o caso do da construção de um navio transporte de passageiros, destinado a assegurar a continuidade do serviço Francês no Atlântico Norte, quer dizer, na artéria vital do Pacto do mesmo nome.

Enquanto que da parte de nossos vizinhos do outro lado do Atlântico, o interêsse estratégico dominou o problema a tal ponto de fazer dêsse navio «o navio de guerra melhor camuflado que jamais existiu», entre nós, nem se ousou afirmar se tratar de uma questão que interessava à Defesa Nacional. Discutiu-se a rendabilidade de um navio, entrando em serviço pelo prazo de 25 anos, após 5 anos de construção, levando em consideração as suposições sôbre o progresso que se processará, nesse período, nos aviões de carga. Demonstrou-se que a freguesia, enquanto aumentava para êsses últimos aumentava igualmente para os transportes marítimos; que a França não poderia desaparecer de uma competição da qual continuavam a participar seus concorrentes de hoje; que ela perderia uma fonte muito importante de divisas fortes; que à espera da construção dêste navio estava tôda uma indústria, uma população laboriosa, etc., etc.. Porém, fora dêsses argumentos tão pertinentes, a defesa da União Francêsa e, de um modo particular a da Metrópole, no quadro do Pacto do Atlântico, poderá dispensar um veículo capaz de embarcar, transportar e desembarcar, em qualquer ponto costeiro do mundo, 14.000 combatentes e seu material ligeiro em uma única viagem? De um navio que pudesse assegurar, com capacidade e velocidade superiores, a substituição do **Ile de France** e do **Pasteur** e de nossos outros navios de passageiros para os quais chamamos a atenção do papel decisivo, ontem como hoje.

Caso, por razões financeiras verdadeiramente imperativas, não possamos pagar a supremacia estratégica de um **United States** e tenhamos que nos contentar com um navio de 50.000 toneladas, 30 nós não nos esqueçamos de que, enquanto o navio Americano poderia nos trazer 14.000 homens em três dias, nosso navio, como os dos Inglêses, poderia fazer o mesmo transporte em 5 dias e assim, participar, decisivamente, na mudança da sorte de uma nova batalha da Europa, como fizeram nossos antigos navios de passageiros, em 1918 e em 1944.

Tradução de Aristides Pereira Campos Filho, Capitão-de-Fragata.

REVISTA DE REVISTAS

SUMÁRIO — **A localização estratégica da América do Sul — O radar na detecção de «icebergs» — Nadadores submarinos — Notas diversas.**

A LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA DA AMÉRICA DO SUL

Quando o problema da defesa do Atlântico Sul têm sido há pouco o objeto de uma conferência em Buenos Aires entre as Potências Atlânticas Sulamericanas, e o Brasil se integra, em Fernando de Noronha, no sistema defensivo do nosso Continente, adquire atualidade o interessante trabalho publicado na edição brasileira de **Military Review** de julho do ano findo de autoria do Major de Artilharia Theodore Wyckoff (1).

Começa o trabalho destacando a posição geográfica da América do Sul perante a eventualidade de uma nova guerra. Examina, à luz das características dos projetis de que os beligerantes possam dispor, a invulnerabilidade desta «península da ilha do Mundo», para chegar à conclusão de que, para prevenir-se contra um ataque da URSS, tudo indica a conveniência de estabelecer uma ampla reserva industrial ao sul das Caraíbas.

Eis um condensado dêste artigo:

> «Geogràficamente falando, a terra compreende dois hemisférios: um terrestre e outro marítimo. A imensa «ilha do mundo», que constitui a maior parte do hemisfério terrestre, possui um apêndice importante — uma vasta península que chamamos América do Sul — que, do ponto de vista militar, está fisicamente distante dela. Tal península pode ser um bastião do mundo livre em virtude dêste afastamento dos agressores, localizados na região Euro-Asiática Central.
>
> Tanto a Fôrça Aérea dos E.U.A. como a da U.R.S.S. têm fôrças de ataque de grande alcance. O poder aéreo soviético consiste hoje em grande frota de aviões Tu-4 (cópia do americano B-29) e um número menor de aviões **Bison**, o novo bombardeiro atômico pesado de grande raio de ação dos soviéticos, que está sendo agora produzido em massa. Êste aparelho é certamente capaz de desenvolver maiores velocidades que o **B-29** e tem raio de ação superior ao dêste.

(1) O Major Theodore Wyckoff serviu no Teatro das Caraíbas, na 2a. Grande Guerra. De 1946 a 1949, foi membro da Comissão Militar Mista Brasil-Estados Unidos. Serviu na artilharia antiaérea de campanha nos Estados Unidos e no VII Exército na Alemanha. Recebeu o diploma de Bacharel em Artes da Universidade da Califórnia, em 1942. Tem o Curso Avançado da Escola de Artilharia e Projetis Dirigidos, Forte Sill, Oklahoma, e freqüenta atualmente o Curso de Relações Interamericanas (2 anos) da Universidade de Princeton.

Não se precisa mais do que uma olhadela no globo para verificar-se que as possibilidades de raio de ação de hoje põem todo o nordeste dos E.U.A. e 70% de sua indústria ao alcance de qualquer uma das doze ou mais bases aéreas soviéticas.

E' bastante dizer que, no momento, a região industrial do nordeste dos E.U.A. está inteiramente dentro do alcance das atuais fôrças de ataque em massa dos soviéticos, da mesma forma que o restante de seu território, que está mais esparsamente povoado. Para a análise que pretendemos fazer, entretanto, vamos ultrapassar de alguns anos o avião pilotado convencional e viver a época dos projetis dirigidos, quando êstes, com ou sem pilôto, voarão com a velocidade de muitas vêzes a do som, terão alcances muito superiores aos de hoje e, devido a essa velocidade, estarão virtualmente imunes às contramedidas defensivas.

Do ponto de vista militar, a vasta peninsula que chamamos América do Sul está fisicamente distante do resto da «ilha do mundo». E' a única área terrestre hoje fora do alcance do poder aéreo soviético.

PBI

É êste projetil do futuro, que foi batizado de Projetil Balístico Internacional (PBI), o que representa a ameaça mais séria à segurança militar dos E.U.A. Êste fato tem sido reconhecido desde os últimos dias de 1944, quando as fôrças de defesa aérea aliadas em Londres e Antuérpia não puderam agir contra o foguete alemão **V-2**.

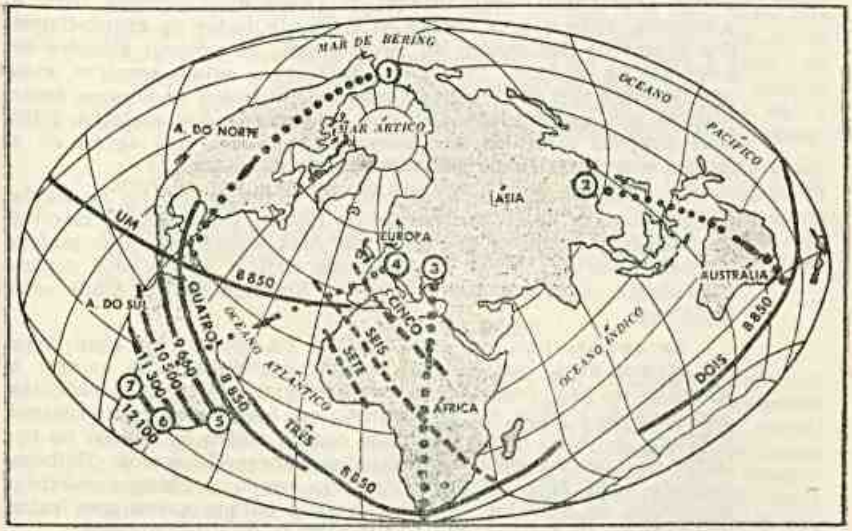
A defesa antiaérea era perfeitamente capaz, na ocasião, e ainda o é hoje, de atingir e derrubar projetis **voadores** — aparelhos sustentados por meio de asas com velocidade não muito maior que a do som. E' porém muito mais difícil atingir ou desviar um projetil **balístico** que segue a trajetória de uma granada de canhão e cai com a velocidade de um meteoro. A **V-2** alemã, por exemplo, atingia a velocidade de 8 000 km por hora, mais que oito vêzes a velocidade do som.

Exatamente no momento em que os foguetes **V-2**, produzidos em massa, estavam fazendo cair sôbre Londres uma tonelada de TNT de cada vez, os cientistas alemães do centro de produção de foguetes de Peenemünde tinham planos em suas pranchetas de desenho para um super-foguete — o **V-10**, com alcance de 8 850 km — a ser lançado sôbre Nova York, através do Atlântico. Dispusessem êsses cientistas de fundos suficientes, de mais tempo e de matérias primas, e teriam construído um projetil transatlântico com ogiva atômica. Muitos dêles trabalham agora para os soviéticos.

O alcance de 8 850 km está intimamente relacionado com êste estudo geográfico. Embora se possa conceber que as futuras armas tenham maiores alcances, a verdade relativa da proposição estabelecida permanece inalterada, porque a maior parte da América do Sul está muito mais distante do território dominado pelos soviéticos do que qualquer outro lugar habitado do mundo. O PBI com o alcance de 8 850 km, quando lançado de qualquer dos numerosos pontos existentes no interior da U.R.S.S., pode cair em qualquer parte da América do Norte, Europa, Ásia, África e Austrália. Da mesma maneira, projetis com o mesmo alcance, lançados de qualquer dos numerosos pontos nos E.U.A. ou de outros países do mundo livre, podem cair sôbre o território controlado pelos soviéticos.

ALCANCE SIGNIFICATIVO

O alcance de 8 850 km é, portanto, muito significativo, quando se analisam os elementos da geografia global. Mesmo que seus projetis atinjam tal alcance — o maior mencionado pelos planejadores atuais — **os soviéticos não podem atingir a América do Sul**. América do Sul está protegida contra o poder aéreo e os projetis soviéticos pela distância, coisa que nenhuma outra parte do mundo pode reivindicar.



O exame de um mapa-múndi mostra o que isso realmente quer dizer, quando são analizadas algumas trajetórias de 8 850 km. Embora o mapa usado neste artigo esteja muito deformado para mostrar todas as áreas terrestres, serve para ilustrar a afirmação. É bàsicamente uma projeção polar da terra que mostra a maior parte da «ilha do mundo» em perspectiva aproximada. A verdadeira perspectiva pode ser conseguida utilizando-se um globo e traçando arcos a partir dos locais indicados no mapa.

Como ponto de partida, foram escolhidos alguns pontos estratégicos da área terrestre do Império Soviético dos quais podemos traçar um arco de 8 850 km, para verificar onde a Fôrça Soviética pode atacar, se dispuser de um projetil com êsse alcance. O primeiro ponto, Área de Ataque 1, é escolhido na Sibéria, onde o território soviético está a curta distância de Alasca. Nas montanhas atrás do Cabo Dezhnov, no Estreito de Bering, há bases aéreas e locais possíveis para lançamento de projetis que podem atingir qualquer parte ao norte do arco de 8 850 km traçado de Costa Rica, na América Central, até Pôrto Rico, nas Antilhas; de Costa Rica para oeste, entrando no Pacífico do Sul e de Pôrto Rico para este, através do Atlântico, até Gibraltar. Em outras palavras, no interior do «Arco nº 1», traçado com centro na extremidade oriental da Sibéria, estão tôda a América do

Norte, tôda a Europa e pràticamente tôda a Ásia. Êste arco abrange quase tôda a área terrestre do mundo, com exceção da África, Austrália e América do Sul.

Esta base, naturalmente, poderia ser destruída com relativa facilidade, mas os soviéticos e os chineses comunistas possuem muitos outros lugares de onde poderiam lançar um ataque aéreo ou de projetis dirigidos. Suponhamos que a Área de Ataque 2 fôsse estabelecida nas elevações do sul da China, na província de Kwangai, a meio-caminho entre Hongkong e Chungking. Tendo êste ponto como origem, o «Arco nº 2» coloca tôda a Austrália, tôda a Ásia, parte da África e todos os arquipélagos dos Mares do Sul dentro do raio de ação do projetil atômico de 8 850 km de alcance. Talvez que tais áreas sejam remotas, mas não devemos nos esquecer que estamos em busca de lugares neste planeta que estejam tão distantes que um ataque soviético feito com projetis dirigidos não possa alcançá-los. Até agora só a África e a América do Sul não foram atingidas.

A Área de Ataque 3, origem do «Arco nº 3», foi escolhida um pouco para oeste, na direção da Rússia Européia, no interior da Criméia. Além da Europa e da Ásia Meridional, que podem ser atingidas das Áreas 1 e 2, agora tôda a África está dentro do alcance. Isso é bastante — só a América do Sul ainda está inviolável.

Levando-se isso em consideração, na procura de uma Área de Ataque nº 4, que ofereça maior possibilidade de atingir a América do Sul, poderíamos escolher qualquer um dos satélites enropeus da U.R.S.S. Utilizando uma área de ataque próxima a Praga, o «Arco nº 4» é traçado com o centro localizado no interior do anel nordeste dos Carpatos Tcheco-Eslovacos. Embora durante todo êste artigo tenha sido usado o alcance máximo hipotético de 8 850 km, foram traçados outros arcos com raios aumentados de 800 km, até 12 100 k, para fins de ilustração.

Da área de ataque próxima a Praga, pode-se perceber que o «Arco nº 4» apenas atinge a costa tropical nordeste da América do Sul e engloba, como aconteceu com os outros arcos, a maior parte dos E.U.A., da África e da Ásia. O grosso da América do Sul, porém, permanece intocável.

Se os soviéticos desejassem atingir o centro industrial do Brasil Meridional, o Uruguai, a Argentina, o Chile e o Peru, qual o alcance que deveriam ter seus projetis? Para atingir São Paulo ou Rio de Janeiro, deveriam ter o alcance de 9 660 km; para chegar a Montevidéu, Buenos Aires ou Lima, deveriam atingir 11 300 km e para cair em Santiago e Valparaíso, o alcance teria de ser superior a 12 100 km.

IMUNIDADE SUL-AMERICANA

A fim de encarar êste fato de extrema significação de outro ponto de vista, consideremos quão distante teriam que ir as fôrças terrestres soviéticas antes que pudessem instalar locais de lançamento para atacar aquelas cidades da América do Sul.

Antes que o PBI soviético pudesse atingir São Paulo, sua infantaria teria que atravessar, lutando, tôda a Alemanha, os Países Baixos, a maior parte da França e entrar na Espanha ou ocupar a extremidade sudoeste da França. Isso é ilustrado gràficamente pelo «Arco Defensivo nº 5», traçado com linha interrompida.

Descendo até Buenos Aires e olhando o mundo de lá, é claro que os soviéticos não poderiam atingir aquela cidade — ou Montevidéu — de qualquer parte da Europa. Teriam de atravessar o Mediterrâneo e avançar para a África Meridional ou Ocidental antes disso. Tal fato é ilustrado gràficamente pelo «Arco Defensivo nº 6» que tem Buenos Aires como centro.

O «Arco Defensivo nº 7», com centro maior em Santiago, mostra que esta cidade e a de Lima gozam imunidade ainda maior.

Dissemos anteriormente que 70% da indústria americana está concentrada na parte nordeste do país em uma área que representa um sexto da superfície total do país. Foi assinalado que a frota soviética de bombardeiros **Tu-4** e **Bison** é capaz de atingir êste alvo concentrado, com armas nucleares. Também foi dito que os únicos elementos de contenção existentes são a ameaça de represálias e as medidas de defesa aérea americanas.

O fato estratégico particularmente importante que deve ser estudado e analisado em detalhe é que nossos bons vizinhos da América do Sul tem um trunfo importante — seu continente é a única área terrestre do mundo que, tanto hoje, como em futuro previsível, não pode ser atingida pelo PBI de 8 850 km de alcance.

CONCLUSÕES

Deve ser explorado um programa que estabeleça parte de nosso potencial industrial básico de combate nesse continente tão privilegiado por sua imunidade e pela distância. Em cooperação com as nações sul-americanas que pensam quase como nós e que através dos anos têm demonstrado ser nossos amigos mais firmes, poderia ser montada uma base industrial como uma reserva de guerra estratégica — uma base instalada em região quase completamente imune ao ataque aéreo. Antes da 2ª Grande Guerra, os soviéticos deslocaram sua base industrial para o este dos Urais; como o acôrdo e o auxílio de nossos amigos da América do Sul, poderia ser construída uma grande base industrial ao sul das Caraíbas.

O esfôrço soviético para exercer influência econômica na América Latina apresenta-se como um desafio direto aos E.U.A. Não podemos mais permanecer passivos. Os fatos geográficos constituem apenas mais uma razão obrigatória entre as que justificam que um grande programa de investimento e de expansão industrial na América do Sul beneficiaria a tôdas as Américas.

Um fato básico é nítido: mesmo que os soviéticos sejam os primeiros a construir o projetil balístico intercontinental de 8 850 km de alcance, **não poderão atingir a América do Sul».**

O RADAR NA DETECÇÃO DE «ICEBERGS»

Tradução do artigo «Radar and Icebergs», de G. Manhire, Nautical Magazine, por Ruy da Cunha e Menezes — 1º Pilôto do N/M Goiás

Com o advento do Radar pensou-se que a ameaça do «icebergs» à navegação tinha desaparecido; mas, infelizmente, aquêle aparelho não oferece confiança na detecção das grandes montanhas de gêlo.

Não queremos dizer com isso que o Radar seja incapaz de detectar todo e qualquer «iceberg» nas proximidades do navio, mas que existem certas situações interessantes, em que os «icebergs» passam despercebidos do aparelho. Êste fenômeno tem-se verificado várias vêzes, mesmo quando outros «icebergs» aparecem como alvos nítidos na tela do Radar.

Vários relatos dizem-nos que em dias claros e de boa visibilidade, quando — digamos — quatro «icebergs» estão a vista e dentro do alcance do Radar, nem todos aparecem na tela (P.P.I.).

As vezes, um o mais passam despercebidos, ainda que os restantes apareçam nitidamente. O aparecimento de alvos na tela do Radar prova que o aparelho está em perfeito funcionamento, pondo de parte a hipótese de haver nêle algum defeito.

Quando êste fato estranho acontece com tempo claro é muito interessante estudá-lo minuciosamente, lançando as observações no diário; mas, se acontece debaixo de cerração ou mau tempo? Tem-se verificado, por vêzes, que «icebergs» que até dado instante não produziam imagem na tela do Radar, aparecem, de repente, como alvos claros e nítidos, depois que a sua marcação mudou consideràvelmente, como podemos ver no seguinte relato:

> «Em junho de 1951, pelas 10 30, um navio demandava Belle Isle, na distância aproximada de 45 milhas ao rumo de 250°; vento SW de 3 a 4; mar chão; barômetro alto, mas em declínio; visibilidade 10 milhas. Um «iceberg» foi avistado pela amura de BE a 10° na proa, navegando o navio a 16 nós. Trinta minutos mais tarde o «iceberg» estava pelo través de BE a 3/4 de milha aproximadamente. O Radar foi mantido em constante funcionamento porém só detectou a montanha de gêlo quando esta passou para ré do través: Tôdas as escalas, que eram quatro, foram tentadas sem resultado. Ao passar pelo través, estimou-se o alvo em 250 pés de comprimento por 60 a 70 de alto. Desde o través até o alcance máximo de Radar, o «iceberg» forneceu excelentes imagens na téla».

O tipo do Radar usado tem um aparelho que indica o seu bom funcionamento e no caso descrito, as indicações foram sempre positivas, durante a experiência.

Por que razão, êste obstáculo passou despercebido até estar pelo través? Por que razão, de repente, apareceu nítido na téla (PPI)?

Há a hipótese de que o formato de alguns «icebergs» é responsável pela sua não detecção pelo Radar pois, é claro, que o tamanho, a forma e a área do alvo, estão intimamente relacionadas com a sua melhor ou pior detecção. Um objeto chato sôbre a superfície do mar, é natural que seja um mau alvo e se torne difícil de detectar, mas, neste caso, a detecção seria igualmente má não importa qual a marcação.

Outra hipótese é que quando a parte do «iceberg» acima da água não contém, ou quasi não contém, o cascalho tão comum nas formações glaciais, torna-se despercebido ao Radar; o mesmo acontecendo quando os seus bordos são tão suaves que não se definam bem à própria vista.

Também esta hipótese não explica o súbito aparecimento do «iceberg» depois que passou pelo través do navio. Afinal, no relatório apresentado, êle era de tamanho tal que, fôsse qual fôsse a sua forma, a feição dos seus bordos, e quer contivesse ou não cascalho, normalmente devia fornecer um bom alvo ao Radar e, se o não fizesse, as condições não mudariam com a marcação.

Sabe-se que, sob certas condições metereológicas, os raios de luz são refratados de tal maneira que tendem a seguir a curvatura da terra, tornando possível avistar objetos a maiores distâncias do que é normal; a mesma refração sofrida pela luz, dá-se no Radar.

As condições metereológicas capazes de refratar as ondas usadas no Radar de tal modo que o aparelho detecte os objetos a distâncias superiores ao seu alcance, são as seguintes:

1) Grande diminuição de umidade, com a altura.

2) Diminuição da temperatura, com a altura maior que a normal.

3) As duas condições acima, conjugadas.

Uma alta barométrica acompanhada de tempo claro e céu limpo, poderá favorecer a «super-refração», se bem que, por si só, a não produza.

Assim, debaixo das condições favoráveis à «super-refração», o Radar poderá detectar na téla (P.P.I.) objetos que normalmente estariam fora do seu alcance.

Da mesma forma, outras condições metereológicas podem produzir a «sub-refração», fenômeno inverso em que as ondas do Radar são refratadas de forma a afastarem-se da superfície da terra, tornando assim o alcance do aparelho menor do que o normal.

Sabe-se que a «sub-refração» pode ter lugar em condições meteorológicas inversas das que causam a «super-refração»; assim acontece em regiões de gêlos, onde a temperatura da água do mar é mais alta que a do ar que lhe está imediatamente superior. Podemos atribuir a esta «sub-refração» o fenômeno da não detecção de certos «icebergs» pelo Radar.

Estudando com atenção o relato transcrito no presente artigo notamos que: «navegava-se ao rumo de 250° e soprava o vento SW; o «iceberg» foi avistado pela amura de BE e, por conseguinte, a barlavento do navio, posição relativa que se manteve aproximadamente até o través. E' claro que o vento, após passar sôbre o gelo, deve ter baixado a sua temperatura, e se a forma do «iceberg» era tal que formasse a sotavento uma bolsa de ar, alimentada por êste vento frio, conservando-se a água do mar comparativamente quente, formar-se-iam localmente, as condições necessárias à «sub-refração».

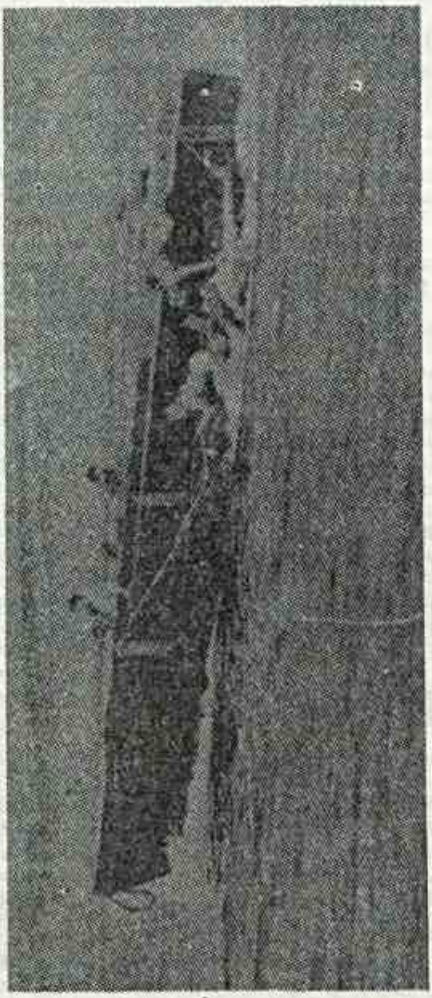
Como esta tende a afastar as ondas da superfície da terra, só uma parte mínima ou, talvez, nenhuma delas atingiriam o «iceberg», não acusando pois nenhum alvo na téla. Com vento fraco ou brisa, êste bolso de ar frio pode formar-se fàcilmente a sotavento dum «iceberg» se o seu formato fôr tal que favoreça o fenômeno, e poderá ser esta a razão pela qual o navio quando passou para barlavento da montanha de gêlo e, por conseguinte, o bolso de ar frio deixou de interceptar as ondas do Radar, o «iceberg» apareceu nítido na téla.

Desta teoria depreendemos que, quando com má visibilidade um navio navega em regiões de gêlo, deve haver o máximo cuidado quando barlaventeando, pois poderá encontrar gelos flutuantes tais que, pela situação e formato, ocasionem a formação de bolsos de ar relativamente muito mais frios que a água, pelo seu lado de sotavento e, conseqüêntemente, entre êles e o navio; bolsos êstes que, interceptando e desviando as ondas do Radar, os torne de difícil ou nenhuma detecção.

Se porém o barco navegar com vento largo ou em pôpa, poderá confiar mais no seu Radar, no que respeita a detecção de gêlo pela proa.

Nada ao certo se pode, no entanto, afirmar sôbre a capacidade do Radar na localização de «icebergs» mas, o seu uso em muitos dos casos é satisfatório e, por conseguinte, deve ser sempre pôsto em funcionamento quando se navega em regiões de gêlos, como mais um meio de auxílio à segurança do navio contra os «icebergs».

NADADORES SUBMARINOS



Uma equipe de homens-rã, em exercícios de mergulho

Na revista «Dotación» da Marinha de Guerra Cubana, aparece um trabalho referente à crescente utilidade dos «homens rãs» e seu adestramento nos Estados Unidos na escola de «Underwatter Swimmers» na Base Naval de Key West.

Começa o artigo reconhecendo à Itália a primazia desta arriscada modalidade de combater, cujos êxitos logo chamaram a atenção dos Estados Unidos, Inglaterra e França.

Eis como o autor, o Cap. de Fragata Miguel E. Ribé Echevarría, descreve os ensinamentos dados neste curso e em cujas experiências êle mesmo tomou parte.

O curso, de cinco semanas de duração, obriga a um treinamento intensivo, cobrindo grandes distâncias sob a água com equipamento automático fornecedor de ar — Água-Lung, Scott e Northill — o qual possue ar comprimido a 2 000 libras por polegada quadrada, e é provido de um regulador que manobrado pelo nadador lhe fornece o ar com a mesma pressão que a da água que o rodeia. Graças a êste detalhe o mergulhador não sente dificuldade em respirar a qualquer profundidade.

Os exercícios de trenamento abrangem diferentes distâncias em mar alto, de dia e de noite, e com as mais variadas condições de mar e de tempo. As distâncias oscilam entre 500 e 2 000 jardas a percorrer em superfície ou submarinamente.

Concede-se especial atenção às práticas de exploração do fundo do mar para busca e eliminação de minas.

Efetuam-se trabalhos minuciosos, diurnos e noturnos, para inspeção de cascos nos que se supõem colocadas minas. E' tarefa difícil e perigosa em horas da noite, por causa da escassa visibilidade, pelo que se faz necessário um tato todo especial e um grande contrôle de si próprio em tão perigosa operação.

Os trabalhos de demolição ocupam também boa parte do conjunto de matérias ensinadas, dedicando-se a esta especialidade maiores estudos na escola U.D.T. (Under Watter Demolition Team) a que concorrem, como voluntários, os alunos que já terminaram seu curso de Underwatter Swimmers.

Os U.D.T. formam o elemento ofensivo dos «homens rãs», cabendo-lhes uma das mais arriscadas missões na guerra naval: não sòmente devem penetrar nos portos inimigos para destruir os navios adversários ali fundeados, como devem ser os primeiros a pôr o pé nas praias escolhidas para um desembarque, a fim de fornecer informações sôbre as condições da zona e os meios defensivos do inimigo.

Para bem apreciar a transcendência da missão dêstes homens, devemos ter em conta os meios defensivos que na guerra moderna protegem portos e frotas nêles fundeados. Tornam êles sumamente difícil um ataque por submarinos ou lanchas torpedeiras; entretanto, ainda são vulneráveis a um ataque de «homens rãs» especialmente com os modernos «submarinos de bolso» que conduzem os «homens-rãs» às proximidades do pôrto. Ali, êles saem ao mar enquanto o submarino permanece imerso, e burlam as rêdes que protegem a entrada, cortando-as com ferramentas «ad-hoc» e aproximando-se dos seus alvos.

Termina o articulista fazendo notar que os grandes peixes e monstros submarinos não são grande perigo para êstes homens; antes ao contrário, os sêres vivos que maior preocupação podem causar-lhes são precisamente os que parecem menos temíveis: as grandes águas-vivas e os ouriços.

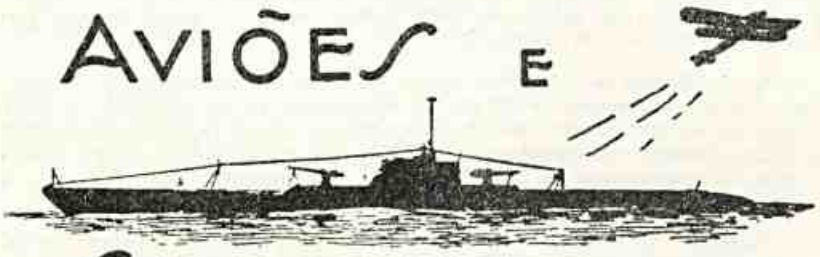
NOTAS DIVERSAS

— No número do 1º trimestre do corrente ano de «Dotación», da Marinha Cubana, encontramos uma amável referência aos oficiais da Armada Brasileira Capitães de Corveta Luiz da Motta Veiga e Arthur Ricart da Costa que tomaram parte como alunos do «Curso de Orientação Defensiva do Pôrto do Panamá», a respeito do qual escreve uma interessante informação o Tenente de Navio Cubano Rafael Suarez Moré.

— A **Revista de la Fuerza Aérea**, do Chile, chegada as nossas mãos com atraso, dedica ao Brasil seu editorial agradecendo o convite aos Cadetes do Ar chilenos às comemorações do cinqüentenário de Santos Dumont. Prossegue a sua gentileza publicando uma página com o retrato do Pai da Aviação e uma fotografia do vôo de Bagatelle além de um editorial dedicado à sua memória. O Ministro de Aeronáutica brasileiro e o Estado-Maior da F.A.B. também são objeto de atenciosa referência.

Ainda encontramos na excelente publicação da nação andina várias páginas de uma «breve história do Brasil» pelo comandante de grupo Alfredo Gómez Lobo que também descreve em outro artigo assuntos referentes à Fôrça Aérea Brasileira, Serviço do Correio Aéreo Brasileiro e transferência da Capital do Brasil.

AVIÕES E SUBMARINOS



SUMÁRIO — Considerações sôbre a Defesa Antiaérea Ativa das Formações Navais — Projetis teleguiados — Mais um submarino atômico norteamericano — Operações aéro-navais da defesa antisubmarina.

CONSIDERAÇÕES SÔBRE A DEFESA ANTIAÉREA ATIVA DAS FORMAÇÕES NAVAIS

D. SILVESTRI

O problema da defesa das naves contra os ataques aéreos é de atualidade constante, devido ao incessante progresso dos meios de defesa e de ataque aéreos, ligado ao desenvolvimento, ainda mais rápido e impressionante, dos explosivos e das armas.

A experiência dos conflitos recentes é rica em dados e ensinamentos; não pode, porém, ser considerada hoje mais do que um ponto de partida para a investigação da forma mais provável que a tática e a estratégia aeronavais assumirão numa nova guerra.

Condizentes com as anteriores considerações, temos em vista, no presente artigo, fazer um breve exame do problema da defesa antiaérea dos comboios e formações navais em geral.

Não se pode precisar a grau de importância que terá êste problema no quadro da futura guerra aeronaval, quando é provável entrarem em jôgo armas novas de todos os tipos: foguetes, projéteis dirigidos, aviões teleguiados e de propulsão atômica, armas nucleares; tudo em ritmo acelerado, e adquirindo um particular interêsse ao considerarmos o seu conjunto como o lance inicial de uma fase de transição da guerra naval.

O Alvo. — O alvo marítimo tem características que, perante o ataque aéreo, o diferenciam essencialmente do alvo terrestre. São elas: 1º a mobilidade; 2º a possibilidade de dispersão, pràticamente ilimitada; 3º as suas dimensões, relativamente pequenas.

A segunda característica é conseqüência da primeira e, assim sendo, nela poderia ser incluída; mas, pelo que a êste estudo se refere, é considerada como própria dos navios em relação aos ataques aéreos.

É oportuno fazer-se notar que aqui se consideram os navios navegando; podendo, do ponto de vista aéreo, ter-se as embarcações fundeadas no conceito de alvos terrestres.

A mobilidade dos navios acarreta, para os atacantes, a necessidade de fazer preceder o ataque da exploração aérea adequada à localização e reconhecimento do alvo; operações, estas, cuja utilidade pode ser considerada, em igualdade de condições de ambiente, como inversamente proporcional à eficiência das informações que por outros meios possa obter o atacante.

Sòmente no caso em que as informações sôbre o tráfego naval a ser atacado forem tão precisas que as exigências da exploração e da identificação não tenham que basear-se na astronomia ou nas características técnicas dos aviões atacantes, a missão poderá ser confiada aos aviões de ataque. Caso contrário, dever-se-á acudir ao emprêgo de aviões de reconhecimento cuja zona de ação deverá estar coordenada com a dos aparelhos de ataque. Isto acarretará para o atacante tanto um aumento na complexidade das suas operações, como também, uma diminuição das possibilidades de uma ação de surprêsa.

O que fica dito em relação às características de velocidade, armamento e, especialmente, autonomia dos modernos aviões de caça é conseqüência de que o segredo nos movimentos tem hoje no tráfego marítimo uma importância ainda maior do que no passado.

Por causa das limitações técnicas impostas pelas exigências da sua autonomia, os aparelhos de reconhecimento não possuem grandes qualidades combativas — velocidade, armamento, maneabilidade — como são as que se encontram nos aviões de ataque. Em compensação, os de caça conservam o seu valor operacional que os tornou, na última guerra, arma indispensável para conseguir o domínio aéreo.

Do ponto de vista naval, isto significa que a mobilidade só terá eficiência defensiva se apoiada numa defesa ativa de caça, embarcada ou com base em terra, que possa impedir ao inimigo atividades de exploração na zona do tráfego naval. O segredo dos movimentos não pode, por si só, oferecer garantia de segurança, e sim, sòmente, tornar mais trabalhosa a atividade exploradora do inimigo. É isto que — segundo dissemos há pouco — faz com que exista uma aviação de caça capaz de traduzir em encontros vitoriosos a sua grande superioridade sôbre a de reconhecimento.

Sempre que fôr possível, o atacante procurará evitar os inconvenientes de exploração aérea, usando observadores ocultos, espalhados ao longo das costas. Devem, pois, as rotas costeiras serem percorridas com a necessária cautela e, no caso de incerteza, abandonadas.

A exploração e reconhecimento dos alvos navais exigem habitualmente cotas de vôo pouco elevadas — entre 2.000 e 3.000 metros — e boa autonomia. Estas duas características são contrárias ao máximo aproveitamento das possibilidades de propulsão a jato, porque o reator é um formidável devorador de combustível e o seu apetite ainda cresce quando a cota diminui. Em conseqüência, é preferível fazer-se os reconhecimentos sôbre o mar empregando aparelhos a hélice, que atualmente podem ser construídos com grande autonomia de vôo e velocidades de 700 quilômetros. Estes aparelhos, devido à sua inferioridade

com relação aos aviões de caça, devem esquivar-se a encontros com os interceptores da defesa. Isto seria possível para, por exemplo, os aviões que penetrassem nos céus do mar Tirreno, voando sôbre aquelas faixas de terra que apresentam um magnífico acesso e que, para a sua defesa, não são o suficientemente extensas para permitir uma intercepção por aviões que só podem derrubá-los «à vista».

De fato, um avião que voasse por cima dessas zonas num vôo rasante ou quase rasante que lhe permitisse fugir à detecção pelo radar, teria a enfrentar sòmente o risco das armas antiaéreas de base em terra. É por êsse motivo que se torna possível que alguns aparelhos de reconhecimento tratem de passar através dessas zonas restritas, o que leva a aconselhar a intensificação nelas das defesas para baixa altura.

Para a proteção do tráfego naval, impedir o reconhecimento aéreo é o primeiro passo para a vitória. Se os caças não derrubarem os aviões de reconhecimento, ver-se-ão obrigados a enfrentar os aviões de ataque, bem mais temíveis. Se, pelo contrário, êles destruirem os aparelhos de reconhecimento, o inimigo terá que praticá-lo empregando os aviões de ataque, e êstes, obrigados a uma dupla missão híbrida de reconhecimento e ataque, ficarão em situação de inferioridade com relação aos caças adversários.

A **Identificação** aérea do alvo deverá ser feita **de visu**, a menos que se aceitem as incógnitas e incertezas inerentes ao reconhecimento efetuado por meio do radar; ou então, que se possuam informações precisas e fidedignas sôbre os movimentos e composição do objetivo.

Pode-se, também, fazer uma identificação do alvo desde um avião especialmente equipado para penetração no dispositivo defensivo dos navios eventualmente em ligação com o avião portador das armas de ataque.

Em qualquer caso, deve ter-se presente que é provável que nas operações de exploração e reconhecimento o inimigo, depois de avistar um comboio ou fôrça naval, siga a norma de prosseguir na identificação do alvo, porque, levando em conta o alto custo dos elementos aéreos modernos, em aparelhos, armas e tripulações, não é econômicamente admissível empregá-los em alvos de pouca importância.

Concluindo, podemos considerar que por enquanto, e ainda num futuro próximo, a mobilidade do alvo naval criará empecilhos e limitações bastante embaraçosas ao ataque aéreo realizado com armas de grande alcance; e, por conseguinte, levando-se em conta a dificuldade de se identificarem os alvos pelo radar, a guerra naval efetuar-se-á ainda entre adversários a defrontar-se visualmente.

A dispersão. — Outra característica das formações navais é a possibilidade de dispersão. Ela é aconselhada, seja pela tática do ataque, seja pela característica das armas que possam empregar os aviões.

A dilatação. — Isto é, a dispersão limitada dos navios que integram uma formação determinada, deve, evidentemente, ser tal que faça com que o tiro inimigo produza o menor efeito possível. Teòricamente êsse efeito deverá ficar reduzido ao mínimo quando se conseguir que o inimigo só possa com cada projetil atingir um só alvo.

É importante fazer-se notar que, se com a dispersão não se conseguir êsse resultado, a formação naval poderá perder grande parte da vantagem conferida pela mobilidade, porque o adversário pode che-

gar a obter pelo menos a identificação do alvo e evitar, conseqüentemente, o «contato naval». Em tal caso, a tática do ataque aéreo aos navios, tomará uma forma semelhante à de um ataque a objetivos, fixos, e dificilmente poderá êle ser contrarrestado.

É a própria dispersão — vinculando cada arma a um objetivo e, por conseguinte, o ataque ao reconhecimento — que pode forçar a arma aérea a ficar sob a dependência da visibilidade ótica. Êste vínculo ou dependência faz com que os navios possam ter a seu favor, o profícuo emprêgo dos meios de defesa contra os mais recentes tipos de aviões e de armas.

A eficiência da dispersão, sob o ponto de vista que acabamos de examinar, pode ser aumentada com o emprêgo de certos estrategemas, tais como: o emprêgo de confusões ou disfarces no radar, a introdução de falsos navios no comboio e mais outros que a experiência da guerra certamente aconselhará.

Para concretizar em números as nossas considerações anteriores, podemos fixar uma distância de 2.000 metros entre os navios de um comboio, como a suficente para evitar um ataque com armas atômicas superiores às de tipo tático, as quais evidentemente só serão empregadas contra comboios de suma importância. Não podemos, por enquanto, negar a possibilidade da construção e emprêgo no mar de engenhos de potência de quarenta e mais alguns **megatons**, que sejam relativamente pouco custosos e capazes de destruir tudo quanto se achar num raio de 15 ou mais quilômetros. Nesta hipótese a guerra tomaria um aspecto nada familiar à mente dos homens que ainda estão vivendo no começo da era atômica, e teria uma forma semelhante à descrita pelo General Chassin num seu artigo que apareceu em «Forces Aériennes Françaises»...

«... talvez parta um foguete, e, então, Londres, Paris ou Nova Iorque voem para o céu na forma de um cogumelo de poeira e fumaça ... e a guerra continuará numa espécie de movimento contínuo, até ir pelos ares o último laboratório. Se nesse momento ainda ficarem sobreviventes, reunir-se-ão numa «Conferência» para decidirem quem foram os vencidos e quem os vencedores»...

Não consideremos, pois, bombas superiores a 20 quilotoneladas.

Um comboio no qual naveguem os navios a 2.000 metros uns dos outros ainda oferece uma possibilidade razoável de escolta antisubmarina, à condição de não ser tão numeroso que apresente dimensões excessivas.

Quando, pelo crescente poderio destrutor das bombas, a dispersão — cuja medida deverá ser o têrmo médio entre as exigências da escolta antisubmarina e as de defesa antiaérea — adquirisse porporções tais que tornassem impraticável a escolta antisubmarina, devido as excessivas dimensões do comboio, ter-se-ia que recorrer ao trânsito não comboiado. Neste caso, é evidente que a luta antisubmarina haveria de tomar a forma que melhor conviesse a êsse tipo de tráfego.

O estado e a tendência atual da evolução científica e técnica das armas atômicas e dos meios para o seu transporte até o alvo, tornam oportuno considerar tal eventualidade como provável.

Na zona passível de ataques nucleares, a distância prescrita para a dispersão deverá ser mantida de uma maneira constante. Com efeito; se o avião atacante descobrir pelo radar um comboio não dilatado, poderá lançar contra êle — desde uma distância à qual dificilmente

seria detectado pelo radar da navegação com suficiente antecipação — projetis dirigidos de cabeça atômica e de tal velocidade que não dêem tempo aos navios para efetuar a dispersão. Vejamos, como exemplo: se supormos que a Divisão Naval avista a 150 quilômetros um avião que contra ela lança o seu projetil dirigido, dotado de uma velocidade de 2.000 quilômetros por hora, o tempo disponível para decidir e dar a ordem de dispersão e transmití-la, não vai além de quatro minutos e meio, lapso manifestamente insuficiente para manobrar um comboio de tamanho médio.

As dimensões relativamente pequenas do alvo naval forçam o avião atacante ao emprêgo de uma técnica adequada para fazer a pontaria com armas suficientemente precisas, ao mesmo tempo que aconselham utilizarem-se projetis de um raio de ação que compense os êrros prováveis do tiro. O custo das operações modernas e o alto valor específico dos alvos navais contribuem a sustentar esta tendência, pelo que podemos considerar como provável que a bomba atômica de 1.000 metros de raio de ação encontra-se-á entre as preferidas no emprêgo contra navios. Parece que êste tipo de bomba representa uma bom meio têrmo sob os aspectos do custo e da facilidade de seu emprêgo, transporte, etc..

Os navios podem realizar a defesa ativa das seguintes maneiras:
1° Com artilharia antiaérea do tipo clássico.
2° Com projetis aéreos dirigidos desde os navios.
3° Com artilharia que dispare projetis atômicos aéreos.
4° Usando aviões interceptores.

1° **Artilharia antiaérea do tipo clássico.** — Na rapidez e precisão do tiro, na eficiência e rendimento das espoletas e na segurança do seu funcionamento, está seguindo uma linha de aperfeiçoamento que já tem produzido resultado de grande importância prática, e ainda promete para um futuro próximo, um interessante período na história dos armamentos. Esta família de armas há de ter aplicação ainda durante muito tempo, tanto sôbre os navios de escolta como sôbre os escoltados. Os cuidados e dinheiro empregado no seu aperfeiçoamento ainda são uma ótima inversão de capital e de esfôrço.

2° **Projetis aéreos dirigidos desde os navios.** — São já uma realidade nas unidades das grandes marinhas. Apresentam amplas perspectivas de desenvolvimento na defesa ativa antiaérea, pelo que deve ser considerada a possibilidade de que também os navios mercantes venham a ser dotados, em tempo de guerra, de armas para o lançamento de projetis antiaéreos dirigidos, o que permitiria aos comboios o seu emprêgo, quando necesário, de maneira principal, intensa e oportuna. É ocioso pôr de relêvo que o desenvolvimento dêste tipo de armamento é essencial para qualquer marinha e especialmente para a nossa, (1) que deve viver e agir numa zona na qual os ataques aéreos serão uma ameaça poderosa.

3° **Artilharia com projetis atômicos antiaéreos.** — É uma arma objeto de recentes estudos que estão apresentando boas probabilidades de poder utilizá-la contra aviões em vôo a baixa altura sôbre território amigo onde é preciso levar em conta as sérias limitações impostas pela necessidade de poupar danos em terra produzidos pela explosão de projetil atômico a baixa altura. No mar, esta restrição não tem razão de ser, pelo que deve ser considerada praticável a adoção dêste meio de defesa nos navios.

---

(1) A italiana.

A intensidade do emprêgo prático de projetis antiaéreos com carga atômica está em relação com a possibilidade de enquadrar dentro de limites econômicamente aceitáveis as exigências de consumo de munições no tiro antiaéreo, ao mesmo tempo que a sua eficiência, muitíssimo maior que a da munição antiaérea normal até hoje em uso.

As últimas notícias sôbre a produção de projetis atômicos informam que o prêço de fabricação dêstes engenhos está diminuindo ràpidamente, o que, sem dúvida, virá facilitar o seu emprêgo.

4° — **Os aviões interceptores**. — Para a defesa de um comboio, podem ter a sua base em terra ou a bordo. As possibilidades de intervenção oportuna dos interceptores com base em terra são muito limitadas, segundo pode ser demonstrado com argumentos teóricos os mais simples. Sem dúvida, muito poderá ser feito neste terreno; porém, não é menos certo que os aviões de caça embarcados nos navios de uma fôrça naval terão sempre maiores probabilidades de intervir oportunamente na defesa antiaérea que as que possam caber aos aparelhos com base em terra.

Na sua forma atual, os caças, para estarem embarcados, precisam de porta-aviões grandes ou pequenos, que porém, em qualquer caso, constituem um meio custoso e complexo e um alvo invejável, especialmente no que diz às conseqüências que o seu afundamento tem sôbre o domínio local do ar. Realmente os porta-aviões têm o defeito congênito de concentrar a potência aérea, enquanto que a descentralização é requisito fundamental da guerra na época atômica. Da mesma maneira que numa fomação se dispersam as unidades navais, cada uma das quais representa um importante valor econômico, e igualmente necessário dispersar os aviões, cada um dos quais tem um considerável valor tático.

A moderna tática aeronáutica está em vias de produzir máquinas voadoras que com tôda probabilidade darão aos navios a possibilidade de levar uma fôrça aérea não concentrada que se constituirá em meio de defesa eficiente e relativamente econômico e acompanhará as formações navais. Trata-se dos aviões com descolagem vertical.

Tudo o já conseguido com os aviões de alheta de tubarão e de asa anular, afora a grande família dos helicópteros e afins, autoriza esperar, para um futuro não muito afastado, o embarque nos navios de guerra — e, em caso necessário, também nos mercantes de certa tonelagem — de magníficos aviões interceptores.

Abre-se assim, para a fantasia técnica e operativa, um vasto campo. Podemos imaginar a desaparição dos porta-aviões de escolta, espalhando-se os aparelhos interceptores sôbre as diversas unidades navais; e podemos antever os navios mercantes prestando os serviços hoje entregues as belonaves, em cooperação para a defesa do Tráfego Marítimo.

Ficariam desta maneira as tarefas dos navios de escolta reduzidas essencialmente à defesa antisubmarina, com grande vantagem para a sua eficiência operacional, desde que libertos de muita operação técnica e desembaraçados dos aparelhos e do pessoal ao serviço dêstes.

Grande é, sem dúvida, a complexidade dos problemas técnicos, científicos e econômicos a vencer para chegar a solução prática; todavia, a eficiência das armas que hoje podem utilizar os aviões é tanta, que bem que se justifica o esfôrço e a despesa feita pelos que pretendem continuar navegando pelos mares afora.

(Da Rivista Marittima»)

PROJETIS TELEGUIADOS

NOS ESTADOS UNIDOS O «BOMARC IM-99»

A Fôrça Aérea dos Estados Unidos concluiu a 16 de maio um contrato com a Boeing Airplane Co., para a produção da primeira série de projetis teleguiados «Bomarc IM-99» já agora possuidores de um raio de ação «que lhes permite abater aeronaves inimigas a distâncias muito maiores do que as de que são capazes quaisquer outros projetis atualmente utilizados na defesa aérea». Com o comunicado conjunto da USAAF e da Boeing foram fornecidas as primeiras fotos autênticas do projetil, que é um aparelho de intercepção lançado do solo, e destinado a operar em altitudes «extremas» e a velocidades supersônicas, com superiores características de autonomia.

Em uma série de disparos experimentais realizados contra alvos rebocados a grande altitude, sôbre o Oceano Atlântico, o «Bomarc» revelou-se uma arma de intercepção particularmente eficiente. O projetil, que foi experimentado na Base Aérea Patrick, da Flórida, será utilizado pelo Comando da Defesa Aérea partindo de bases estratègicamente distribuídas para tirar o máximo proveito possível do raio de ação da arma.

O «Bomarc» é um aparelho de cêrca de 14,40 metros de comprimento, com uma envergadura de 5,97 metros, sendo equipado com um motofoguete fabricado pela Aerojet General Corporation e com um strato-jacto de fabricação de Marquardt Aircraft Co.

Como é compreensível, a Fôrça Aérea não forneceu pormenores acêrca das possibilidades e da capacidade do projetil. No entanto, a julgar-se pelo programa «Graund to Air Pilotless Aircraft» que vem sendo desenvolvido pela Boeing, pode-se admitir que a arma pertença a um tipo capaz de operar numa gama de altitudes da ordem de 6.000 a 80.000 pés com velocidade muito superior a 1.500 milhas horárias. Sabe-se que o projetil pesa 6 toneladas métricas e que conduz uma carga «altamente explosiva».

NA INGLATERRA O «SR-53»

Segundo um comunicado da Companhia de Motores De Havilland, realizou-se em meados de maio, em Boscombe Down, na Inglaterra, o primeiro vôo experimental do avião-foguete «SR-53» da Saunders Roe, equipado com motofoguete «Spectre» daquela emprêsa. Ao contrário do que acontece com qualquer outro tipo do motor, que necessita do ar atmosférico para «respirar», isto é, para retirar dêle o oxigênio necessário à combustão, o motofoguete independe do oxigênio atmosférico, pois leva em seu bôjo, sob á forma de água oxigenada de alta concentração (peróxido de hidrogênio), o oxigênio, indispensável à queima do combustível. Graças a um agente catalítico, o peróxido de hidrogênio converte-se em vapor superaquecido que inflama a mistura de querosene ou gasolina produtora de impulso. Desta maneira, o motofoguete evita a perda de potência que tanto prejudica o desempenho dos motores em geral, sejam de pistões, sejam a jacto.

O motofoguete «Spectre» funcionou pela primeira vez em banco de provas em julho de 1953; há quatro anos, portanto, e a partir daquela data, vem sendo objeto de aperfeiçoamentos sucessivos, principalmente depois da sua primeira experiência de vôo, realizada em dezembro de 1956, a bordo de um «Canberra» especialmente adaptado para recebê-lo. Sua homologação foi obtida em março último.

Os aviões-foguetes possuem a faculdade de ascender ràpidamente às altas camadas da atmosfera em que operam os aviões modernos e são capazes de rápidas acelerações supersônicas — fator essencial na aviação de combate — em conseqüência da sua grande reserva de potência. Sua principal desvantagem está no pequeno tempo de permanência no ar, devida à sua voracidade de oxidante e de combustível. Foi em conseqüência dêste fato que a De Havilland selecionou, na família de turbojactos «Gyron», um tipo especial de turbina a gás destinado a equipar os aviões-foguetes em combinação com o motofoguete. Essas turbinas são capazes de proporcionar velocidades muito altas a grandes altitudes logo em seguida à aceleração inicial fornecida pelo motofoguete.

O uso dessa combinação de motores constitui a base da fórmula preconizada pela De Havilland para o desempenho excepcional, tanto em velocidade quanto em altitude, dos aparelhos militares que se encontram em fase de desenvolvimento na Inglaterra, como em outros países.

MAIS UM SUBMARINO ATÔMICO NORTE-AMERICANO

CROTON, Connecticut — O terceiro submarino atômico a entrar em serviço na Marinha dos Estados Unidos foi recentemente lançado ao mar. Trata-se do **Skate**, construído nos estaleiros da «General Dinamics», nesta cidade. O **Skate** dispõe de um reator nuclear construído pela «Westinghouse Eletric Corporation» e é o primeiro de uma série de submersíveis do seu tipo já em construção.

A Marinha norte-americana dispõe de outros dois submarinos movidos por energia atômica: o **Nautilus**, lançado ao mar em 1954, e o **Seawolf**, construído no ano seguinte. O **Skate** foi batizado pela Sra. Lewis Strauss, espôsa do presidente da Comissão de Energia Atômica dos Estados Unidos. Falando na cerimônia, o subsecretário da Marinha, Sr. William B. Franck, salientou que a «era das pesquisas e dos protótipos está terminada» e que a Armada norte-americana, com o lançamento do **Skate**, entra na fase da produção em série de submarinos atômicos, «liderando, assim, de maneira incontestável, as iniciativas de uso da energia atômica para fins úteis ao homem».

OPERAÇÕES AERO-NAVAIS DE DEFESA ANTISUBMARINA (1)

O Centro de Adestramento «Marques Leão», da Marinha, preparou mais uma turma de oficiais num curso de tática antisubmarina aeronaval. Quinze oficiais da Aeronáutica e onze da Armada concluíram, no referido centro, um curso de três meses, realizando nos dias 21 e 22 de junho último as provas práticas de sua conclusão, com operações ao largo da costa do Distrito Federal. De parte da Marinha, uma flotilha de contratorpedeiros e, da Aeronáutica, uma esquadrilha de seis «caças», deram combate ao submarino **Humaitá**. Foi êle caçado sem piedade, nos três ataques que intentou contra o comboio, representado pelo Cte. **Babitonga**. Mas num dêles furou o patrulha e «se divertiu com os mercantes», para usar a expressão de um dos instrutores do curso.

Tôda a manobra constou de três ataques do submarino ao comboio e de um exercício de «limpeza» anti-submarina da parte dos contratorpedeiros. Dos ataques, dois foram simulados junto à «barra» hipotética criada para a operação: o espaço entre as ilhas Rasa e Redonda, ao largo da costa. E' lógico que a barra real tinha que permanecer livre à navegação. O outro foi feito em alto mar.

---

(1) De uma reportagem feita pelo «O Globo», a bordo do **Benevente**.

A flotilha deixou a «barra» pelas dez horas, precedendo o comboio. Era composta do CT **Amazonas** o CT **Benevente** e CT **Bracui**, o primeiro comandando-a e tendo a seu bordo o chefe de tôda a operação, Capitão-de-Mar-e-Guerra Antônio Carlos Raja Gabaglia, comandante do Segundo Esquadrão de Contratorpedeiros, e o diretor do C.A.M.L., Capitão-de-Corveta Afonso Kuntz Parganina. Os onze alunos do curso distribuiam-se pelos três navios. Dos oficiais da Aeronáutica, dois encontravam-se a bordo do **Humaitá**, observando como o submarino se esquivava da perseguição dos «caças».

Feita a patrulha preventiva da área junto à «barra», pelos torpedeiros e aviões, o comboio saiu. Depois veio o **Babitonga**. A flotilha tomou posição de cruzeiro, deixando os «mercantes» no centro, ficando o **Bracui** a bombordo, o **Benevente** a boreste e o **Amazonas** na testa da formação. O **Humaitá** tentou penetrar, mas foi «detectado» pelos aviões na rota do comboio. No ponto em que mergulhou, fugindo à perseguição dos «caças», êstes lançaram uma «mancha de mar», obtida com uma solução de côr intensa e bem diversa da côr das águas, que se espalha pela superfície e aí permanece por longo tempo, para permitir a localização da zona pelos contratorpedeiros. Os aviões continuaram a perseguição ao submarino, auxiliados pelo **Amazonas** e **Bracui**. O **Benevente** ficou na escolta do comboio, que imediatamente tomou rumo diverso do assinalado pelos aviões como sendo o do submarino. Êsse ataque foi oportunidade para as tripulações do **Amazonas** e do **Bracui** se exercitarem em posição de combate.

O **Humaitá** lavrou um tento, à tarde. Furou a patrulha e surgiu à pôpa do comboio. «O estrago foi grande!» — comentou o Capitão-Tenente Nélson de Albuquerque Vanderlei, instrutor do grupo de alunos a bordo do **Benevente**.

Essa vitória do submarino, entretanto, pode ter sido facilitada por uma manobra que foi necessário fazer então, para passar um enfermeiro de bordo do **Amazonas** para o barco em que estávamos. Motivo: um dos marinheiros dêste, no exercício de combate, teve a mão prêsa na manobra de carregar canhões.

À noite, o ataque foi à superfície, sendo o submarino detectado e pôsto em fuga. Além do radar, os contratorpedeiros dispõem na luta contra os submarinos do «sonar». Por sua vez, o submarino também dispõe dêle, para se precaver à aproximação dos perseguidores.

A manobra da noite foi realizada às escuras. Essa medida e a navegação em ziguezague, característica do patrulhamento marítimo, tiveram que ser abandonadas, entretanto, em vista da intensa navegação mercante nas proximidades da Guanabara.

Os ataques da manhã e tarde do dia 21 foram prèviamente combinados. A operação de encerramento, na manhã do sábado, foi improvisada e em tudo semelhante a uma situação real. O submarino, aproveitando-se da névoa intensa, ficou à superfície, aguardando a aproximação do comboio que demandava o pôrto pela «barra» ilha Rasa — ilha Redonda.

Detectado pelo radar do **Amazonas**, o **Humaitá** submergiu, sendo observada pelo **Benevente** a esteira de seu periscópio, quando se deslocava para boreste. Tal posição, a boreste, favorecia o submarino em relação à patrulha, pelo ofuscamento da superfície das águas pelo sol em ascensão. Localizado finalmente pelos aviões, foi «destruído» por êstes, com bombas de profundidade.

Tal foi, em síntese, como transcorreu a manobra. Sua apreciação geral, entretanto, só poderá ser feita mais tarde, quando forem levantados todos os movimentos efetuados pelos navios durante as 24 horas do exercício. Segundo apuramos, seus resultados práticos foram muito bons.

No Centro de Adestramento os alunos reconstituirão as rotas seguidas, comparando-as com as do outros barcos e os movimentos do submarino, levando em conta, naturalmente, a simultaneidade das operações. Só então se poderá saber, com certeza quem realmente foi «a pique», quem voltou ao pôrto ostentando bem alto o seu «panache».

P. de M.

RESPIGA

SUMARIO — A Batalha Naval do Riachuelo — Escritores da Marinha — Homenagem ao Infante D. Henrique — Instituto Brasileiro de Geografia e Estatistica.

A BATALHA NAVAL DO RIACHUELO

M. Espindola

O dia 11 de junho de 1865 amanhecera chovendo e frio, pois os 10 graus centígrados, fôra a temperatura assinalada no «quarto d'alva» pela unidade capitânea da fôrça naval brasileira, em operações de bloqueio fluvial da República do Paraguai. E, isso porque, o seu primeiro mandatário, o ditador Solano Lopez, depois de armá-la fortemente, resolvera despertar o gigante adormecido sôbre os louros de luta recente, para vencendo-o fàcilmente, como imaginou, conquistar a hegemonia militar na América do Sul.

Ao sofrer, porém, os primeiros revéses, determinou a destruição da fôrça brasileira de bloqueio que, com sua ação eficiente, muito prejudicava a movimentação de seu exército. Eis porque descia velozmente o rio Paraná, a esquadra paraguaia, não só impulsionada por suas máquinas, como pela correnteza.

Enquanto isso, a esquadra brasileira de fogos abafados, fundeada diante do «Rincón de Lagraña», preparava em sua nau capitânea — a fragata **Amazonas** — um altar para a celebração da missa, por ser um domingo da Santissima Trindade. Eram mais ou menos 9 horas da manhã que se tornara clara, quando a canhoneira **Mearim**, navio de vanguarda e prontidão avançada, deu o brado de alerta, içando o sinal de «inimigo à vista» e, logo em seguida, o de «os navios avistados são em número de oito».

Brusca foi a reação do comando, aquilatando-se nessa circunstância, o valor do Chefe de Divisão Francisco Manoel Barroso da Silva, pela presteza das ordens expedidas, movimentando tôda a esquadra. Foi feito então o célebre apêlo, condignamente registrado na História: «O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever».

Já se defrontavam as duas fôrças, quando nova ordem foi assinalada: «atacar e destruir o inimigo o mais perto que puder». E a batalha já iniciada, com desvantagens para os nossos, pela surprêsa com que foram colhidos, transformou-se em luta cruenta.

Após a epopéica batalha, em que a abordagem da canhoneira **Parnaiba**», ainda mais ressaltou o valor de Marcilio Dias — O Imperial Marinheiro; João Guilherme Greenhalgh, o heróico Guarda-Marinha e os bravos oficiais do Exército, Tenente Feliciano Ignácio de Andrade e Capitão Pedro Affonso Ferreira, cumpriu-se o desígnio cívico na defesa do Pavilhão Pátrio.

A fuga da fôrça inimiga, duramente castigada, depois de oito e meia horas de combate, consagrou a vitória da esquadra brasileira, cujo denodo correspondeu em tôda a linha, ao apêlo de seu Chefe. No mastro da nau capitânea, via-se ainda, tremulando no tope de proa, a sinalação: «sustentar o fogo que a glória é nossa!».

Tribuna de Petrópolis — Petrópolis, 11 de junho de 1957.

ESCRITORES DA MARINHA

(Notas biobibliográficas)

II — ALVES CAMARA (Antônio Alves Câmara)

Prado Maia

Almirante, reformado. Filho de Antônio Alves Câmara, comerciante, e de D. Josefa de Almeida Câmara. Nasceu na cidade do Salvador, província da Bahia, a 27 de abril de 1852. Faleceu nesta capital em 3 de maio de 1919. Fêz o curso primário e o secundário na Bahia, transferindo-se em seguida para o Rio de Janeiro, onde se matriculou na antiga Academia de Marinha a 27-2-1852. Promovido a guarda-marinha em 30-11-1870; a segundo-tenente em 31-1-1873; e a primeiro-tenente em 27-12-1875. Embarcou em diversos navios da esquadra. Imediato da canhoneira **Belmonte**. Professor de hidrografia dos guardas-marinha embarcados, em viagem de instrução, na corveta **Trajano** (1878), tendo ido até S. Miguel e Tenerife. Instrutor da Academia de Marinha. Examinador de hidrografia (1880). Examinador de prática de observação astronômica e manobra de artilharia nos exames para pilotos. Ajudante-de-ordens do Almirante Barão de Iguatemi, em inspeção às repartições de Marinha sediadas ao sul do Império. Comandante da canhoneira **Traripe** (1881), em que fêz continuadas viagens. Interrompeu o comando da referida canhoneira, em março de 1884, a fim de cursar artilharia, findo o que recebeu o título de Instrutor Artilheiro. Em dezembro (1884), reassumiu o comando da **Traripe**. Foi incumbido, então, do levantamento da planta da Baía de Todos os Santos, trabalho que realizou com grande perícia. Promovido a capitão-tenente, por merecimento, em 23-5-1889. Comandante da canhoneira **Cabedelo**. Capitão dos Portos da Paraíba (1890). Comandante da canhoneira **Braconnot**. Fêz, nêsse navio, o levantamento da planta hidrográfica do pôrto de Itapagipe, na Bahia, sendo elogiado «pelo zêlo, inteligência e notável aptidão para trabalhos de tal natureza. Em 1892, depois de dois anos de contínuo viajar, foi exonerado do comando da **Braconnot** e nomeado para comandar o cruzador **Guanabara**. Promovido a capitão de fragata, por merecimento, em 9-5-1892. Em julho dêsse mesmo ano foi mandado comandar a flotilha do Rio Grande do Sul, comando de fôrças consideradas em operações de guerra, tendo em vista o estado anormal daquela província na época. Vice-inspetor do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (1893). Comandante do navio-escola **Benjamin Constant**, em construção final, em Toulon, França. Trouxe-o ao Brasil, sob seu comando, sendo no exercício dêsse cargo e por serviços de campanha em defesa da República, promovido a capitão de mar e guerra (agôsto, 1894). Diretor da Escola Naval (1895). Reorganizou essa Escola e criou o «Prêmio Greenhalgh», destinado a galardoar o aluno mais distinto de cada turma. Inspetor do Arsenal de Marinha da Bahia (1896). Capitão dos Portos e, cumulativamente, comandante da Escola de Aprendizes-Marinheiros do mesmo

Estado (1900). Consultor efetivo do Conselho Naval (1903). Foi graduado no pôsto de contra-almirante em 21-3-1906. Inspetor de Máquinas (1906). Efetivado no pôsto de contra-almirante em 12-4-1907. Comandante da esquadra em evoluções (1910). Inspetor de Portos e Costas, ainda nesse mesmo ano. Promovido a vice-almirante em 28-12-1911. Exerceu, então, o cargo de Superintendente do Material, sendo por isso um dos quatro membros do Almirantado, com a reforma Marques de Leão. Reformado, a pedido, no pôsto de almirante, por decreto de 3 de dezembro de 1912.

O almirante Alves Câmara era sócio efetivo do Instituto Politécnico Brasileiro e seu vice-presidente; sócio honorário do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia e do Instituto Histórico de São Paulo, benemérito da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro e seu vice-presidente; sócio da Associação de Imprensa do Rio de Janeiro; fundador e efetivo da Associação Protetora dos Homens do Mar; correspondente do Instituto do Ceará e da Sociedade de Geografia de Lisboa; membro da Sccieté de l'Histoire Internacionale de France; Medaille d'Honneur; diretor honorário da Congregação da Marinha Civil; vice-presidente da Cruz Vermelha Brasileira; cavaleiro da Ordem de Aviz e oficial da Ordem da Rosa. Possuia as medalhas do Grande Prêmio da Exposição Nacional, de ouro; militar de mérito e bravura; e a Grã-Cruz do mérito naval de Espanha.

BIBLIOGRAFIA: **Algumas considerações sôbre a origem e causa da formação do «Gulfstream»**. Bahia, Imprensa Econômica, 1877; 2ª ed., — Rio de Janeiro. Tip. Nacional, 1878; 3ª ed. — Rio de Janeiro, Tip. G. Leuzinger & Filhos, 1880.

— **Impressões de uma viagem na corveta Trajano do Pará ao Recife, tocando em S. Miguel e Tenerife.** — Rio de Janeiro, Tip. do Cruzeiro, 1879; 2ª ed. — Rio de Janeiro, 1915.

— **O batômetro de W. Thompson.** — Rio de Janeiro, Tip. Machado, 1879. Este trabalho foi reproduzido da «Revista de Engenharia», tomo I, n. 8.

— **Conferência feita perante o Instituto Politécnico Brasileiro sôbre a causa e origem do «Gulf-stream».** — Rio de Janeiro, Tip. G. Leuzinger & Filhos, 1880, 87 p., in — 8º, 2ª ed. — Rio de Janeiro, 1909, in — 8º.

— **O navisfério e as observações da noite** — Rio de Janeiro, Tip. G. Leuzinger & Filhos, 1880. Também reproduzido da «Revista de Engenharia», t. II, ns. 2 e 3.

— **As curvas de posição e os novos métodos de navegação** — Rio de Janeiro, Tip. Leuzinger & Filhos, 1880. Separata da «Revista de Engenharia», t. II, nº 1.

— **Relatório dos Estudos feitos no interior da baia de Todos os Santos com relação ao local mais apropriado ao estabelecimento de um arsenal e construção de diques.** — Rio de Janeiro, Tip. Lombaerts & Cia., 1884.

— **Relatório da Seção de Construções Navais do Instituto Politécnico Brasileiro para a sessão solene de comemoração de seu 25º aniversário de instalação oficial.** — Rio de Janeiro, Tip. G. Leuzinger & Filhos, 1888.

— **Ensaio sôbre as construções navais indígenas do Brasil** — Rio de Janeiro, Tip. Leuzinger & Filhos, 1888, 215 ps., ilustr., 23 cm.; 2ª ed. — São Paulo, Comp. Editora Nacional, 1937, 261 p., ilustr., 19 cm. (Vol. 92 da Coleção Brasiliana).

— **A Baía de Todos os Santos com relação aos melhoramentos de seu pôrto.** — Rio de Janeiro, Tip. Lombaerts & Cia., 1884, 106, p., 1 estampa, 2 mapas desdobráveis; 2ª ed. — Rio de Janeiro, Tip. G. Leuzinger, 1911.

— **O manganês no Estado da Bahia.** — Rio de Janeiro, Tip. Leuzinger, 1906. Também publicado na «Revista do Instituto Politécnico Brasileiro», t. 31, p. 16-18, 1906.

— **A construção naval no Brasil e seus progressos.** — Comunicação apresentada ao 3º Congresso Científico Latino-Americano. — Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1907.

— **Pescas e peixes da Bahia.** — Rio de Janeiro, Tip. Leuzinger, 1911, 124 p., in — 8º ilustrado.

— **O sextante binocular do capitão de fragata de Magnac.** — Rio de Janeiro, 1885.

— **Os ciclones e o naufrágio do paquete** Rio Apa. — Conferência realizada na Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, em sessão que esteve presente o Conde d'Eu. — Rio de Janeiro, 1888.

— **A pesca do xaréu na província da Bahia.** — «Boletim do Clube Naval», vol. I, 1888, p. 57, 74 e 85.

— **Uma viagem da canhoneira** Braconnot. — «Revista Marítima Brasileira», vol. 23, 2º semestre, 1892.

———:::———

Como bem indicam os dados biográficos e a bibliografia que vêm de ser mencionados, o almirante Alves Câmara é uma das grandes expressões da técnica e da cultura de que se orgulha a Marinha Brasileira.

Diário de Notícias — Rio de Janeiro, 15 de julho de 1956.

HOMENAGEM AO INFANTE D. HENRIQUE

INICIATIVA DO POVO PORTUGUÊS NA PASSAGEM DO QUINTO CENTENÁRIO DO SEU FALECIMENTO

Perfil do homem que venceu o «Mar tenebroso»

Jaime Cortezão

O Infante D. Henrique está e estará por largo tempo na ordem do dia em Portugal. Vai passar em 1960, o 5º centenário do seu falecimento e já o govêrno se prepara para comemorar êsse acontecimento de várias formas, entre as quais a construção de um monumento de grandes proporções a erigir no promotório de Sagres. Aberto de há muito o concurso para a apresentação dos projetos, um juri irá muito em breve escolher um dentre os cinco já selecionados. Mas discute-se ainda, e nós próprios entramos nessa discussão, onde seria preferível que o monumento assentasse: — se em Sagres, se em Lisboa.

Pensamos que não seria demais consagrar a memória do Infante, quer em Sagres, quer em Lisboa; e que a primeira forma adotada pelo govêrno, de um monumento em escala bastante grande para ter por espectadores os passageiros dos barcos que, ao largo do cabo de São Vicente, cursassem o Atlântico, não exclui uma outra, mais íntima e terrestre, para piões e sedentários.

N. R. — Transcreve-se êste artigo nesta *Revista* por especial deferência de nossos ilustres colegas do grande órgão matutino carioca "Diário de Notícias", o que ficamos mui penhorados.

E entendemos até que os portuguêses no Brasil, sempre tão solícitos em afirmar dêste país a presença histórica e espiritual de Portugal, poderiam e deveriam assinalar, por forma monumental aquêle centenário.

Ao Infante d. Henrique não tem faltado panegiristas, alguns dos quais, um tanto suspeitos, pois vão até considerá-lo, um elemento aberrante e exótico no país de nascimento; e que êle, pelo seu exclusivo esfôrço e gênio, abriu as portas dos Tempos Modernos. Não escasseiam tão pouco os detratores que o reduzem a joguete, crasso e extreme, das tendências utilitárias da sua época.

Que êle não tenha sido o enxerto feliz de uma raça nórdica e superior em tronco indígena e bastardo, mas sim, o expoente máximo de uma nação essencialmente marítima a caminho de encarnar as tendências expansionistas da Cristandade, não temos dúvida. Êle foi, a nosso ver, o represetante típico de um dêsses raros **momentos históricos**, como diria Rank, em que se opera e apressa a transição entre duas épocas, no caso — a Idade-Média e o Renascimento.

Exatamente por que nêle coincidiram os ideais do cruzado medieval e os de ordem prática e experimental, que definem o Renascimento, o Infante se tornou o grande pioneiro de uma Era-Nova, a da expansão da Europa nos demais continentes. E talvez a melhor forma de evidenciar êste fato seja projetando a obra do Infante d. Henrique na história do Brasil, ou melhor, os seus esforços de colonização do arquipélago da Madeira, na formação brasileira durante os seus primeiros séculos. As **Navegações** de Cadamosto permitiam já ter uma idéia geral e bastante clara da economia e estado social da ilha da Madeira, volvidos uns trinta anos, após o início da sua colonização. Mas um documento, descoberto por Joel Serrão no Arquivo distrital do Funchal e muito recentemente publicado por Vitorino Magalhães Godinho, no vol. III dos **Documentos sôbre a Expansão Portuguêsa**, — os «Apontamentos e Capítulos do Infante d. Fernando para esta ilha», resposta aos requerimentos da Câmara do Funchal, completa por maneira extremamente viva o quadro já antes esboçado por Cadamosto e Diogo Gomes.

Por êstes sabíamos que, pouco depois do descobrimento das Selvagens e Pôrto Santo, os portuguêses começaram a colhêr e a exportar matérias tinturiais de origem «vegetal, — a urzela e o sangue de dragoeiro, tal como, mais tarde, se havia de explorar o pau-brasil, outra matéria tinturial, cujo comércio se tornou a primeira riqueza econômica do Brasil. Sabia-se também que a Madeira forneceu desde o princípio madeiras de cedro e teixo, que alimentavam uma indústria de marcenaria de «bofetes de muitas invenções de que se provê todo o Portugal e outros países», tal qual como mais tarde o jacarandá brasileiro seria a matéria prima do mobiliário rico em Portugal e outros países. Como era de esperar, também desde o início da colonização daquela ilha, se cultivou o trigo, que em breve dava para o consumo local e para a exportação, como aconteceu mais tarde no planalto de São Paulo e com êxito semelhante.

Mas a grande e mais fecunda inovação do Infante foi a introdução na ilha, a par da vinha que dá o malvasia, de outra cultura rica, a plantação da cana sacarina e o fabrico do açúcar, então considerado especiaria, e que, ainda em vida do Infante, se tornou objeto de exportação e base econômica da colonização e da prosperidade da Madeira, tal como, volvido um século, sucederia no Brasil.

O documento agora publicado faz-nos entrar na intimidade da vida econômica e social do pequeno arquipélago. A ilha, de uma entidade geográfica por elaborar, dividida em duas donatárias, evoluiu ràpida-

mente para um agregado social, de base próspera, animada pela consciência do seu valor e dos seus direitos e capaz de os defender com energia. Ao Infante os procuradores reclamam, em nome do povo funchalense, contra o donatário que os oprime, liberdades de trabalho e organizações de indústrias; facilidades e isenções na exportação dos seus produtos; privilégios na aplicação da justiça; garantias de continuidade das sesmarias primitivamente concedidas; e para segurança das suas atividades, proibição dos «trautos» de compradores e arrendadores judeus e genoveses pela destruição que fazem na terra onde êles entram. Não menos significaeivo é que os procuradores, «para honra e proveito da terra e bom regimento dela», peçam e o Infante d. Fernando concede que haja anualmente eleições dos juízes, vereadores e procuradores da Câmara do Funchal, com recomendação expressa ao donatário que lhes não embargue o livre exercício dos seus cargos.

Se nos lembrarmos também de que já então funcionava em Arguia, uma feitoria a caminho de tornar-se fortaleza, onde os feitores do Infante compravam aos zenegues o ouro do Sudão e os escravos negros da Guiné, concluiu-se que o Infante d. Henrique delineou, com a tenacidade tão própria do seu caráter, o prólogo fecundo da história do Brasil, durante os dois primeiros séculos.

Nos trinta anos iniciais do século de Quinhentos, também a soberania portuguêsa no Brasil, assenta, ainda que precàriamente, nas feitorias — fortalezas fundadas ao longo da costa e na exploração do lenho tinturial, que lhe deu o nome. Segue-se-lhe o regime das donatárias com a concessão de sesmarias e, a breve trecho, a introdução da cana sacarina e do fabrico do açúcar, com base na mão de obra negra, importada de África. Não tardou também a organização dos colonos em câmaras municipais, que cêdo afirmaram o espírito de autonomia local e a oposição aos abusos do poder dos donatários e delegados régios.

Mas em boa verdade, o Infante e o seu escol de servidores, não prepararam apenas os processos de administração e colonização do Brasil, pois obrigaram o caminho à expansão da Europa nos Mundos-Novos pela introdução dos produtos ricos e a transformação do seu mercado, nas terras descobertas; à intercomunicação dos continentes e dos seus valores; à unificação da Terra e da Humanidade.

Diário de Notícias — Rio de Janeiro, 29 de abril de 1956.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA

M. ESPINDOLA

O pensamento que presidiu a criação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística — «IBGE», conforme a sigla pela qual se tornou conhecido, pressupôs, de um lado, a indispensável unificação dos serviços estatísticos-geográficos, e de outro, a necessidade de conseguir-se êsse objetivo, sem prejuízo do respeito integral às autonomias e competências governamentais que o regime federativo adotado tornava coexistentes.

O País precisava de coordenação orgânica dos serviços geográficos e estatísticos pela qual ficasse assegurada as administrações quer civis, quer militares, o conhecimento das condições de vida em todo o território nacional, ficando servidos ao mesmo tempo os objetivos e interêsses do ensino, da cultura, da ciência e da movimentação dos negócios, na esfera das atividades privadas. Assim os Govêrnos da União, dos Es-

tados e dos Municípios, responsáveis por amplos setores de atividades autônoma e soberana, não podiam demitir-se da necessidade, nem, portanto, da obrigação de manter seus serviços de estatística. Nenhuma das três órbitas governamentais, entretanto, podia realizar obra que satisfizesse integralmente aos seus próprios fins e aos dos demais governos. Mas, se todos deviam fazer tais levantamentos, se nenhum dos governos podiam executar êsses trabalhos de modo completo, porque são êsses excessivamente onerosos e complexos para que não houvesse duplicidade e mesmo triplicidade, deveriam êles ser como foram, especificados, distribuídos e coordenados dentro dêsse inédito imponente sistema de serviços federais, estaduais e municipais, o IBGE, contando hoje aproximadamente com 3 000 centros de trabalho em todo território da federação. Daí ter a Convenção Nacional de Estatística, realizada em 1936, reconhecido desde logo a necessidade de sua extensão aos levantamentos geográficos, mediante o pronunciamento conjunto dos governos compactuantes, com o disciplinamento geral de atividades para obtenção do DESIDERATO.

A direção geral não podia, assim, ficar em mãos do Govêrno Federal, pelo que foi entregue a um órgão colegial o Conselho Nacional de Estatística, ao qual se juntou depois o de Geografia, executores do programa de trabalhos anualmente estabelecido pela Assembléia Geral, da qual participam, o Govêrno Federal, representado pelos delegados ministeriais e órgãos filiados, e os Governos Estaduais e Territoriais, pelos Diretores de seus Departamentos de Estatística e Geografia, respectivamente, não prevalecendo assim a vontade unilateral, pois, como, no Distrito Federal, há nos Estados e Territórios Juntas Regionais, funcionando como a Central, as quais, dentro das normas nacionais prèviamente assentadas, estabelecem, com ampla autonomia, as particulares convenientes aos Estados ou Municípios, dentro do campo de livre determinação que êles se reservaram.

Pelo exposto se contata que está rigorosamente praticado o sistema federativo, com aplicação da fórmula democrática da livre discussão, do livre entendimento e da livre obrigação; superada a dificuldade financeira de vez que os recursos da União, Estados e Municípios, dedicados aos levantamentos quer estatísticos, quer geográficos são suficientes para a tarefa comum, por se encontrarem os objetivos devidamente racionalizados.

O Govêrno da União não se limita ao custeio dos órgãos centrais especializados que, em quase todos os Ministérios executam a tarefa estatística de âmbito nacional que lhe ficou reservada; mas custeia, ainda, as Secretarias Gerais dos dois Conselhos, não como órgãos federais, mas como órgãos daquele «sistema federativo». Tais Secretarias pertencem portanto, a todos os governos quer ao federal, quer aos regionais, como instrumentos hábeis para a coordenação desejada.

Reservou-se, entretanto, além disso, o Govêrno Federal, o custeio exclusivo dos Recenseamentos Gerais de República, como operações úteis, por igual, à União, aos Estados e aos Municípios. Ainda mais, encarregou-se de subvencionar os sistemas regionais, conforme ficou equitativamente previsto na Convenção Nacional de Estatística. Justa se tornou, assim, a colaboração dos Departamentos Regionais de Estatística, por suas respectivas Agências Municipais, à União a manutenção do Serviço central competente, custeando e auxiliando os órgãos regionais colaboradores.

Êste os princípios e propósitos do Instituto que ontem — 29 de maio — comemorou o seu 21º aniversário de instalação; e de cujos resultados, apesar do conhecimento geral, trataremos em próxima publicação.

Tribuna de Petrópolis — Petrópolis, 30 de maio de 1957.

SUA EXCELÊNCIA O SENHOR GENERAL
FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES
PRESIDENTE DA REPÚBLICA PORTUGUÊSA

NOTICIÁRIO

BRASIL

VISITA DO GENERAL FRANCISCO HYGINO CRAVEIRO LOPES AO BRASIL

Programa oficial da recepção e homenagens ao Presidente da República Portuguêsa

O programa oficial da visita ao Rio de Janeiro do presidente de Portugal, general Craveiro Lopes, aprovado pelos govêrnos do Brasil e da República portuguêsa constou do seguinte:

Dia 7 de junho — As 14h30m — Chegada ao Arsenal de Marinha. Honras militares. Traje — Fraque e cartola. Uniforme correspondente para os militares. Cortejo até o Palácio das Laranjeiras. Às 19h30m. — Visita ao presidente da República, no Palácio do Catete, durante a qual será imposta ao Sr. Juscelino Kubitschek de Oliveira a Banda das Três Ordens, condecoração rara, concedida por Portugal apenas à rainha da Inglaterra, ao general Franco e aos presidentes Washington Luís e Café Filho. Honras militares. Traje: Casaca ou uniforme, com condecorações. Uniforme correspondente para os militares.

Dia 8 — As 11 horas — Visita da Sra. Berta Craveiro Lopes à Sra. Sara de Lemos Kubitschek de Oliveira. 11h30m — Entrevista coletiva à imprensa, no Palácio das Laranjeiras. 14h30m — Visita ao Congresso Nacional, reunido em sessão conjunta, no Palácio Tiradentes. Honras militares. Traje: De passeio, escuro. Uniforme correspondente para os militares. 16 hs. — Visita ao Supremo Tribunal. Honras militares. Trajes: de passeio, escuro. Uniforme correspondente para os militares. 17h 20m — Círculo diplomático no Palácio das Laranjeiras. Traje: Fraque ou uniforme com condecorações. Uniforme correspondente para os militares. 20h30m — Jantar oferecido, no Palácio Itamarati, pelo presidente da República e Sra. Sara Lemos Kubitscek de Oliveira ao presidente da República portuguêsa e Sra. Berta Craveiro Lopes, seguido de 22h30m — Recepção. Traje: Casaca ou uniforme com condecorações. Uniforme correspondente para os militares.

Dia 9 — 10 hs. — Visita ao prefeito do Distrito Federal, no Palácio Guanabara. 11 hs. — Visita à Câmara do Distrito Federal — 12 hs. — Missa na igreja da Candelária, celebrada pelo cardeal arcebispo do Rio de Janeiro; 13 hs. — Almôço no Hipódromo da Gávea, seguido de corrida. Traje: Fraque e cartola. Uniforme correspondente para os militares; 20 hs. — Banquete oferecido pela Federação das Associações Portuguêsas do Brasil no Clube Ginástico Português. Traje: Smoking. 22h30m — Recepção oferecida pelo Sr. e Sra. Roberto Marinho. Traje: Smoking.

Dia 10 — 10h30m — Parada militar com Fôrças do Exército, Marinha e Aeronáutica, na avenida Atlântica. Traje: Fraque e cartola. Uniforme correspondente para os militares. 12 hs. — Almôço, no Copacabana Pálace Hotel, oferecido pelos Oficiais Generais das Fôrças Armadas ao presidente da República portuguêsa, durante o qual será entregue, pelo presidente da República ao general Craveiro Lopes, uma espada de Oficial General do Exército Brasileiro. Traje: fraque e cartola. Uniforme correspondente para os militares. 16 hs. — Inauguração da Exposição Camoniana, na Biblioteca Nacional. Traje: De passeio. Uniforme correspondente para os militares; 17 hs. — Recepção à Colônia Portuguêsa e Associações Luso-Brasileiras, na Embaixada de Portugal. Traje: de passeio, escuro. Uniforme correspondente para os militares; 21 hs. — Sessão solene no Real Gabinete Português de Leitura. Traje: Smoking.

Dia 11 — 10 horas — Assinatura, no Palácio do Catete, pelo presidente da República, de Atos relativos à regulamentação do Tratado de Consulta e Amizade entre Portugal e Brasil. Honras militares. Traje: Fraque e cartola. Uniforme correspondente para os militares. 11 horas — Cerimônia militar diante da estátua do almirante Barroso, onde o general Craveiro Lopes deporá flores. Traje: Fraque e cartola. Uniforme correspondente para os militares. 12 horas — Cerimônia do plantio de uma palmeira no Jardim Botânico ao lado da que ali foi plantada em 1808, pelo príncipe regente D. João. Traje: Fraque e cartola. Uniforme correspondente para os militares. 15 horas — Visita ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, onde se verificará a entrega ao general Craveiro Lopes dos diplomas de Perpétuo Honorário da referida Instituição, bem como da Sociedade de Geografia do Brasil e do Instituto Histórico Militar. Traje: de passeio, escuro. 16 horas — Visita à Real e Benemérita Sociedade Portuguêsa de Beneficência. Traje: de passeio, escuro. Uniforme correspondente para os militares. 17 horas — Visita ao Liceu Literário Português. Traje: de passeio, escuro. Uniforme correspondente para os militares. 18 horas —Visita à Associação Comercial do Rio de Janeiro. Traje: de passeio, escuro. Uniforrme correspondente para os militares. 19 horas — Visita à Associação Brasileira de Imprensa. Traje: de passeio, escuro. Uniforme correspondente para os militares. 21 horas — Partida de Futebol, no Maracanã. Traje: de passeio, escuro. Uniforme correspondente para os militares.

Dia 12 — 9h30m —Partida para Petrópolis. Traje: de passeio, escuro. Uniforme correspodente para os militares. 11 horas — Visita ao governador do Estado do Rio de Janeiro, no Palácio Itaboraí, em Petrópolis. Traje: de passeio, escuro. Uniforme correspondente para os militares. 11h30m — Visita à Real e Benemérita Sociedade Portuguêsa de Beneficência de Petrópolis. Traje: de passeio, escuro. Unifirme correspondente para os militares. 12 horas — Inauguração do monumento comemorativo do primeiro vôo do Atlântico Sul realizado pelos aviadores portuguêses Gago Coutinho e Secadura Cabral. 12h15m — Visita o Túmulo dos Imperadores, na Catedral de Petrópolis. 12h30m — Visita ao Museu Imperial. Traje: de passeio, escuro. Uniforme correspondente para os militares. 15h30m — Regresso ao Rio de Janeiro. 17 — Visita ao Clube de Regatas Vasco da Gama. Traje: de passeio, escuro Uni-

forme correspondente para os militares. 18h30m — Sessão solene na Universidade do Brasil para a entrega do Título de Doutor «Honoris Causa» ao general Craveiro Lopes. Traje: de passeio, escuro. Uniforme correspondente para os militares. 21 horas — Jantar oferecido pelo presidente da República Portuguêsa e Sra. Berta Craveiro Lopes, no Palácio das Laranjeiras, seguido de Recepção às 23 horas. Traje: Casaca ou uniforme, com condecorações. Uniforme correspondente para os militares.

Dia 13 — 9 horas — Partida para Belo Horizonte e Ouro Prêto, devendo o presidente Craveiro Lopes visitar também São Paulo, Curitiba, Recife, Fortaleza, e Belém, e, possìvelmente, Pôrto Alegre. Honras militares. Traje: de passeio, escuro. Uniforme correspondente para os militares.

Parada militar

Tendo por cenário o Oceano Atlântico, contingentes de terra, mar e ar, compostos de 30 mil homens, realizaram, no dia 9 de junho, na Av. Atlântica, uma parada militar, em homenagem ao General Craveiro Lopes.

O desfile que obedeceu ao comando do General Floriano de Lima Brayner, foi iniciado às 12 horas, levando o Presidente português mais de uma hora em revista às tropas, que formavam desde a Av. Vieira Souto até a Av. Atlântica.

Em automóvel aberto, tendo ao lado o Sr. Juscelino Kubitschek, o General Craveiro Lopes chegou ao palanque oficial.

De pé, os dois presidentes foram intensamente aplaudidos pela massa popular, que se comprimia no estreito espaço das calçadas da Av. Atlântica que lhes foram destinadas pelos promotores do desfile.

Enquanto na Av. Atlântica desfilavam as tropas, o cruzador **Tamandaré,** comboiado por oito contratorpedeiros, liderava a parada naval, em frente à praia de Copacabana.

O desfile naval foi realizado numa distância de 500 metros da praia, tendo a Esquadra se apresentado embandeirada em arco, com as guarnições, uniformizadas de branco, em posição de continência.

Após o desfile das tropas, os ministros militares ofereceram ao general Craveiro Lopes um banquete nos salões do Copacabana Palace.

Na ocasião, o Presidente Juscelino Kubitschek, na qualidade de Chefe Supremo das Fôrças Armadas, fêz entrega, ao visitante, de uma espada de ouro, de general do Exército, proferindo o seguinte discurso:

«Exmo. Sr. Presidente Francisco Higino Craveiro Lopes: Não é um gesto de cortezia a mais, uma nova demonstração de afeto, fruto das boas relações entre os nossos países — Exmo. Sr. Presidente — o oferecimento que

faço a V. Exª desta Espada do Exército Brasileiro, em nome de nossas Fôrças Armadas, na qualidade de seu comandante em Chefe.

Não é apenas um gesto cordial de companheiros de armas ao General que atingiu a Chefia suprema da Nação Mater. Tem êste ato um significado muito mais profundo.

As Fôrças Armadas brasileiras, depositando nas mão de V. Exª a arma leal entre tôdas as armas, a arma símbolo da defesa, a arma nobre que sintetiza comando e exprime alta dignidade militar querem dizer, através da pessoa de V. Exª, à Nação protuguêsa, ao povo de que descendemos, que a espada dos soldados dêste país tem sempre estado atenta, sempre se tem conservado alerta na salvaguarda do patrimônio que os portuguêses nos legaram.

A espada que V. Exª recebe neste momento conservou-se pura de qualquer infidelidade a esta Pátria que a Pátria de V. Exª gerou.

A espada de Caxias, Tamandaré, Osório e Barroso, está velando pela integridade dêste imenso território, zelando por êle, não consentindo que a obra milagrosa de nossa unidade, que devemos aos heróicos portuguêses, se perca dissolvida e anulada.

Esta espada que aqui está sempre se manteve vigilante na garantia de um patrimônio tão sagrado quanto o constituido pela nossa grandeza territorial — o patrimônio espiritual que recebemos, Exmo. Sr. Presidente, de nossos antepassados.

A espada que apresento a V. Exª, fiel protetora da civilização cristã, ontem e hoje, há de ir pelo tempo a fora, guiada por Deus, opondo-se às investidas dos inimigos da Fé, dos deformadores da alma que um dia os lusíadas nos transmitiram.

Escuse-me V. Exª por eu próprio realçar e proclamar o alto valor dêste presente.

E' comovido que afirmo a V. Exª que é a mesma espada que os soldados de El-Rei luso, nas horas em que a aurora da nacionalidade brasileira despontava, brandiram contra os impactos dos invasores desta terra ainda tão pouco conhecida, mas tão logo amada pelos portuguêses.

Receba, pois, esta espada, Exmo. Sr. Presidente General Francisco Higino Craveiro Lopes, que guardamos pelos séculos, limpa de qualquer mancha, a serviço da comunidade luso-brasileira, para com ela homenagear um Chefe de Estado Português, um homem de bem, um soldado, um lusíada».

Discursa o General Craveiro Lopes

Agradecendo as manifestações que lhe foram prestadas pelos altos dirigentes das Fôrças Armadas, o General Craveiro Lopes leu o seguinte discurso:

«Agradeço com profunda emoção a lembrança de me ser proporcionado conhecer tão elevado número de distintos oficiais das Fôrças Armadas Brasileiras, camaradas meus, cuja companhia muito me honra.

A cerimónia que aqui tem lugar transcende a cortezia pessoal para com um general que as circunstâncias elevaram à primeira magistratura do seu país; ela vem pôr em evidência a solidariedade que existe entre irmãos de armas com fundas raízes na própria origem das duas pátrias. Pode dizer-se que a vossa história militar, senhores generais, começa no momento em que se iniciou a nossa, prolonga-se por mais de três séculos em ação comum, e continua por vossa conta, com invulgar brilho, quando os brasileiros julgaram chegado o momento de pôr casa à parte.

Nós, os militares portuguêses sentimo-nos orgulhosos ao ler as descrições das campanhas levadas a cabo na segunda metade do século passado pelo Exército e Marinha brasileiros. Os vossos generais laureados pela vitória, deveram-na sem dúvida ao incomparável valor dos soldados, mas sobretudo ao seu comando e direção. Os nomes dêsses bravos condutores de homens; Caxias, Tamandaré, Osório, Barroso, ressoam aos nossos ouvidos como sons vibrantes de clarins!

Sendo, indubitàvelmente, Caxias e Tamandaré as figuras mais em destaque nos anais gloriosos do Exército e da Marinha brasileiros, a minha sensibilidade de soldado não pode no entanto deixar de se impressionar ao ler a biografia heróica e cavalheiresca de Osório, e a sua silhueta de General-Lanceiro encontra sempre uma grande exaltação das minhas recordações da História do Brasil. Os feitos que a êle e aos outros tornaram imortais elevam-nos à altura dos seus antepassados de quem herdaram sabedoria, firmeza, coragem e elevado sentimento dos valores humanos.

Mas não é só nas ações militares do sécula XIX que o Brasil tem razões seguras para se orgulhar das suas Fôrças Armadas. A Fôrça Aérea Brasileira há de sempre sugerir-nos o nome inesquecível de Santos Dumont. E ainda há bem poucos anos os brasileiros que se bateram com tão notável brio nos campos e nos céus da Itália, e no Atlântico, se cobriram de glória, sob o comando de bravos e competentes chefes mantendo com rara intrepidez as sempre brilhantes tradições militares do Brasil.

Senhores Generais:

Fazemos parte duma comunidade de homens que prepararam o seu espírito e o seu corpo para o exercício de uma profissão que requer virtudes que os imponham ao respeito dos concidadãos. O desinterêsse, o sacrifício, a coragem, o amor da pátria têm que estar sempre bem presentes no sentir de quantos se dispuseram a servir nas Fôrças Armadas.

A educação que recebemos preparou-nos para a guerra, mas exatamente porque conhecemos os seus terríveis efeitos — por ciência ou por experiência — existe em nossos corações o desejo sincero que as disputas entre os povos sejam dirimidas por meios pacíficos.

A guerra «aquêle monstro»... na incomparável expressão do grande Vieira, não pode germinar de cérebro de homens bem formados e todos os que usam espada são os primeiros a desejar que os responsáveis pela condução do mundo tenham sempre presentes no seu espírito as calamitosas conseqüências que resultariam se êsse terrível flagelo viesse lançar no de-

sespêro esta pobre humanidade que, já tão fatigada da desordem, anciosamente clama que a deixem viver em concórdia e em paz.

Senhor Presidente:

Grande honra é a minha ao receber das suas mãos uma espada de oficial general brasileiro, espada que conservarei como recordação inolvidável desta visita — verdadeiramente uma peregrinação — e como penhor seguro dos sentimentos de camaradagem e lealdade entre as Fôrças Armadas do Brasil e de Portugal, que desejamos bem vivos numa e noutra banda do Atlântico, na segrada missão de selar pelo liberdade e independência das nossas pátrias».

Mensagem de despedida do Sr Presidente de Portugal

Foi a seguinte a oração de despedida do General Craveiro Lopes:

«Chegou ao fim a visita ao Brasil do Chefe de Estado da Nação Portuguêsa — essa visita que abraçou de sul a norte o imenso Continente Brasileiro e foi verdadeiramente sem par: pelas emoções recebidas e pelo carinho de que nos sentimos sempre rodeados, em tôda a parte e por parte de todos; pela vibração inexcedível do entusiasmo popular e pelos atos e afirmações penhorantes de tôdas as entidades e autoridades, federais e estaduais, oficiais e particulares, militares e civis, representativas de interêsses de tôda a sorte, dos materiais aos morais, dos econômicos aos culturais e beneficentes. Verdadeiramente sem par esta longa peregrinação através do mundo brasileiro, em que mais se não sabe admirar, se a prodigalidade da natureza, que se derrama em riquezas e formosuras, se a qualidade e a têmpera das Gentes, que, com afinco multissecular, estão construindo, e continuarão a construir, esta grande Potência.

Chegou ao fim a minha visita. E eu vos quero agradecer, a todos, na pessoa do vosso Chefe de Estado, que tanto, admiro e a quem me ficam ligado laços pessoais de estreita amizade, êsse acolhimento inesquecível que o Brasil dispensou, não afinal a mim, mas à Nação profundamente vossa amiga, que o Presidente da República portuguêsa aqui corporizava. A Portugal se dirigiram o calor dos vossos aplausos e a cordialidade das vossas gentilezas; era a presença de Portugal que explicava a explosão de sentimentos nobres e afetivos em que viveu o bom povo brasileiro das terras por que eu passei. Pois é em nome de Portugal que, daqui, dêste extremo nordestino do Brasil, já virado para a travessia atlântica que uma vez mais nos vai ligar na distância e na saudade, — é em nome de Portugal que daqui digo, ao Brasil inteiro, de quão obrigados lhes estamos, nós portugueses de todos os cantos do mundo, por esta afirmação maravilhosa da amizade que vos merecemos e da vossa fidelidade às raízes de que provindes.

Mas faço honra, neste momento derradeiro da despedida, de evidenciar algo mais, de sentimento mais forte ainda e de mais transcedente significação. E é o significado profundo e evidente que sobressai, como luz puríssima e irradiante, desta viagem ao Brasil, como sobressaiu das visitas gloriosas que há

pouco fizeram a Portugal os vossas presidentes Café Filho e Juscelino Kubitschek de Oliveira: é o significado de verdadeiro e inequívoco plebiscito universal, em tôda a imensa massa humana das duas Pátrias, de obra de construção formal da comunidade Lusíada, em que andamos empenhados, os do Govêrno de Portugal e do Brasil de hoje. Construção formal, meramente formal: é que a construção real, nos sentimentos e nas aspirações, nos atos e nas espiritualidades, nas cousas e nas gentes, essa está há muito realizada, pela ação dos séculos, pela clarividência do povo, e pelo gênio dos antepassados comuns. O plebiscito triunfal de hoje não é mais do que a chancela da Grei — a chancela das duas Greis — à obra gloriosa de tôda uma raça que se afirma ao mundo, ao mundo que ela descobriu e revelou, ela, raça portuguêsa e raça brasileira, ela — raça Lusíada, que vibra como uma só e como uma só viverá no mundo futuro, no enlaçamento magnífico de duas soberanias distintas que souberam encontrar o milagre de uma só nacionalidade sob duas bandeiras gloriosas.

A minha visita foi reconfortante, como estuação de sentimentos e ideais. Mas foi mais, e vale mais: como fonte de realidades políticas, das mais nobres na mais nobre acepção da palavra. São as realidades políticas da comunidade em que consistimos. Ao lado das aclamações espontâneas e triunfais, e da comunicação e interpenetração natural de afetos e entendimentos que pode estabelecer-se, entre os grandes homens do Brasil e os portuguêses que ao Brasil vieram, ao lado disso — que tanto é — houve a solene Declaração Política do Palácio do Catete, que ficará na história das duas nações como um verdadeiro breviário de longa ação futura. Houve o ato grande de fundação, — nessa Brasília que será no amanhã capital de uma das maiores potências do globo — do monumento à Comunidade Luso-Brasileira, êsse monumento que vai representar a cristalização, em pedra — ou em cimento, segundo os sopros do gênio da arquitetura e da escultura do Brasil — da síntese poderosa de Nações e de Estados que é a nossa comunidade, germe e certeza de futuros grandiosos para as duas unidades nacionais que se honram de a formar.

Meus senhores: a comunidade Lusíada era até há pouco uma grande realidade latente; ela é hoje uma grande realidade patente e evidente. Pode o mundo contar com ela — porque nós vimos bem, o Presidente do Brasil e eu, como ela existe e vive, na alma das muitas dezenas de milhões de brasileiros e de portuguêses.

Antes de terminar esta mensagem ao Brasil, mensagem de fé e gratidão, pensada e dita com o coração nas mãos, eu quero cumprir um dever que mais grato e sagrado não poderia ser: o de exprimir ao vosso grande Presidente, o meu amigo Juscelino Kubitschek de Oliveira, e a sua gentilíssima espôsa, Sra. Sara Kubitschek de Oliveira, a nossa mais rendida gratidão por tudo que o Brasil fez, e êles fizeram, para que esta visita se tornasse na gesta de emoções e de entusiasmo, de atenções delicadíssimas e de reconfortantes ações políticas, que ela efetivamente foi. Queridos amigos: muito obrigado.

Senhor Presidente,
Minhas Senhoras e
Meus Senhores:

No discurso que tive a honra de proferir no Congresso Federal, logo no início da minha visita, eu divisava já, pelo que sabia dos livros e começava a ver com meus olhos, o futuro

imenso, de prosperidade e glória, que infalìvelmente espera o Brasil, êste país que, sendo vosso, é meu também. E então, reportando-me ao outro lado do Mar Atlântico e a êsse futuro que promissor não pode ser mais, eu visionava Portugal, a murmurar amanhã, enlevado nas futuras realizações do Brasil: como nós crescemos, como somos grandes!

Pois agora, que termina esta visita inesquecível, em que o caleidoscópio brasileiro passou vertiginosamente pelos meus olhos, deixando-me entrever as imagens deslumbrantes do que é o Brasil de hoje, eu sinto dever emendar aquela conclusão do discurso do Congresso, e exclamar, em nome da comunidade Lusíada: como já crescemos, como já somos grandes!

E só direi, com fé profunda: — E como havemos de ser maiores ainda!

Assim saibamos sempre entendermo-nos como agora e, como agora, sentir o profundo destino histórico comum que nos liga. Assim saibamos sempre — e havemos de saber sempre, porque o espírito supremo da nossa raça é imperecível — que Brasil e Portugal são dois Estados mas um só povo, duas palavras mas um só pensamento, duas ações mas um coração só».

BATALHA NAVAL DO RIACHUELO
(1865 - 1957)

A MARINHA DE GUERRA comemorou a 11 de junho o 92º aniversário da Batalha do Riachuelo, levando a efeito nesta Capital e nos Estados, várias solenidades alusivas à efeméride. Êste ano, junto ao monumento do almirante Barroso, estiveram presentes os chefes dos govêrnos do Brasil e Portugal, representantes do grupo independente luso, além de altas autoridades civis e militares, membros do Congresso e Poder Judiciário, especialmente convidados.

Foi a seguinte a **Ordem do Dia** baixada pelo chefe do Estado-Maior da Armada, que foi lida em todos os navios, corpos e estabelecimentos navais:

«A Marinha do Brasil comemora hoje mais um aniversário da batalha do Riachuelo. Página gloriosa de nossa História, herança da gente briosa, de homens bravos e destemidos, recordemos àqueles que hoje nos cercam numa data magna em nossa tradição naval. Riachuelo foi uma batalha de heróis. Só na luta o denodo e a coragem de nossos homens os tornaram gigantes, a galhardia e destemor de nossos valentes adversários os elevaram ainda mais. Naquele domingo da Santíssima Trindade, dia 11 de junho de 1865, a vitória mais uma vez favoreceu o Pavilhão Imperial do Brasil. Finda a batalha, ficaram para sempre os heróis — **Barroso, Greenhalgh, Marcílio Dias** e muitos outros, todos aquêles que tão alto elevaram o padrão de nossas côres, cujo sangue generoso escreveu para nossos dias os grandes feitos de nossos antepassados, sejam exemplos a serem seguidos por todos nós. Comandantes e comandados, unidos pelas mais altas tradições de lealdade e amor à Pátria, hoje, como há noventa e dois anos atrás, ainda vemos içado o sinal do Capitânea — «O Brasil espera que cada um cumpra o

tas nesta Capital, e serão completadas com as que forem realizadas na Ilha da Trindade.

A Marinha fará, ainda, sondagens nas camadas mais profundas na orla oceânica, para pesquisa da melhor pesca.

Para isso, os navios **Guanabara** e **Almirante Saldanha** partirão em breve para êsses trabalhos, estando dotados de equipamento especializado. Essas tarefas estão sendo coordenadas pelo Serviço de Hidrografia e Navegação da Marinha, sob a orientação do comandante Paulo Moreira da Silva.

— O **Almirante Saldanha** acaba de regressar da Ilha da Trindade, onde iniciou os trabalhos de ocupação da Ilha; é o mais importante navio brasileiro engajado no cumprimento do programa de atividades da Marinha Brasileira durante o Ano Geofísico Internacional 1957 - 1958. O objetivo de sua ida a Santos é exibir ao meio universitário paulista, e ao público em geral, os equipamentos especializados que possui para os trabalhos oceanográficos que empreende no momento.

Dêste equipamento constam dois radares, um ecobatímetro, loran, uma máquina de sondar a fio com 5 000 metros de alcance, máquinas de sondar menores, garrafas oceanográficas, buscafundo, rêdes para plankton e um laboratório de análises capaz de efetuar, imediatamente após a colheita, determinação da salinidade, da alcalinidade, do teôr em nitrato e fosfato, e reconhecimento do plankton. Possui também receptores de radio-sonda.

Para o Ano Geofísico Internacional a Marinha Brasileira decidiu contribuir com o estudo oceanográfico o mais completo possível de três grandes áreas: o triângulo Cabo Frio — Trindade — Abrolhos; a costa sul; e a foz do Amazonas. Decidiu ainda manter ocupada, durante um ano, a Ilha da Trindade, para observações meteorológicas (inclusive rádio-sondagem), oceanográficas, magnéticas, gravimétricas, etc. No presente momento mantem-se na ilha uma turma de operários, construindo as instalações necessárias.

O ano Geofísico Internacional é o esfôrço de mais de cinqüenta países que se comprometeram a, de julho de 1957 a julho de 1958, realizarem estudos tendentes a tornar mais conhecida a física do globo.

O **Almirante Saldanha** ultima, presentemente, os trabalhos oceanográficos no triângulo Cabo-Frio — Trindade — Abrolhos.

ESCOLA NAVAL

Duzentos e sete aspirantes da Escola Naval prestaram juramento à Bandeira, no dia 5 de maio, em solenidade realizada na ilha de Vilegagnon, em comemoração ao 149º aniversário do estabelecimento. A cerimônia teve início com a chegada do presidente da República, que se fazia acompanhar do ministro

da Marinha, do capitão de mar e guerra Paulo Antonio Teles Bardy, subchefe da Casa Militar e dos comandantes Marcelo Ramos e Silva e Hélio Migues Leão, ajudantes de ordens, sendo recebido pelo Almirante Américo Jacques Mascarenhas da Silveira, diretor. Em seguida, o chefe do Govêrno passou em revista ao Batalhão Escolar e, logo após, dirigiu-se ao palanque. Encontravam-se presentes os almirantes Carlos da Silveira Carneiro, Renato de Almeida Guillobel, José Espíndola, Hugo Pontes, Paulo Mário da Cunha Rodrigues, Eduardo Fontenele, José Luiz da Silva Junior, José Augusto Vieira, brigadeiro Reinaldo Carvalho, Álvaro Hecks, general Aurélio Sousa Ferreira, todos os adidos navais, o chefe da Missão Naval Americana, o ministro Cardoso de Castro, além de grande número de oficiais superiores e pessoas gratas.

Logo após, o capitão de mar e guerra Mário Durrieu, adido naval da República Argentina, fêz entrega à Escola Naval de um espadim oferecido pela Escola Naval Argentina, tendo na oportunidade explicado os motivos. O Almirante Mascarenhas da Silveira, após receber a homenagem, em breves palavras agradeceu.

Seguiu-se a leitura da Ordem do dia alusiva ao ato, após o que o diretor da Escola dirigiu uma alocução aos novos aspirantes.

Logo após, as aspirantes prestaram o juramento à Bandeira, cantaram os hinos Nacional e da Escola e, encerrando a cerimônia, todo o batalhão escolar desfilou em continência ao chefe do Govêrno. Na Câmara do Comando foi oferecido um coquetel às altas autoridades presentes.

CAPITÃO DE MAR E GUERRA
ADALBERTO DE BARROS NUNES
Sua posse na Chefia do Gabinete do Sr. Ministro

Realizou-se, no dia 10 de julho, às 11 horas, no gabinete do ministro da Marinha, a cerimônia de posse do capitão de mar e guerra **Adalberto de Barros Nunes** no cargo de chefe do gabinete, para o qual foi recentemente nomeado, em substituição ao almirante Sylvio Borges Mota, recém-nomeado para o cargo de presidente da Comissão de Marinha Mercante.

O ato foi presidido pelo ministro e contou com a presença dos almirantes Renato Guillobel, Nelson Noronha de Carvalho, dos comandantes Teles Bardy, Afrânio de Faria e Marcelo Ramos e Silva, do gabinete militar da Presidência da República e dos representantes de autoridades navais, membros do Poder Judiciário de entidades civis, jornalistas, além dos oficiais do gabinete.

ALMIRANTE ARTHUR W. RADFORD

Procedente de Assunção, chegou ao Rio, no dia 11 de maio, para uma visita de quatro dias ao Brasil, o Almirante Arthur W. Radford, da Marinha dos Estados Unidos e Chefe do Estado-Maior das Fôrças Armadas daquêle país. O Almirante Radford viajou em avião da Fôrça Aérea Americana, acompanhado de sua esposa, Sra. Marion Radford. Ao seu desembarque, além do Gen. Saldanha Mazza, Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas do Brasil, compareceram altas autoridades militares americanas e Brasileiras. Acompanharam-no, nesta visita ao Brasil, o Contra-Almirante William A. Read, da reserva da Marinha, o Coronel Leroy W. Watson, da Força Aérea, o Tenente-Coronel Vernon A. Watters, do Exército, e o Comandante George W. Hayatt, da Marinha.

DADOS BIOGRÁFICOS

Nascido em Chicago, a 27 de fevereiro de 1896, o Almirante Radford cursou a Academia Naval de Anápolis, onde se graduou em 1916, chegando a Almirante em abril de 1940. No início de sua carreira serviu na Frota do Atlântico, durante as operações da Primeira Guerra Mundial. Mais tarde serviu na Frota do Pacífico, cumprindo em seguida várias missões em unidades aéreas da Marinha. Foi comandante da Basse de Trinidad, nas Índias Ocidentais Britânicas; serviu como Diretor de Treinamento Aeronáutico; comandou a Divisão de Porta-Aviões nº 11 nas ações aéreas contra os japonêses em Baker Makin e ilhas Tarawa; foi o Chefe do Estado-Maior e Ajudante do Comando Aéreo do Pacífico; serviu como Subchefe Assistente das Operações Aéreas da Marinha e comandante da Divisão de Porta-Aviões nº 6 da Frota do Pacífico, quando participou das ações contra os nipônicos na região de Tóquio, Iwo Jima, Kyuschu, Okyawa e outras.

Terminadas as hostilidades, foi Subchefe das Operações Aéreas da Marinha, Comandante-Chefe da Frota do Pacífico e Alto Comissário do Território das ilhas do Pacífico. Em junho de 1953, o presidente Eisenhower nomeou-o Chefe do Estado-Maior das Fôrças Armadas.

Entrega da Ordem do Mérito Naval

Realizou-se, a 13, no salão nobre do Ministério da Marinha, a cerimônia de entrega de condecoração ao almirante Arthur W. Radford, Chefe do Estado-Maior Combinado dos Estados Unidos, com a insígnia de Grã-Cruz da Ordem do Mérito Naval. O ato foi presidido pelo titular da pasta, almirante Antonio Alves Câmara e contou com a presença de altas autoridades civis e militares. Logo após, teve lugar o banquete oferecido pelo ministro da Marinha.

CLUBE NAVAL

Foram realizadas, a 8 de maio, no Clube Naval, as eleições para a nova diretoria no biênio 1957-59 dessa tradicional entidade social. A votação teve início às 2 horas e o seu encerramento às 19 horas. O atual presidente do Clube Naval, almirante Antonio Maria de Carvalho, tomou todas as providências no sentido de serem facilitados os trabalhos para votação e apuração. Foi apresentada uma chapa única, encabeçada pelo almirante Edmundo Jordão Amorim do Vale, ex-ministro da Marinha, tendo como auxiliares imediatos os comandantes José Saldanha da Gama, Hélio Garnier Sampaio, almirante Ernesto de Araújo, Haroldo Cardoso de Carvalho Rocha, Antonio Leal de Magalhães Macedo e os comandantes Paulo de Castro Moreira da Silva e Hélcio Auler.

Fala à Imprensa o candidato Almirante Amorim do Vale

A propósito, a reportagem do "Diário de Notícias" teve oportunidade de ouvir o almirante Amorim do Vale, que assim se manifestou:

> «O lançamento do meu nome para a presidência do Clube Naval por grande número de sócios, parece exprimir um sentimento generalizado, não digo à minha pessoa, mas aos ideais que tivemos a oportunidade de encarnar em determinado momento histórico. A nossa candidatura, entretanto, não compreende qualquer promessa ou compromisso de ação política envolvendo o Clube Naval. O Clube tem outras finalidades; respeitamos e acatamos seu regulamento e suas nobres tradições nunca tentando deturpar sua missão».
>
> O ex-ministro da Marinha, adiantou que o seu programa não enceta muitas novidades ou promessas exageradas. Todos os sócios são conhecedores das possibilidades do Clube e um reclame excessivo de realizações, cairia até no ridículo. Os presidentes do Clube sucedem-se como timoneiros de navio bem governado, cada qual recebendo e procurando manter o rumo do seu antecessor, enquanto algum escolho imprevisto não se apresente pela proa.
>
> Preocupar-nos-emos como o nosso antecessor, por manter o difícil equilíbrio financeiro do Clube, envidando esforços para dotá-lo de novos recursos. Seria imprudente, a priori, estabelecer um plano pormenorisado da gestão da futura diretoria, caso eleita. Sòmente, depois de empossada e atentamente estudadas suas disponibilidades, seria possível, consoante as circunstâncias, organizar um planejamento adequado. De uma maneira geral, procuraremos incrementar sistema de cooperativas, que provàvelmente contribuirá para aliviar a vida, as vêzes árdua, de nossos sócios mais jovens e se possível estender aos sócios em comissão fora do Rio alguns benefícios; incrementar os espíritos por intermédio da seção esportiva e também as atividades de seu «Instituto Técnico», como órgão de educação, cultural e doutrinação da classe. Também não descuidaremos de estender nossas relações com as demais associações congêneres militares e civis, trabalhando sempre por um progressivo entendimento e sentimento de cordialidade dos sócios, com os elementos de nossa sociedade em geral, concluiu.

Discurso do Almirante Antonio Maria de Carvalho, na passagem do cargo de Presidente do Clube Naval

Exmo. Sr. Ministro da Marinha
«Exmo. Sr. Presidente da República Representante do
Exmos. Srs. Ministros de Estado, Oficiais Generais,
minhas Senhoras, meus Senhores e Caros Consócios.

A Administração do Clube, composta da Diretoria e dos Representantes no Conselho Diretor e Conselho Fiscal que hoje termina o segundo biênio na direção do nosso Clube, deseja, de início, renovar os agradecimentos ao quadro social por haver, em 1953 e 1955, os levado aos altos postos da administração do Clube e; confessa haver empregado os melhores esforços no sentido de corresponder a confiança n'ela depositada, em duas eleições seguidas.

A natureza da presente SESSÃO MAGNA, em homenagem à data da Batalha Naval do Riachuelo e a posse da nova Diretoria, eleita para o biênio 1957/1959, não comporta evidentemente, que vos relate os atos administrativos do biênio que hoje termina, o que será feito na segunda quinzena de julho quando, de acôrdo com o Estatuto, será convocada a Assembléia Geral Ordinária para a aprovação do relatório anual do Presidente do Parecer do Conselho Fiscal sôbre as contas do exercício financeiro.

Não obtante, permita tão seleta assistência que, como nas SESSÕES MAGNAS realizadas em 1954, 1955 e 1956, tenha o Presidente do Clube, apenas, a satisfação de anunciar aos Senhores Sócios presentes, que o ano financeiro encerrado em 31 de maio último, acusou a existência de saldo bastante razoável e sem dívidas ou compromisso a saldar sem o necessário numerário.

A Diretoria do Clube, órgão executivo da administração, deseja manifestar o seu agradecimento, à eficiente cooperação que sempre recebeu dos Conselhos Diretor e Fiscal, das Diretorias das Seções, bem como do apôio irrestrito e de valor incalculável, que semre encontrou no quadro social.

Graças a essa cooperação, teve a Diretoria a sua tarefa grandemente facilitada, pelo que deixa consignado neste discurso de despedida, um grande e sincero — **Muito obrigado** —.

Permita, ainda, esta dignissima assistência, relembrando o que foi dito na SESSÃO MAGNA de 1955, quanto ao cumprimento da Lei nº 2 341 de 22 de novembro de 1954, que seria em breve, uma realidade a «Carteira Hipotecária e Imobiliária»; podermos hoje, com grande satisfação e alegria, comunicar que a Carteira se acha em pleno funcionamento desde 1º de março de 1956 e que, até a presente data, já foram contemplados 140 sócios.

Senhores, nos discursos de posse, em 1953 e 1955, tivemos a oportunidade de declarar quanto às diretrizes que seguiríamos no exercício do cargo da Presidência:

«Manter as tradições do Clube e a continuidade de administração, procurando sempre, auscultar a opinião da maioria, tendo como propósito, o progresso e o engrandecimento do nosso CLUBE»,

e hoje, em 1957, findos os dois biênios em que tivemos a honra de presidir os destinos do CLUBE NAVAL, nos enche de alegria, podermos afirmar, com a convicção d'aqueles que bem cumpriram o seu dever, que as diretrizes traçadas, foram se-

guidas integralmente, com o apôio e cooperação da administração do Clube e do quadro social.

Assim, eis agora, chegado o momento de me referir ao meu sucessor, Sua Exª o Sr. Almirante-de-Esquadra **Edmundo Jordão Amorim do Valle**, meu particular amigo e colega de turma, sobejamente conhecido na Marinha, por suas qualidades de caráter e oficial capaz e eficiente, e que conta muitos serviços ao nosso Clube, onde desempenhou com inteligência e brilhantismo, vários cargos na Diretoria do Clube.

Estamos certos que, Sua Exª, conhecedor que é, da máquina administrativa do nosso Clube, de vez que, por vêzes, já teve atuação marcante; com a cooperação de seus dignos companheiros da Diretoria e dos Conselhos Diretor e Fiscal, levará a bom têrmo, a tarefa de dirigir os destinos dêste Clube no biênio 1957/1959, mantendo nossas tradições e elevando bem alto, o já conhecido e proclamado conceito de que goza o nosso CLUBE.

Terminando, Exmo. Sr. Almirante **Edmundo Jordão Amorim do Valle**, queira receber os cumprimentos e os votos que, em meu próprio nome e no da Diretoria do Clube, formulamos, para o pleno sucesso e êxito completo, no cumprimento da tarefa de dirigir os destinos do CLUBE NAVAL que, ora, temos a honra e a satisfação de transmitir a V. Exª».

NAVIO-HIDROGRÁFICO «SIRIUS»

Segundo comunicação recebida no Gabinete ministerial, foi lançado ao mar, no dia 29 de julho, em Tóquio, o navio-hidrográfico **Sirius**. Esta unidade, que passa a ser a mais nova da Armada, será comandada pelo capitão de fragata Helio Ramos de Azevedo Leite e sua incorporação à Marinha do Brasil será prevista para o próximo mês de dezembro.

ESTADOS UNIDOS

A explosão do projetil teleguiado «Atlas»

CABO CANAVERAL, Flórida, 12 de junho (U. P.) — A explosão do gigantesco projetil teleguiado «Atlas» deu aos cientistas, valiosas informações, que agora estão sendo estudadas atentamente. O gigantesco projetil explodiu ontem, pouco depois de seu lançamento experimental. O «Atlas», que mede cêrca de 100 pés de comprimento, subiu a uma altura de 5 000 pés. Em seguida, explodiu, produzindo um clarão alaranjado e caiu no Atlântico.

Um comunicado da Fôrça Aérea, depois de anunciar o teste, declarou que não houve vítimas na explosão e que as valiosas informações colhidas serão estudadas pelos cientistas. Acrescenta ainda que o programa de provas com os projetis balísticos intercontinentais continuará. Não houve confirmação oficial

de que se tratava do «Atlas», mas fontes bem informadas aqui e em Washington disseram categòricamente que era mesmo o «Atlas».

GRÃ-BRETANHA

Navio-tanque atômico com a capacidade do «Queen Mary»

De Londres por intermédio do correspondente do «Correio da Manhã» chegou-nos o seguinte telegrama datado de 25 de julho:

«Duas grandes firmas britânicas — a Hawker Siddeley e a John Brown — se uniram numa Companhia de Construções Nucleares, para construir o primeiro navio-tanque do mundo, movido por energia atômica. O capital inicial da companhia é de meio milhão de libras esterlinas, em partes iguais. A Hawker é conhecida internacionalmente pela construção de aviões de caça e a Brown pela construção dos navios «Queen», da linha Londres-Nova York.

Sir Roy Dobson, membro da direção da Hawker, será o presidente da nova companhia. Falando aos jornalistas sôbre o novo empreendimento, Sir Roy disse que a primeira preocupação da emprêsa está ligada à propulsão naval, «que será seguida de outros interessantes empreendimentos atômicos, alguns provàvelmente ligados à aviação». Segundo Sir Roy, a nova companhia contribuirá poderosamente para manter a liderança da Grã-Bretanha no que toca ao desenvolvimento da indústria da energia atômica para fins comerciais e industriais.

O futuro navio-tanque atômico deverá ter tonelagem igual à do **«Queen Mary»** e representará — segundo os diretores da nova companhia — considerável economia no transporte do petróleo».

ITÁLIA

Batiscafo de Piccard mergulha a 1 100 metros

Procedente de Castelammare di Stabia, com data de 18 de julho, recebemos por intermédio da **France Press** o seguinte telegrama:

«O batiscafo do professor Augusto Piccard, no qual embarcaram o engenheiro Jacques Piccard, filho do cientista, e o cientista norte-americano Russel Lewis, do Laboratório de Pesquisas de New London, atingiu a profundidade de 1 100 metros durante um mergulho efetuado hoje à tarde ao largo da ilha de Capri.

Pela primeira vez foi utilizado o telefone ultrasônico, que permitiu controlar o batiscafo em imersão e manter comunicação com os dois cientistas».

RÚSSIA

Dia da Marinha Russa

Moscou, 11 de julho (U. P.) — O jornal russo «Aviação» anunciou hoje que a União Soviética convidou vinte países a enviar delegações navais e militares às festas do Dia da Marinha Soviética, a 14 de julho. Entre os países convidados figuram a Turquia, Finlândia, Suécia, Irã e Iugoslávia. Contudo, o jornal não informa quantos países aceitaram o convite, embora se saiba que a Grã-Bretanha o rejeitou.

O ponto culminante das comemorações será um desfile de cruzadores, lanchas-torpedeiras, caça-minas e outras embarcações, pelo rio Neva, através de Leningrado. Também serão realizados desfiles similares de unidades navais nos mares Cáspio, Negro, do Norte e Pacífico.

CONTRA-ALMIRANTE FERNANDO DE ALMEIDA RODRIGUES

Pelo Decreto nº 1 754-A, de 29 de junho de 1957, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao pôsto de Contra-Almirante, o capitão de mar e guerra Fernando de Almeida Rodrigues.

CONTRA-ALMIRANTE LUIZ TEIXEIRA MARTINI

Pelo Decreto nº 1 754-B, de 29 de junho de 1957, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao pôsto de Contra-Almirante o capitão de mar e guerra Luiz Teixeira Martini.

CONTRA-ALMIRANTE, Md. DR. ACHILLES MESIANO

Pelo Decreto nº 1 743-I, de 27 de junho de 1957, foi promovido, por merecimento, no Corpo de Saúde da Marinha, ao pôsto de Contra-Almirante, o Capitão de mar e guerra Dr. Achilles Mesiano.

ATOS ADMINISTRATIVOS

Fôrça de Fuzileiros da Esquadra — O Decreto nº 41 352-A, de 22 de abril de 1957, dispõe sôbre a organização da Fôrça de Fuzileiros da Esquadra. Bol. 18/57.

Convenções internacionais — O Decreto Legislativo nº 35, de 12 de setembro de 1956, aprova e publica as convenções con-

cluídas em Genebra referentes a feridos e enfermos de exércitos em campanha; de feridos, enfermos e náufragos das fôrças armadas do mar; tratamento de prisioneiros e proteção aos civis em tempo de guerra. Bol. 21/57.

Esquadrão de Caça-Submarinos — O Aviso nº 1 056, de 26 de abril de 1957, comunica a resolução de desligar da Esquadra o 1º esquadrão de Caça-Submarinos e subordiná-lo à Escola Naval. Bol. 21/57.

Colégio Naval — O Aviso nº 1 237, de 14 de maio de 1957, aprova e publica o Regimento Interno do Colégio Naval. Bol. 21/57.

Montepio Civil de funcionários públicos federais — A Lei nº 3 132, de 8 de maio de 1957, faculta ao contribuinte do montepio civil dos funcionários públicos federais a legar a pensão a que fizer jus quando não tiverem sucessores por fôrça da lei. Bol. 22/57.

Autorização para o uso da Medalha de Mérito para oficiais e praças do Corpo de Bombeiros — O Decreto nº 41 546, de 21 de maio de 1957, autoriza o uso nos uniformes militares da «Medalha de Mérito para oficiais e praças do Corpo de Bombeiros». Bol. 23/57.

Incorporação de Navio — O Aviso nº 1 111, de 6 de maio de 1957, resolve incorporar ao Serviço da Armada o Tr. T **Soares Dutra**. Bol. 23/57.

Baixa de Navio — O Aviso nº 1 320, de 25 de maio de 1957, resolve dar baixa do serviço da Armada ao Rebocador **Julio de Noronha**. Bol. 23/57.

Participação da Marinha no Ano Geofísico Internacional — O Aviso nº 1 420, de 29 de maio de 1957, estabelece com caráter transitório um destacamento naval para guarnecer o Pôsto Oceanográfico da Ilha da Trindade. Bol. 24/57.

Disposições sôbre uniformes para o Pessoal da Marinha Mercante — O Decreto nº 41 659, de 6 de junho de 1957, revoga disposições do Regulamento para os uniformes do Pessoal da Marinha Mercante Nacional. Bol. 25/57.

Criação de Estágio de Adaptação ao Oficialato — O Aviso nº 1 188, de 8 de junho de 1957, estabelece um Estágio de Adaptação ao Oficialato para os oficiais que ingressem no Corpo de Saúde da Marinha. Bol. 25/57.

Restabelecimento do Sistema ortográfico do «Pequeno Vocabulário Ortográfico da Língua Portuguêsa» — A Lei nº 2 623, de 21 de outubro de 1955, restabelece o sistema ortográfico do «Pequeno Vocabulário Ortográfico da Língua Portuguêsa» organizado em 1943 pela Academia Brasileira de Letras. Bol. 26/57.

Instruções sôbre o Serviço Aéreo na MB — O Aviso nº 1 261, de 20 de maio de 1957, aprova as instruções reguladoras do Serviço Aéreo na MB, seu contrôle e escrituração e as normas para a execução de provas aéreas na MB. Bol. 27/57.

Aposentadoria de funcionários públicos — O Decreto nº 41 666, de 19 de junho de 1957, regulamenta parágrafos do art. 180 da Lei nº 1 711, de 28 de outubro de 1952, sôbre aposentadoria de funcionários públicos. Bol. 30/57.

Prêmio «Infante Dom Henrique» — O Aviso nº 1 579, de 5 de junho de 1957, cria o prêmio «Infante Dom Henrique» na importância de Cr$ 100.000,00, para oficiais da Marinha Brasileira, sôbre a personalidade e obra do Infante a ser atribuído no ano de 1960. Bol. 30/57.

Normas para o desembaraço alfandegário de automóveis — O Aviso nº 1 710, de 24 de junho de 1957, estabelece as normas pelas quais o Ministério da Marinha poderá expedir certidões referentes à importação de automóveis. Bol. 30/57.

Denominação de Navios — O Aviso nº 1 803, de 3 de julho de 1957, resolve dar aos navios hidrográficos atualmente em construção no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro os nomes de **Argus, Orion** e **Taurus**. Bol. 30/57.

L. M.

NECROLOGIA

ALMIRANTE (QO) REFORMADO
MARIO DE OLIVEIRA SAMPAIO

Faleceu no dia 17 de maio de 1957, na Casa de Saúde São José, nesta Capital, o almirante (QO), reformado, Mario de Oliveira Sampaio.

CONTRA-ALMIRANTE (QO) REFORMADO
MARCOLINO ALVES DE SOUZA

Em sua residência, nesta Capital, faleceu a 27 de abril do corrente ano, o contra-almirante, QO, reformado, Marcolino Alves de Souza.

CONTRA-ALMIRANTE (QM) R.Rmm.
ROGERIO PEREIRA DOS SANTOS

No dia 5 de abril de 1957, faleceu em sua residência, no Distrito Federal, o contra-almirante, QM, R. Rmm. Rogerio Pereira dos Santos.

CONTRA-ALMIRANTE, QM, REFORMADO
OCTAVIO PALHARES DE PINHO

Faleceu a 21 de março, do corrente ano, no Hospital Central da Marinha, o contra-almirante, QM, reformado, Octavio Palhares de Pinho.

CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA, CA, REFORMADO
OCTAVIO FERNANDES DE FARIA MACHADO

No dia 27 de janeiro de 1957, faleceu, em sua residência, em Niterói, Estado do Rio de Janeiro, o capitão-de-mar-e-guerra, CA, reformado, Octavio Fernandes de Faria Machado.

CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA, QO, REFORMADO
FIRMINO DE CARVALHO SANTOS

No Hospital Central da Marinha faleceu a 29 de março do ano corrente, o capitão-de-mar-e-guerra, QO, reformado, Firmino de Carvalho Santos.

CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA, QO, REFORMADO
JOÃO COELHO DE SOUZA

Faleceu no dia 18 de abril de 1957, na Inglaterra, o capitão-de-mar-e-guerra, QO, reformado, João Coelho de Souza.

CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA, QO, REFORMADO
EDUARDO DUARTE SILVA JUNIOR

A 27 de abril de 1957, faleceu no Rio de Janeiro, em sua residência, o capitão-de-mar-e-guerra, QO, reformado, Eduardo Duarte Silva Junior.

CAPITÃO-DE-FRAGATA, IM
CARLOS EMILIO GONÇALVES DA SILVA

No Rio de Janeiro a 1.º de junho de 1957, faleceu o capitão-de-fragata, IM, Carlos Emilio Gonçalves da Silva.

CAPITÃO-DE-CORVETA, Md, REFORMADO
DR. RODOLPHO RAMOS DE BRITTO

No dia 26 de abril de 1947 faleceu no Sanatório de Botafogo, no Rio de Janeiro, o capitão-de-corveta, Md. reformado, Dr. Rodolpho Ramos de Britto.

CAPITÃO-DE-CORVETA, AM, Rmn.
VICTOR BAPTISTA

Faleceu no dia 26 de junho do corrente ano, no Hospital Central da Marinha, o capitão-de-corveta, AM, Rmn., Victor Baptista.

Às famílias enlutadas a **Revista Marítima Brasileira** envia sentidas condolências.

———:o:———

EXTRATOS DO REGULAMENTO E REGIMENTO INTERNO DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA, APROVADOS, RESPECTIVAMENTE, PELO DECRETO Nº 13 315, DE 2 DE SETEMBRO DE 1943 E AVISO Nº 1 875, DE 22 DE OUTUBRO DO MESMO ANO.

Do Regulamento:

CAPITULO III

Art. 6º — A **Revista Marítima Brasileira** compete divulgar trabalhos e notícias que interessam às Marinha 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.**

Do Regimento Interno:

CAPITULO II

Art. 12 — Qualquer pessoa, pertencente ou não às classes da Armada, poderá tratar na **Revista Marítima** de quaisquer asuntos 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 liberdade de escrever para a **Revista Marítima** tantos artigos quantos julgar conveniente, sôbre um mesmo ou diferentes assuntos. Desde que se trave discussão, porém, sôbre determinado tema, ficará limitada a um artigo de duas refutações por parte de cada um dos que intervenham nela.

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Destinada aos interêsses da Marinha Nacional de Guerra e Mercante

ASSINATURA ANUAL

No Brasil	Cr$ 40,00
No Estrangeiro	Cr$ 50,00

As assinaturas devem começar sempre no mês de janeiro

Número avulso	Cr$ 10,00
Número atrasado	Cr$ 15,00

Tôda correspondência destinada a esta Revista deve ser remetida com êste endereço: «Serviço de Documentação Geral 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, a fim de que não haja interrupção na remessa da Revista

Igualmente pedimos que nos comuniquem qualquer mudança de residência, a fim 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 interêsse 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 tôda ordem, largamente divulgadas no Brasil e no Estrangeiro

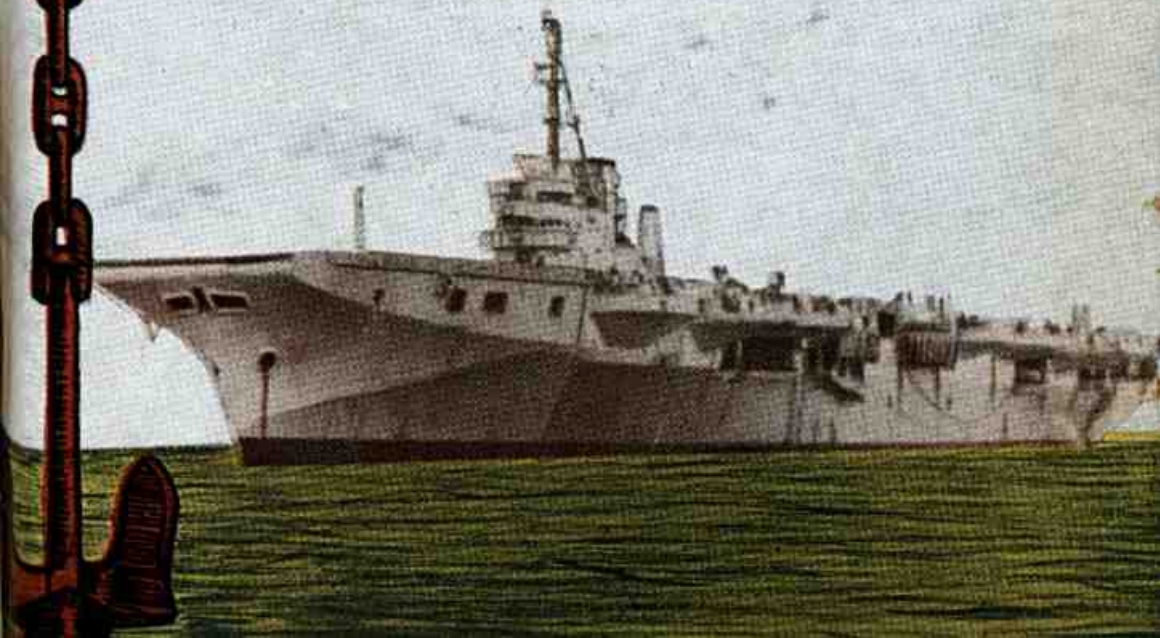
Os pagamentos, quer de assinaturas, quer de anúncios, de pessoas que residem fora desta Capital, só poderão ser feitos mediante vales postais.

1567
10-11-14

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

MINISTÉRIO DA MARINHA

RIO DE JANEIRO



ESTA REVISTA MANTÉM INTERCÂMBIO COM AS SEGUINTES PUBLICAÇÕES:

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

BÉLGICA — *La Revue Maritime Belge.*

CANADÁ — *The Crownest — Canadian Geographical Journal.*

CHILE — *Revista de Marina — Memorial del Ejército de Chile — Revista de Caballeria — Revista de Artilleria.*

COLÔMBIA — *Armada.*

CUBA — *Cultura Militar y Naval — Boletin del Ejército.*

DINAMARCA — *J. L. News.*

EQUADOR — *Revista Municipal.*

ESPANHA — *Revista General de Marina.*

ESTADOS UNIDOS — *Electrical Communication — U. S. Naval Institute Proceedings — Foreign Affairs — Revista Aérea Latino Americana — The Journal of Politics — Journal of Research — Naval Aviation News — All Hands — Safety Review-Navigation — Naval Training Bulletin — Research Review — Civil Engineer Corps — Naval Aviation News — Inter-american Review of Bibliography.*

FRANÇA — *La Revue Maritime — La Houille Blanche — Triton — Neptunia.*

INGLATERRA — *Endeavour — The Journal of the Royal Artillery — The Journal of the Institute of Metals — The Dutch Shipbuilder.*

ITÁLIA — *Revista Marittima — Bolletino di Informazioni Marittime.*

MÉXICO — *El Legionario.*

PERÚ — *Revista de Marina.*

PARAGUAI — *Boletin Naval.*

PORTUGAL — *Anais do Clube Militar Naval — Revista de Marinha.*

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

VENEZUELA — *Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica — Revista de las Fuerzas Armadas.*

ANO LXXVII OUT., NOV., DEZ. DE 1957 Ns. 10, 11 e 12

Revista Marítima Brasileira

Publicação do Ministério da Marinha

SEDE: SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA
Edifício do Ministério da Marinha Fone 23-2070 - R. 154 - Rio de Janeiro

SUMÁRIO

A SEMANA DA MARINHA 739
ALMIRANTE RENATO DE ALMEIDA GUILLOBEL — Redação 741
NOSSAS CAMPANHAS NAVAIS — A GUERRA DA CISPLATINA (1825-1828) — (Continuação) — Contra-Almirante Lucas Alexandre Boiteux 743
BIBLIOTECA DA MARINHA — Contra-Almirante Cesar da Fonseca 785
LONGITUDE POR ALTURAS IGUAIS PRÓXIMAS AO MERIDIANO — Capitão-de-mar-e-guerra Osmar Almeida de Azeredo Rodrigues 791
SISTEMA DE CIFRAS DINAMIZADAS — Contra-Almirante Aurélio Linhares 807
ALMIRANTE ANTONIO MARIA DE CARVALHO — Redação 817
PRECISAREMOS DE UMA TERCEIRA GUERRA MUNDIAL? — Tradução do Capitão-de-fragata A. de A. Lima 819
"REDENTOR III" — Contra-Almirante Nilo de A. Cavalcanti ... 841
DEVE SER SUPRIMIDO O ENSINO DA ASTRONOMIA NA ESCOLA NAVAL? — Cap.-de-fragata da Marinha Francesa J. Lasvigne 849
REVISTA DE REVISTAS — A. de A. L. 861
A Estratégia da Fôrça de Superfície da Alemanha na Segunda Guerra Mundial 861
Como se mede a radioatividade no "Nautilus" 872
AVIÕES E SUBMARINOS — P. de M. 877
Torpedo 877
Salvamento Submarino 897
Decolagem e pouso verticais 898
RESPIGA 901
Escritores da Marinha 901
Homens-rãs da Marinha canadense operam no Ártico 903
Viva a Marinha 906
Repartições da Marinha 909
NOTICIÁRIO — L. M. 913
NECROLOGIA 929
ÍNDICE ALFABÉTICO DO 150.º VOLUME (Janeiro a Junho de 1957) 931
NOSSA CAPA 935
O TRIEDRO DE POSIÇÃO — SOLUÇÃO GEOMÉTRICA DO TRIÂNGULO DE POSIÇÃO — Capitão-de-mar-e-guerra Luiz Clovis de Oliveira (Suplemento)
O BRASIL, A ADVERSIDADE DOS FATÔRES NATURAIS E AS REGIÕES SITUADAS NA MESMA FAIXA DE LATITUDES — Capitão-de-fragata Oyama Sonnenfeld de Mattos (Suplemento)

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

(S. D. G. M.)

DIRETOR

Contra-almirante CESAR AUGUSTO MACHADO DA FONSECA

1.ª Divisão — HISTÓRIA MARÍTIMA — ARQUIVO HISTÓRICO
2.ª Divisão — BIBLIOTECA DA MARINHA
3.ª Divisão — PUBLICAÇÕES — **Revista Marítima Brasileira, A Marinha em Revista, Subsídios para a História Marítima do Brasil, etc.)**
4.ª Divisão — ARQUIVO DA MARINHA
5.ª Divisão — MUSEU DA MARINHA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

REDATORES

Capitão de fragata ALEXANDRE DE AZEVEDO LIMA
Capitão de corveta CESAR FELICIANO XAVIER
Secretário LUIZ AUGUSTO FERREIRA DE MOURA

Registrada no Departamento Nacional de Propriedade Industrial, do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio sob n.º 191.188 — 27.12-1956

Decreto-Lei n.º 7 903, de 27-8-1945

Almirante Joaquim Marques Lisboa
Marquês de Tamandaré

A SEMANA DA MARINHA

A comemoração da Semana da Marinha se ritualiza todos os anos num conjunto de cerimônias que culminam no Dia do Marinheiro, 13 de dezembro, data da passagem do aniversário natalicio do Almirante Joaquim Marques Lisboa, Marquês de Tamandaré, Patrono da Marinha, cujas virtudes e serviços prestados à Pátria são memoráveis, por se confundirem com a história da própria pátria, conseqüentemente, jamais poderão ser esquecidos, um momento, sequer...

Quer na guerra externa, quer nos conflitos internos, a sua figura varonil e respeitável projeta-se em relêvo primacial, como um simbolo de honra, dignidade e glória.

Assim, ilustrando-se em vida por ações honrosas e heróicas, foi e continuará a ser um exemplo edificante para os pósteros. E' uma tradição veneranda da nossa Marinha a qual vem conduzindo a nossa gente, dentro da ordem, da disciplina, do entusiasmo e do amor — pelo seu bem e pela felicidade da Pátria — colocando-a acima de tudo, sem olhar sacrifícios, nem holocaustos.

A Nação não deve ser uma idéia abstrata e sim um instrumento de ação construtiva, metodizada num vasto conjunto de realidades. Para isso, se faz mistér, antes de tudo, a perfeição moral que só será atingida pelo amor à justiça, como a expressão mais harmoniosa da solidariedade humana. E as Fôrças Armadas têm grandes responsabilidades sôbre si, na vida de seu povo. Só unidas e fortes, em uma perfeita comunhão de sentimentos e vontades, poderão cumprir a sua missão, outorgada pela nossa Carta Magna.

Devemos ter sempre presente o voto de Pascal — "para que a justiça seja forte é necessário que a fôrça seja justa". — E' certo que o homem vence quando dá realidade às idéias do povo a quem serve. To-

davia, quando os homens cedem aos seus impulsos individuais egoistas, desprezando os preceitos sociais, só o emprêgo da fôrça os deterão, porêm, de um modo justo e no momento oportuno.

Tamandaré, com seus sentimentos nobres e alevantados, sua voz era um clarim, impondo os acontecimentos, visando os supremos interêsses da Pátria.

*Valho-me da oportunidade para a sua revivisc*ência. *Rememorá-los, evocando a figura de tão excelsa personalidade, expressão de amor à Pátria e de fé nos seus destinos, quero assinalar que, em verdade, seus sentimentos continuam a ser os da nossa gente, já manifestados em tôdas as conjunturas, em todos os lances e vicissitudes, ocorridos na vida da Nação.*

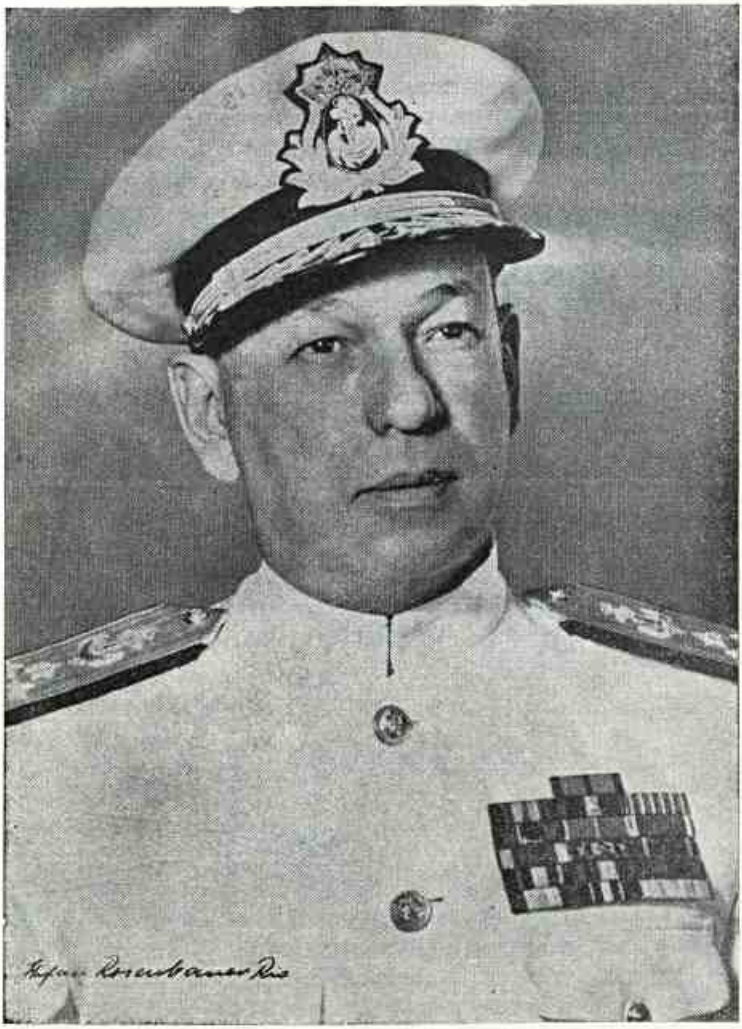
A tradição, sem dúvida, tem grande influência no fortalecimento do moral, mas, por si só, para vencer pouco representa. E' preciso haver, além dos meios e recursos materiais, o homem que tenha a faculdade de julgar e decidir, apreendendo fàcilmente o valor de suas decisões, o homem que dê vida às coisas.

Assim, a tradição aliada aos fatores essenciais à eficiência, animados por um espirito inteligente e vigoroso, dentro da — Doutrina —, por certo, serão solucionados sem hesitação.

Guardemos, pois, fidelidade às belas tradições da nossa Marinha, irmanados com a consciência do dever cumprido, visando os supremos interêsses da Pátria, integra nas suas fronteiras, em sua unidade e soberania.

César Augusto Machado da Fonseca
Contra-almirante, R. Diretor

* * *



ALMIRANTE DE ESQUADRA
RENATO DE ALMEIDA GUILLOBEL

Acaba de deixar a atividade o Exmo. Sr. almirante de esquadra Renato de Almeida Guillobel, após longos anos de bons e leais serviços à Marinha de Guerra e à Pátria.

Sua vida, tôda ela foi consagrada aos problemas e atividades navais, procurando sempre dar objetividade às suas múltiplas e variadas modalidades.

Termina sua carreira, no elevado cargo de Chefe do Estado-Maior da Armada, tendo antes desempenhado a de Ministro dos Negócios da Marinha. Em ambos se conduziu com proficiência e dignidade, no exato cumprimento do dever.

Sua fé de ofício fala mais alto do que as presentes palavras que não passam de um mero e pálido transunto.

A *REVISTA MARITIMA BRASILEIRA*, reconhecendo seus relevantes serviços, com os merecidos louvores por seus atos e certa de suas aspirações patrióticas, espera que embora afastado da atividade, continuará a ser um paladino e defensor dos interêsses vitais da nossa Marinha.

NOSSAS CAMPANHAS NAVAIS

A Guerra da Cisplatina

(1825-1828)

Contra-Almirante Lucas Alexandre Boiteux

(Continuação)

CAPÍTULO XXX

O Conselho de Guerra do Almirante Lôbo — Notícias marítimas e terrestres — O Marquês de Barbacena substitui Lecor — Novos reforços — Combate de Merinal — O exército inimigo — Viagem do Imperador ao Rio Grande — Medida inane.

1. — Como deixamos exarado linhas atrás, o Almirante Rodrigo José Ferreira Lôbo, logo que chegou ao Rio de Janeiro, exonerado que fôra do Comando-Chefe da Esquadra em operações de guerra contra as Províncias Unidas do Rio da Prata, foi recolhido prêso à fortaleza de Santa Cruz, de onde passou para a da ilha das Cobras. Transcrevemos, (Cap. XXVI-IV) a longa carta que o Almirante endereçara ao Ministro da Marinha exculpando-se de sua inepta direção das Fôrças Navais. O Govêrno Imperial, todavia, não levando em conta as razões alegadas, por aviso de 11 de setembro de 1826 nomeou um Conselho de Guerra para julgá-lo. Ao Almirante graduado José Maria de Almeida, designado Presidente do dito Conselho, foi enviado o aviso seguinte:

— "Manda Sua Magestade o Imperador nomear a V. Excia. Presidente do Conselho de Guerra de que são vogais o Vice-Almirante Francisco Antônio da Silva Pacheco, e os Tenentes-Generais Visconde de Barbacena (F. Caldeira Brant Pontes), José da Nóbrega Botelho, Francisco Maria da Silva e Mello, e Manoel Martins do Couto Reis, e se deve fazer quanto antes ao Vice-Almirante Rodrigo José Ferreira Lôbo, que foi Comandante das Fôrças Navais no Rio da Prata, e ora se acha prêso na Ilha das Cobras, a fim de nêle

responder pelos acontecimentos mais notáveis que ali tiveram lugar durante o seu comando, como são:

"1.º — Os dois combates com o inimigo no dia 9 de fevereiro do corrente ano, nos quais deixou de destruir, pelo menos grande parte das fôrças dêste, como era fácil, e êle mesmo, o Vice-Almirante, confessa em seu Ofício n.º 76.

2.º — Não ter atacado o inimigo no dia 24 do referido mês, quando êste o procurou com 1 corveta, 4 brigues e 1 escuna; retirando-se êle Vice-Almirante com 2 corvetas, 2 brigues, 1 brigue-escuna, 1 escuna, 1 sumaca, e 1 escuna com mantimentos, para o abrigo da Fragata *Imperatriz*, que estava à vista no horizonte, segundo sua própria confissão, dando semelhante retirada lugar a que o inimigo fôsse intimar o rendimento da Praça da Colônia que se achava desprovida e sitiada por terra (Ofícios nºs. 8 e 84).

3.º — Não haver também atacado as fôrças inimigas depois que chegou à vista da Colônia e as reconheceu, indo fundear na distância de 9 a 10 milhas; e muito mais, quando tendo comunicação com a Praça, soube exatamente o estado desgraçado e aperto em que se viam os sitiados, assim como a pouca fôrça que o inimigo tinha então, pois havia perdido já muita gente e parte das suas embarcações nos ataques que fizera, ao mesmo tempo que as fôrças brasileiras eram superiores, conforme tudo consta dos Ofícios juntos do Governador da dita Praça e do Capitão-Tenente Frederico Mariath, expondo com semelhante falta a esta ser tomada à vista da mesma Esquadra, e finalmente não evitar a que as embarcações inimigas se evadissem a seu salvo, como conseguiram em uma noite serena, saindo entre as ilhas de Hornos, apesar de saber o mesmo Vice-Almirante no dia 13 que o inimigo andava dentro *à espia*, e de desconfiar por isso, como êle próprio confessa no seu Ofício n.º 85, que quisesse fugir por entre as ditas ilhas.

4.º — O abandono da ilha de Martin Garcia guarnecida e fortificada com tanto empenho, como ponto importante, e até como tal recomendada pelo próprio Vice-Almirante, em seus Ofícios nºs. 54 e 77, e desamparada logo em um momento com tôda a sua artilharia.

5.º — A saída de Brown sem ser visto até chegar defronte de Montevidéu e atacar a fragata *Niterói* no dia 11 de abril, e retirar-se da mesma sorte, tomando na ida a escuna *Isabel Maria*, um cuter e três embarcações mercantes, que iam para a Colônia, durante que o Vice-Almirante estava fundeado com a esquadra a leste dos bancos Ortiz e Chico (Ofício n.º 100).

6.º — A surprêsa da fragata *Imperatriz* com a maior afronta do Pavilhão Brasileiro em à noite clara de 27 para 28 de abril, estando ela e a Esquadra fundeadas defronte de Montevidéu (Ofício n.º101).

7.º — O encontro com o inimigo no dia 3 de maio no qual, segundo o mesmo Vice-Almirante comunica em seu Ofício n.º 103, podia ter destruido a Corveta Almirante quando esta encalhou e era muito fácil a não ser o procedimento indigno do Comandante da corveta *Maceió* ao qual acusa mais esta vez e todavia o conserva no comando.

8.º — Finalmente, pela má direção, uso e aplicação que fez de grande número de fôrças que se confiaram a sua disposição contra os inimigos do Império.

"O que tudo melhor e mais extensamente consta dos Ofícios nºs. 45, 54, 57, 62, 64, 65, 75, 76, 77, 78, 81, 83, 84, 85, 88, 90, 98, 100, 101, 102, 103, e mais papéis juntos, que formam o corpo de delito e que deverá examinar para formar o Processo em vista no seu julgado.

Deus guarde a V. Excia. — Faço, etc.".

Diz-nos Theotônio Meirelles que o Conselho de Guerra, depois de 14 sessões em cinco meses, proferiu, no dia 6 de fevereiro de 1827 a sua sentença, que terminava da seguinte forma:

"Em suma não se provando como não se provam as argüições parciais, formadas à vista dos ofícios do réu nos precedentes artigos, muito menos se poderá provar a geral, que se lhe argüi no art. 8.º do mesmo Aviso, por estar a favor do réu *a presunção jurídica do bom desempenho dos seus deveres* (!!!) na Comissão de que fôra encarregado, enquanto o contrário se lhe não provar.

"Portanto, e o mais dos Autos, *absolvem o Réu por uniformidade de votos por falta de prova* (!!!)

"Rio, em Conselho de 6 de fevereiro de 1827 — *José Francisco Leal*, Auditor — *Rodrigo Antônio de Lamare*, Chefe de Esquadra, Vogal — *Joaquim Mourão Pinheiro*, Chefe de Esquadra reformado — *Miguel Lino de Moraes*, Marechal de Campo — *José da Nóbrega Botelho*, Tenente-General — *Francisco Manoel da Silva Mello*, Tenente-General — *José Maria de Almeida*, Almirante graduado e Presidente".

No dia 21 de março do dito ano, o Conselho Supremo Militar confirmou a sentença do Conselho de Guerra, concluindo a sua sentença pela forma seguinte :

— "Confirmam a absolvição do Réu, porque examinados os autos, ponderadas as testemunhas e ofícios, e consideradas as provadas razões do *estado das embarcações, seus Comandantes e tripulação, e a impropriedade daquilo porque todos manobrassem em diversos pontos, onde há menos água, que a necessária para êles navegarem e manobrarem*, e pesadas as providências dadas pelo mesmo Réu, NÃO APARECE CRIMINALIDADE ALGUMA NO RÉU (!!!)

"Rio, 21 de março de 1827 — *Portelli* (Alexandre Eloy) — *Oliveira Alvares* (Joaquim de) — *Oliveira Pinto* (Miguel José — *Telles* (Francisco Maria) — *Muniz Barreto* — *Gouvêa* — *Veiga* (João José da?) *Cunha*".

Não desejo bordar qualquer comentário a respeito da iniqua absolvição do Vice-Almirante Rodrigo Lôbo... Deixo, apenas, os nomes por inteiro dos medalhões que constituiram o Conselho de Guerra e dos Ministros do Conselho Supremo Militar... Na maior parte *portuguêses adesistas, arcadi omnes*, da mesma casta, de igual inópia à do Réu... Como sempre, *tempora non mutantur*, alalos, surdos, desmemoriados, displicentes!...

Fôra Lôbo um simples tenente bisonho, um misero marujo analfabeto... *Crucifixe!* O 177 é de invenção mais moderna!...

II — Volvamos um rápido golpe de vista sôbre as nossas fôrças terrestres. Enquanto a Marinha se afadigava, resignada e valorosa, em reduzir o poder naval inimigo, em limpar o mar de corsários, em manter livres e desembaraçadas nossas linhas marítimas de comunicações, suportando tôdas as agruras e intempéries de uma região agreste, principalmente no inverno, continuava o Exército Imperial em orgânização, conglobado nos mamelões inóspitos de Sant'Ana do Livramento, sem dar o menor sinal de vida. O mesmo acontecia com as tropas reunidas em Montevidéu e na Colônia do Sacramento, assediadas por um ridículo cordão de esfarrapados milicianos orientais... O pundonor militar tinha baixado de nível... Escreve Armitage: — "... Os jovens oficiais, com poucas exceções, estavam muito satisfeitos com os atrativos de Montevidéu, e não desejavam trocá-los pelo aquartelamento no campo. Em Montevidéu... tôdas as noites são dedicadas ao teatro, ao baile ou tertúlia, ou à partida: nem a guerra, nem a revolução, nem a fome podem mudar a inclinação nacional a êste respeito: daqui nasce a maior atração das senhoras espanholas. As suas maneiras são encantadoras, e ainda que imperfeitamente educadas, a sua conversação é cheia de espírito e de variedade. Não é portanto de admirar que êsse contraste tanto preponderasse sôbre os oficiais brasileiros; acharam nas senhoras espanholas muitos atrativos, e

mais acessível sociabilidade do que jamais haviam experimentado nas suas patrícias... Assim permaneceram inativas as fôrças do contemporizante General em Montevidéu, durante todo o ano de 1826".

No entanto, era a Marinha, como vamos ver, o alvo das maiores críticas da imprensa coetânea, do parlamento, da opinião pública e, afinal, de cronistas e historiadores sem critério e sem a menor base documental, que, até hoje, vêm copiando uns aos outros. Para exemplo, tomemos Pereira da Silva que chega até a fantasiar estrondosas derrotas para as armas navais, como a tomada de Martín Garcia, etc.

"Sentimento profundíssimo de mágoa e de desgôsto — escreve êle — manifestava pùblicamente a população do Rio de Janeiro, já pelos prejuízos que seu comércio sofria com os assaltos temerários dos *corsários*, que à própria barra da Capital ousavam constantemente aparecer, dirigir ameaças, praticar apreensões de navios de comércio, que demandavam ou saíam do pôrto, e mostrar-se enfim a vista das fortalezas, de que pareciam zombar, *fugindo só quando navios de guerra brasileiros os perseguiam* (!!!); já pela desacertada direção da guerra, não se mandando a tempo e com celeridade fôrças suficientes para um Exército que se pretendia formar no Rio Grande do Sul, e que jamais se acabava de organizar; e, finalmente pela inabilidade provada dos chefes de mar e terra, a quem haviam sido confiados os comandos da esquadra e do exército: um encerrado dentro de Montevidéu, apelidando tática e prudência o que parecia ser apenas receio de combate; e *o outro, consentindo que Brown, com meia dúzia de pequenos barcos, passeasse desafogadamente pelo Rio da Prata, cometesse façanhas, com que se cobria de glória, e se apoderasse de pontos estratégicos, que nunca mais se tratara de reivindicar, como a ilha de Martín Garcia, quando tão poderosa era em número de vasos a Esquadra brasileira, tanto em solidez de cascos e excelência de armamentos, como em disciplina de tripulações, cuja metade (?) se compunha de ingleses contratados no serviço do Império*".

Linhas adiante, volta o mesmo historiador, que nem o nome do Almirante Pinto Guedes escrevia direito, invertendo-lhe os sobrenomes, volta a dizer que a imprensa tornara-se "éco de algumas queixas contra as autoridades, e por dirigir ao govêrno murmúrios e lamentações do povo contra o modo de praticar-se a guerra, contra a inércia dos generais e fôrças do Império comparada com a atividade dos seus inimigos, e *contra o desleixo da Repartição da Marinha, que deixava desembaraçado campo aos corsários para exercerem suas tropelias, e prejudicarem e roubarem o comércio brasileiro, indefeso e abandonado*".

III — Desde o mês de janeiro de 1826, mesmo antes dêsse tempo talvez, tinha o Imperador, que sentia faltar-lhe já os tão necessários apoio e simpatia populares, o deliberado propósito de visitar a província do Rio Grande de S. Pedro, onde se concentrava, organizava, e exercitava, havia longos meses, o Exército que devia renhir os das Provincias Unidas do Rio da Prata, também quase pronto a marchar contra a nosas fronteira.

Antes de resolver sua protelada viagem, D. Pedro deliberou, por decreto de 12 de setembro, dar substituto ao Comandante das Armas do Rio Grande, Brigadeiro Damasceno Rosado, e, da mesma forma ao Presidente da província, General Gordilho de Barbuda, pois andavam êsses dois portuguêses adesistas a jogar as cristas, com grande desprestigio da autoridade de ambos e maior prejuizo do aparelhamento do exército.

Nessas condições, entre os oficiais generais, brasileiros natos, em merecido destaque se encontrava o Marechal Felisberto Caldeira Brant Pontes, Visconde de Barbacena, então senador e ministro da Fazenda. Para êle voltaram-se as vistas do Soberano que, por outro decreto da data acima, nomeou-o Comandante-Chefe do Exército do Sul.

A fim de presidir a provincia de S. Pedro, foi buscar, no entanto, mais um português adesista, o Brigadeiro Salvador J. Maciel, êste da casta brava dos acompanhantes de Madeira de Mello nos morticinios da Bahia, em 1823, e um dos que em Pernambuco, no ano de 1825, como membro do sinistro Tribunal, presidido por F. de Lima e Silva, mandaram à fôrca e ao fuzil um pugilo heróico de brasileiros nativos de exaltados sentimentos liberais, sòmente para serem agradáveis ao lúbrico Bragança.

Nascido em Minas Gerais, de boa e ávita linhagem, em 1772, contava então o Marechal Felisberto Caldeira 46 anos. Depois do curso primário na terra natal, passara a Lisboa onde se matriculou no Colégio dos Nobres e dai para a Real Academia de Marinha. O curso que realizou foi notável, tanto assim que, aos 19 anos, "fizera jús ao pôsto de Capitão-de-Mar-e-Guerra, mas o Govêrno achou conveniente não conferir distinção tão alta ao Oficial mal saido da puericia". Caldeira Brant pediu então transferência para o Exército no pôsto de Major onde militou na África, no Reino e na Bahia, para onde fôra transferido como Tenente-Coronel e comandante de um regimento local. Nessa provincia prestou relevantes serviços, destacando-se o da introdução da vacina de Jenner, a aplicação da máquina a vapor na indústria açucareira e na navegação. Foi um dos próceres do movimento emancipador e, como nosso representante em Londres, muito concorreu para o incremento de nossa Marinha de

Guerra. Seu nome, diz P. Calógeras "se acha indissolùvelmente ligado aos daqueles que prepararam o advento dos triunfos navais da nova esquadra". Foi deputado, senador, ministro e, graças ao tino diplomático e as suas amisades na Europa, foram aplainadas graves dificuldades interpostas ao advento da nossa independência. "Sua atividade pública fizera-se tôda no Exército, até 1821; nela, no serviço, ganhara todos os postos... Tinha, pois, prática da vida militar e as luzes técnicas de um soldado altamente inteligente, mas ao qual a sorte não permitira a vida dos acampamentos em tempos de guerra". "De vida resguardada e austera não tinha intimidades suspeitas. Não pertencia à roda da favorita imperial, roda na qual, entretanto, contava amigos e admiradores. Suas relações tôdas o respeitavam e lhe acatavam os conselhos. Figurava entre as patentes mais altas da época, *e não devera a empenhos e favores*, senão à antiguidade (e êle o bem fez sentir, agradecendo o ministro), as últimas promoções recebidas".

O Marechal Caldeira Brant, chamado a um pôsto da mais alta responsabilidade, no momento, encarou de frente o problema político-militar que o Soberano lhe apresentara. Nomeado que foi, passou, sem perda de tempo, a traçar o seu "plano de campanha".

Vinte dias volvidos, a 2 de outubro, dirigia êle ao Imperador, "com a franqueza rude de soldado" — escreve o general T. Fragoso — sob a forma de "Memorandum", um apanhado leal e claro de suas idéias; indicando as medidas que reputava indispensáveis para a sua execução e o bom êxito esperado.

"E' um documento de alta relevância, afirma o citado historiador — em que transparece larga visão dos acontecimentos e, por onde se vê que *lhe não minguava saber militar*". Infelizmente não temos presente, na íntegra, a exposição que o ilustre prócer fez ao monarca. Contentemo-nos com os trechos abaixo. Dizia êle: — "*A guerra defensiva* entre o Império e a Confederação Argentina é, na minha opinião, mil vêzes pior do que uma paz imediata e vergonhosa". E, mais adiante, sem ambages: — "Um Exército nu, descalço, sem munição de guerra e bôca, sem remédios, sem cavalos, e reduzido depois de um ano à mais humilhante defensiva, deveria fazer soçobrar o meu espírito, se eu não contasse com o *gênio* de V.M.I., com a justiça da causa e com o *favor do Onipotente, tantas vêzes manifestado em benefício do Império*" !! Estava de antemão vencido... Fiou-se tanto em Deus, que acabou derrotado... Não tinha confiança na sua capacidade!

E prosseguia: — "O caráter e a honra dos brasileiros, a glória e dignidade de V.M.I. estão comprometidos: não se trata

da conservação ou conquista de uma província, mas da existência da realeza na América ou do triunfo da Democracia".

Na exposição que fez mostrava-se francamente *imperialista* (opinião que acato)... procurando dilatar para o sudoeste o nosso território em busca de naturais limites, empenho sempre e desgraçadamente sopitado.

Quanto ao caráter da guerra a praticar, mostrava-se mui judiciosamente partidário da *ofensiva* e, para isso, propunha as seguintes operações: 1.º — expulsar o inimigo para além do Uruguai; 2.º ocupar, em prosseguimento, a província de Entre Rios; 3.º — obrigar à Argentina a solicitar a paz, sem nenhuma possibilidade de renovar as hostilidades.

Para a execução do plano acima fazia-se mister — explanava Brant Pontes — além da Esquadra existente, de um Exército de 15.000 homens; um depósito de 4.000 nos campos de instrução; do armamento correspondente; e de 6 milhões de cruzados (2.400 contos) para atender às despesas de um ano.

Mostrava ser posível a reunião do exército requerido, pois já havíamos contado com 16.000 homens na Cisplatina (?); 5.000 com o Marechal Abreu; outros tantos de guarnição em Montevidéu e Colônia, e mais 6.000 enviados pelo Govêrno.

Seu propósito era empregar os 15.000 soldados pedidos da seguinte maneira: 1.500 no Exército de manobra ou de choque; 2.500 na frônteira do Rio Grande; 200 de guarnição no Serrito; 2.700 em Montevidéu e 1.100 na Colônia do Sacramento.

"Preconizava *unidade de sistema, esfôrço geral e concentrado* — diz ou autor em que, neste particular, fartamente nos abeberamos — pois "só assim se chegaria com proveito ao fim da guerra, e não mediante *operações destacadas, pequenas e incapazes de resultados decisivos*". Mostrava-se, pois, "contrário a operações prematuras, e considerava prejudicial qualquer incursão distante, *como a que se projetava na Patagonia* (o grifo é meu) e até mesmo a que se tinha em vista em Entre Rios".

Quanto a sua situação e autoridade, "pretendia ser, afinal, *o único chefe responsável* (naturalmente dentro do seu Exército) a quem tudo obedecesse e, por isso reclamava estas medidas complementares: 1.ª que ninguém compartisse da sua autoridade; 2.ª que lhe fôsse permitido castigar e premiar; 3) — *que o General de mar o ajudasse e não lhe contrariasse* (?) *as operações;* 4.ª) — *que três embarcações estacionassem no Rio Grande para facilitar as ligações com a Côrte e os fornecimentos;* 5.ª) que a Caixa-auxiliar tivesse uma reserva de seis meses de sôldo;

6.ª) que no último de dezembro todo o Exército estivesse completamente fardado, armado e pago em dia, para entrar em campanha, 7) que as prêsas de gado, prata e ouro na província de Entre Rios e na Cisplatina fôssem divididas para o Exército e pelas guarnições, conforme o modo que indicava".

Como é de ver as relações entre o Comando-Chefe e o Govêrno tem sido sempre em tôdas as guerras uma questão sobremaneira delicada, causa constante de atritos, de mal-entendidos, de complicações tais, que muitas vêzes importam no resultado da guerra.

Ora, o Ministro da Guerra Brigadeiro João Vieira de Carvalho, Conde de Lages, empavonado português adesista, não olhava Caldeira Brant com muita simpatia e, assim sendo, não aceitou de bom grado e totalmente as idéias do novo General em chefe.

Assim é que, a 20 de outubro devolvia-lhe o "Memorandum" com várias restrições não essenciais, é bem verdade, mas que, em todo caso, teriam arranhado o amôr próprio de Barbacena. A primeira das reservas referia-se à conquista de Entre Rios, sôbre o que se devia guardar o máximo sigilo, pois sòmente mais tarde, desde que pacificada fôsse a Cisplatina, poderia ser posta em prática a critério do Govêrno; entretanto, não se excluia a passagem do Uruguai por fôrças, momentâneamente, para bater as do inimigo que dali nos ameaçassem. Informa-nos Tôrres Homem que o Ministro, ao negar-lhe a sanção acima, entre outras considerações perguntava-lhe "se não despertaria ainda mais o *ciume da Inglaterra* a ocupação de uma província, onde ela tem começado grandes estabelecimentos?... e, se conviria "à única monarquia da América do Sul apresentar-se como conquistadora". No entanto, apesar dêle, Barbacena, se mostrar, com razão, contrário a elas, as expedições à Patagônia e a Entre Rios estavam resolvidas pelo Govêrno.

Ao que nos parece, embora "mesmo que a de Entre Rios não lhe despertasse interêsse, êle a encararia, talvez muito de indústria, para, no momento preciso, servir-nos de valioso penhor.

Com referência às sete medidas complementares por êle apresentadas, o Govêrno concordava com a primeira, salvo a parte referente ao recrutamento que, de acôrdo com a lei, competia ao Presidente da província. Não concordava com a declaração de fraqueza do Exército (que recaia sôbre a administração da Guerra) para o qual tinham-se remetido recursos de tôda sor-

te, que podiam, apenas, ter sido mal administrados. (1) Quanto à segunda, o prêmio proposto não devia ultrapassar o do pôsto de Tenente-Coronel. Quanto as 3.ª, 4.ª, 5.ª e 6.ª propostas estava o Govêrno de perfeito acôrdo, devendo-se transmitir logo ordem nesse sentido; e, quanto à sétima, finalmente, na forma das leis em vigor.

Como vemos, e isto é importante, a Esquadra não lhe ficava de nenhum modo subordinada, mesmo porque, se assim acontesse, sendo o Almirante Pinto Guedes mais antigo que Barbacena, certo era não se sujeitaria a essa *capitis diminuto* na hierarquia militar. Teríamos que caminhar 114 anos ainda para chegarmos ao extremo de sobrepor-se a *Estética* à *Hierarquia militar*, graças à mais abjeta subserviência.

Escreve P. Calógeras que Barbacena "da inação e incapacidade de Lecor aprendera que o Chefe da Esquadra devia *cooperar* com êle e nunca *contrariar* suas operações. (2)

O fato é que, procurando não contrariar os célebres generais de Montevidéu os Almirantes Lôbo e Pinto Guedes sofreram severas perdas e acerbas críticas, que bem podiam ser evitadas se tivessm agido de acôrdo com o seu critério pessoal.

Para lhe tornar indiscutível a autoridade (naturalmente entre seus pares)..., evitar conflitos de precedência e de graduação, sucessivamente o monarca o elevou a Marquês a 4 de novembro, e o confirmou no pôsto de Tenente-General a 17 de dezembro de 1826.

---

(1) Durante a guerra Cisplatina — escreve o general Cidade — faltava tudo ao Exército. Aos pedidos do general Marquês de Barbacena, o Ministro da Guerra, Conde de Lages, dizia que o Govêrno Imperial havia dado tôdas as providências para que nada faltasse ao Exército de Operações, mas o marquês assegurava que nada, as fôrças ali destacadas, haviam recebido. E' que os abusos de tôda espécie vinham sendo praticados, a coberto de uma burocracia que tinha recursos de dialética para explicar tudo. "Houve justo clamor" ...

(2) Por aviso de 22 de outubro de 1826, o Almirante Barão do Rio da Prata recebeu ordem de **atender às solicitações** do Marquês de Barbacena. Êste, ao assumir a chefia do Exército em operações, escreveu ao Almirante mostrando que "sem a sua **cooperação** se acharia algumas vêzes embaraçado"... Respondeu-lhe o Comandante Chefe da Esquadra, nos têrmos abaixo bastante mesureiros: — "Nunca serão baldados os esforços de V. Ex.ª por falta de cooperação de quanto estiver debaixo das minhas ordens. Aceitei o comando desta Esquadra com vistas e mesmo ambição de fazer algum serviço a S.M. o Imperador e ao Império; nada mais me servirá de guia além dêsses sentimentos. Entre nós, que somos animados pelos mesmos princípios, nunca a vã etiqueta os há de estorvar; e quando pudesse ter lugar deixaríamos isso para o serviço de parada na paz; no de campanha, escreva V. Ex.ª francamente quanto achar conveniente que eu faça, porque até receberei como favor as indicações; disto fique V. Ex.ª certo, e a prática lhe mostrará a verdade da asserção" (!!!).

O "Memorandum" do novo General-Chefe não foi acompanhado, como deve ter notado o leitor, do seu "plano de manobra" contra o inimigo. Longe do teatro das operações, que ainda não conhecia, sem as informações necessárias a respeito dos elementos indispensáveis à sua elaboração, deixou de fazê-lo.

O General Tasso Fragoso, que em ponderado trabalho, explanou os antecedentes e conseqüentes da célebre batalha do Passo do Rosário ou de Ituzaingo, acha, no geral, judiciosas as idéias do Tenente-General do Império, embora discorde do seu imperialismo e quanto à distribuição de suas tropas que, antes de tudo, deviam visar o objetivo principal — a derrota do exército inimigo.

"Cumpria-lhe pois, — como mostra o ilustre historiador — reunir a massa combatente mais numerosa que fôsse possível, retendo em Montevidéu e Colônia o mínimo de guarnição e despreocupando-se momentâneamente da fronteira".

IV — Depois de dois meses de demora, naturalmente aplicados em as mais variadas e imprescindíveis providências à eficiência e movimentação do Exército em formação, a 3 de novembro embarcava no Rio, a bordo da barca-vapor *Correio Brasileiro*, o Tenente-General, Marquês de Barbacena, acompanhado dos brigadeiros Francisco de Souza S. de Andréa, nomeado Ajudante-General do Exército, Raymundo J. da Cunha Mattos, designado para Quartel-Mestre-General, seu secretário e Ajudante de ordens.

Chegaram ao Desterro (hoje Florianópolis) no dia 8, de onde, no mesmo dia, Barbacena escrevia ao Ministro da Guerra, declarando-lhe que o quadro que se fazia do nosso Exército "é doloroso e se o inimigo tivesse em qualquer grau para isso contribuido talvez a minha linguagem — exclamava — se resentisse da *melancolia* que se descobre nos habitantes da ilha (Santa Catarina)".

No dia 11 prosseguia êle por terra para o sul, alcançando Pôrto Alegre a 23, de onde passou à vila do Rio Grande, a 26, a conferenciar, a 28, em S. José do Norte, com o Tenente-General Carlos F. Lecor, Visconde da Laguna, até então Comandante-Chefe do Exército, sôbre o estado e situação das tropas imperiais.

Diz P. Calógeras: — "... O Visconde da Laguna *nem sabia dos negócios do Exército, nem dos efetivos, nem de marchas, nem de intendências, nada, nada, nada!*"...

Parece incrível!... Que despudor!... Só a fôrça!...

A 6 de dezembro estava êle de volta a Pôrto Alegre. Barbacena — acrescenta o mesmo autor — "encarou a situação como soldado e agiu. Incontestàvelmente em tôda essa fase... só mereceu louvores pelas iniciativas tomadas. Em tôda parte se fez

sentir a sua ação. Restabeleceu a ordem, e incutiu ânimo nos numerosos desalentados pelo cáos intituido por Lecor e Rosado".

Entrentanto, antes de prosseguir, precisamos mostrar a situação do novo Chefe do Exército em face dos seus pares e dos seus comandados no Rio Grande. Contra êle, desde o Rio, se formaram duas fortes correntes de invejosos, derrotistas e zoilos: uma, constituida, em sua maioria, dos nulos e enfatuados medalhões portuguêses adesistas, chefiada pelo Conde do Rio Pardo (T.P. Valente), Ajudante de Campo do Imperador; a outra, de brasileiros, em sua totalidade de riograndenses, guerrilheiros bravos, sem letras nem escola, faltos de disciplina militar, muitos dêles infectados já do virus republicano-separatista, querendo negar-lhe todos os méritos militares e apresentá-lo, apenas como General de ante-salas dos potentados do dia e estrategista de ante-câmara, rescendente a almiscar. Propaganda perversa do ódio, que ainda não realizou... quando de fato, era superior em conhecimentos a todos os guerrilheiros da Cisplatina. Afinal "todos a êle se subordinaram e lhe teceram elogios. Aproveitou a todos, *mas não é certo que o individualismo intenso caracteristico dêsses chefes lhe tenha sido inteiramente dedicado*".

De Pôrto Alegre, a 8 de dezembro, oficiava Barbacena ao titular da pasta da Guerra participando-lhe que tivera informação autorizada sôbre a próxima invasão da provincia pelo inimigo; que mandara fortificar a vila do Rio Grande; que o Exército estava reduzido a 3.000 homens disponiveis e haver grande falta de fardamento e calçado, e, apenas, 50 carretas. Quanto à cavalhada constava-lhe a existência de 17.000 solipedes, mas só a metade em condição de servir. Os soldados da provincia estavam pagos até maio e os do norte até agôsto.

No dia 15 do referido mês, voltava a oficiar ao Ministro. Nesse documento salienta a ignorância do Tenente-General Lecor a respeito dos efetivos da tropa que êle, Barbacena, orçava, afinal, inclusive doentes e destacados, em 6.832 homens. O Quartel-mestre-geral lhe informava "que não há exatidão nos mapas (da fôrça) e que é essencialmente necessária uma inspeção dos diferentes corpos, para dai em diante haver regularidade e efetiva responsabilidade, e com ela introduzir-se *disciplina e economia, virtudes militares não conhecidas no Exército do Sul*".

Comunicava o dito oficio haver mandado reforçar a esquerda da linha fronteira (região do Jaguarão) com os 4.º e 5.º Regimentos de cavalaria e com o batalhão chegado com o Marechal Gustavo Henrique Brown; haver criado um Depósito de recrutas e mandado recolher a seus corpos todos os oficiais que dê-

les andavam afastados, "aluvião de oficiais, inferiores e soldados, que vagavam por tôda a parte".

Informa ainda (intrometendo-se já em seára alheia)... que mandara construir duas lanchas para a defesa da Lagoa-Mirim, "contrariando assim, escreve Tôrres Homem — um plano idêntico do inimigo de que tivera igualmente conhecimento". Cabia-lhe pedir essa providência ao Almirante comandante-chefe das Fôrças Navais e não resolver, a seu talante, sem consultá-lo. Por esta e outras invasões de atribuições e que começam desagradáveis e perniciosos conflitos.

No dia 17, despedindo-se do Imperador, que o confirmou no pôsto de Tenente-General, fez-se de marcha para o Exército, de passagem pelo Rio Pardo. No dia 20, oficiava de novo ao Ministro da Guerra dando-lhe a notícia do seu encontro com o velho e abnegado bravo Marechal José de Abreu, Barão do Sêrro Largo, que se lhe oferecera para reunir uns 2.000 homens e formar a vanguarda do Exército.

V — Continuava a 2.ª Divisão Naval a manter, no seu pôsto de sacrifício, em o mais apertado bloqueio, os principais portos das Províncias Unidas, cerceando-lhes a entrada de gêneros de primeira necessidade. Apesar do irritante protesto dos neutros que, como mais poderosos, alguns, não queriam de nenhum modo submeter-se às contingências da guerra, o nosso Almirante prosseguia firme nos seus propósitos de causar ao inimigo o maior mal possível. Assim é que a Esquadra Imperial havia apressado de 12 de maio a 27 de julho de 1826, os seguintes navios neutros e inimigos, que tentavam furar a linha bloqueante: *Monarc*, *William*, *Anna*, *Stag*, *Atlântic*, todos ingleses, avaliados os dois primeiros em 50.000 £, o terceiro em 30.000 o quarto em 20.000 e o último em 70.000; os franceses *Junon* e *Le Courrier* avaliados cada um em 30.000 £; o dinamarquês *Fortuna*, avaliado em 9.500 £. Era um total de 381.500 £, que ao valor de 5$000, dava 1.907.500$000.

A 29 de agôsto entravam no Rio o brigue *Independência ou Morte*, do comando do 1.º Tenente J. Leal Ferreira, e *Atlante*, comandado pelo 1.º Tenente Cândido Caetano dos Reis, escoltando as prêsas *Courrier*, comandada pelo Pilôto José Francisco dos Santos, *Junon*, pelo 2.º Tenente Isidoro Antônio Nery, *Fortuna*, pelo Tenente Pedro da Cunha, e *Ruthel*. Nesse dia, pelas 8 horas da noite, atracou ao *Junon* um bote de uma fragata norte-americana, com dois oficiais e o capitão de um brigue mercante, a fim de irem buscar dois marujos que por ordem do Almirante Pinto Guedes vinham a bordo. Os referidos marujos quiseram logo embarcar no escaler, no que foram impedidos pelo Pilôto de serviço. Um dos marujos conseguiu evadir-se no escaler, que

largou com mais gente. A final o outro foi levado sob protesto do Pilôto, que encaminhou o caso ao Inspetor do Arsenal, Vice-Almirante F. da Silva Pacheco, que na sua moleza não soube ou não quis tomar uma providência, saindo-se com evasivas impróprias de sua alta autoridade.

A 26 de setembro chegavam ao pôrto de Montevidéu as prêsas, galera *S. Salvador*, brigue *Carolina*, escuna *Dikens* e mais outras seis embarcações procedentes do pôrto da Colônia.

Nessa mesma data entrava no pôrto de Colônia a escuna *Bertioga*, do comando do 1.º Tenente George Broom, levando o brigue *Coquito* por êle apresado.

A 11 de outubro velejavam do Rio para o sul o brigue de guerra *Independência ou Morte*, comandado pelo 1.º Tenente J. Leal Ferreira, levando 60 marujos e 23 soldados; a escuna *Dois de Julho*, comandada pelo 2.º Tenente José Quintino de Sant' Ana, transportando o 6.º e o 7.º Corpos de Artilharia de posição; a galera holandesa *Kennberg* com 308 praças e o Coronel Eloy Pessôa da Silva; a galera *Pensylvania* com 265 praças do 18.º Batalhão de Caçadores, do comando do Coronel Bento José Lamenha; a galera *Jones* com 205 praças do referido batalhão; e a galera *Gertrudes* com víveres, sobressalentes, etc.

Em o brigue *Flor da Verdade*, que partia na mesma ocasião, embarcou o novo presidente do Rio Grande, sua senhora e 41 (?) pessoas de sua comitiva.

A 13 de outubro chegava ao Rio o Ministro da Inglaterra acreditado junto ao nosso Govêrno, Sr. Robert Gordon, que já vinha industriado pelo Gabinete de Saint James a respeito dos projetos de um próximo entendimento entre os dois beligerantes, como havemos de ver. Já, a 15 do mês anterior, tinha aportado a bordo da corveta *Ranger* à capital argentina Lord Ponsomby, com instruções idênticas.

Para o serviço de correio, solicitado pelo Marquês de Barbacena, partira do Rio, no dia 18 do mês em questão, a escuna *Camarão*, sob o comando do 2.º Tenente João José da Motta; mais tarde foram designadas para a mesma tarefa as escunas *Esperança* e *1º. de Dezembro*.

Entretanto, entrelopos inimigos apresavam, na costa do sul, a sumaca *Lilia*, *a* 26 de outubro, a escuna *Chiquita* e o iate *Dois Amigos*, a 7 de novembro.

VI — As nossas fôrças terrestres, de longe, aqui e acolá, davam sempre francas demonstrações de vitalidade, emanadas, quase sempre, da iniciativa e da belicosidade de oficiais briosos, dinâmicos, patriotas. Anotemos alguns feitos dêsses dignos brasileiros e que merecem registro em nossa história militar.

A 26 de setembro, o Coronel Vasco Antunes Maciel, da guarnição da praça da Colônia do Sacramento, pôs-se à frente de uma coluna de gente decidida, e rompeu pela campanha à cata dos assediantes. No povoado de Colla (Nª. Sª. do Rosário) estavam êles despreocupadamente reunidos. Uma rajada de balas assobiou-lhes pelos ouvidos, e a lança dos imperiais marcou o flanco de muitos dêles de de um gilvaz indelével. Debandado os gaúchos orientais, voltaram os nossos trazendo alguns troféus.

O Major imperialista Guilherme José Lisboa, que enfrentava na linha de defesa dos arredores de Montevidéu, o chamado "Reducto Rondeau", descobriu no dia 12 de outubro, dia assinalado pelo descobrimento da América e pelo natalício do Imperador, uma fôrça inimiga embarcando, naturalmente para atacar alguma das nossas posições. Antes que o inimigo pusesse em prática seu intento, o destemido oficial reuniu os seus bravos e abateu sôbre os Orientais como uma poderosa clava. O antagonista procurou reagir, mas acabou não suportando o rude embate, sendo desbaratado com dolorosas perdas. E a gloriosa data se cobriu com mais um punhado de louros.

Ao correr do mês acima, controlava a fronteira das Missões, de que estava encarregado, o Tenente-Coronel Claudino José de Abreu, irmão do bravo Barão do Sêrro Largo.

O destemido e vigilante fronteiro fizera uma comunicação ao Comandante das Armas, Brigadeiro F. de Paula Damasceno Rosado, recebida no dia 24, de que uma coluna inimiga de cêrca de 400 homens, transpondo o rio Uruguai, invadira nossas raias no Rincão da Cruz e entregava-se a tôda sorte de depredações e arrebanhamento de gado das fazendas de criação. Informava, ainda, que não dispunha de elementos capazes de antepor-se com vantagem ao audacioso invasor.

Nesse tempo existia com sede em S. Borja uma pequena Flotilha, (até agora não logramos saber desde quando organizada nem por ordem de quem) constituida de uma Barca-Canhoneira, a de *N.º Nove*, e de algumas canoas artilhadas, sob a competente direção do Capitão-Tenente Justo Yegros, oficial de origem paraguaia que, de longa data, servia com grande dedicação ao nosso país e que, pelos seus relevantes serviços acabava de ser (por decreto de 24 de outubro) nomeado cavaleiro da Ordem Imperial do Cruzeiro.

Êsse distinto marinheiro, recebera ordem do Comandante das Armas para, com a sua Fôrça, descer o rio até a foz do Ibicuhy, ao mesmo tempo que o Coronel Bento Manoel Ribeiro, à testa de 700 homens, punha-se em marcha, no dia 26, a fim de expurgar aquêle setor das hostes inimigas.

Pouco antes de chegada da Flotilha e do citado Coronel, que executou uma prodigiosa marcha de 60 léguas (cêrca de 350km.) em menos de cinco dias, o inimigo, farejando caça bravia, repassara em tropel o rio. No entretanto, o Comandante Yegros, com grande atividade, preparava logo os elementos indispensáveis para o transporte da Primeira Brigada para a margem direita do Uruguai, no passo da Aguapehy, o que se realizou sem tropeços em à noite de 31 de outubro.

Amoitado, à espera de informações seguras a respeito dos movimentos da tropa adversa, conservou-se o Coronel imperialista até a noite de 2 de novembro, quando rompeu a marcha. Na madrugada seguinte, foi presentido pelos escutas inimigos, cujo grosso acampara à margem do arroio Merinahy, na capela do Rosário, provincia de Corrientes, distante dezoito léguas do Uruguai. Compunha-se a fôrça argentina de um Corpo de 800 homens apoiados em três peças de artilharia e sob o mando do Coronel Felix Aguirre. Êste, ao saber da presença dos brasileiros, destacou uma avançada de 200 homens, encabeçados pelo Tenente-Coronel Pedro Gómez Toribio, para enfrentá-los.

O bravo Bento Manoel, logo que foi presentido, não se moveu, ardiloso; e, pela tarde de 4 de novembro, às marchas forçadas, executou um longo rodeio de cinco léguas, caindo como adestrado e faminto falcão sôbre o descuidado Coronel Aguirre, que se conservava inativo com o grosso da tropa.

Pelas quatro horas da madrugada, as avançadas de Toribio chocavam-se furiosamente contra as fôrças do Império, que, dispostas em três linhas, carregaram qual impetuosas e incontidas vagas, sôbre o valente inimigo. A tenacidade dêste não foi bastante para conter a arrancada bravia e heróica da cavalaria imperial que, com seu destemido Coronel à frente, levou o inimigo de roldão campo em fora. Acutilados de perto, debandaram os argentinos, deixando no campo 300 mortos entre os quais o Tenente-Coronel Toribio.

Tomamos muito armamento, arreios, 1.000 cavalos, etc. Nossas baixas constaram de 5 mortos e 32 feridos. Esta vitória escarmentou de tal forma o inimigo que, por longo tempo, deixou de incomodar-nos naquêle setor da fronteira.

Ainda em fins de outubro, a 26, o Tenente-Coronel Olivério Ortiz, comandante da 3.ª Brigada de cavalaria, marchava para as cercânias do Rio Negro a mandado do Comando das Armas que, dos nossos postos avançados houvera notícia de fôrças inimigas nos aros de Taquarembó Chico, que "poderiam ser desmembradas de outras maiores, que, com certeza, existiam dêste lado do rio Negro".

O referido Coronel avançou até o arroio Malo e foi varrendo as diversas partidas inimigas que se apresentaram a disputar-lhe o caminho. Recolheu-se em dezembro.

O Capitão Antônio Adolfo Fontoura, alcunhado *Chananéco*, em novembro de 1826, penetrou com uma fôrça nas raias da Cisplatina, derrotando "uma grande partida de inimigos e tomou uma cavalhada e alguns prisioneiros, entre os quais um oficial".

A 4 de dezembro, uma fôrça inimiga apresentou-se no Rincão dos Três Sêrros. Saiu-lhe logo ao encontro um esquadrão de onze imperiais, comandado pelo Capitão Jacinto Guedes, que se apoiava na 3.ª Brigada (Ortiz). Os contrários, diante de sua pressão, retiraram-se para o seu acampamento em Arroyo Malo. Ao amanhecer do dia 5, o Capitão Guedes precipitou-se sôbre o campo adverso, que foi debandado a golpes de sabre. Entre os despojos deixados pelos orientais, contaram-se mil e tantos cavalos e um milheiro de bovinos.

VII — Com a nomeação do novo Comandante em chefe para o Exército do Sul, o afastamento do Tenente-General Lecor, do Brigadeiro Rosado, o Presidente do Rio Grande e outras medidas militares e administrativas, pareceu que o Govêrno Imperial se mostrava, afinal, resolvido a dedicar seus maiores e melhores esforços a terminar com presteza e honra a contenda armada que sustentávamos no sul.

A Assembléia Legislativa, a imprensa oposicionista e a própria opinião pública continuavam, todavia, a lamentar, a criticar, a profilgar, com paixão e veemência, os desmandos, a incúria e a má direção impressa às operações de guerra na Cisplatina, atacando, mui justamente, o Imperador, mais interessado e ocupado, então, com os seus amores luxuriosos e com os negócios da coroa portuguêsa, do que pròpriamente com os interêsses vitais de sua pátria de adotação.

— "Quem sabe se haveria nesses extranhos sucessos da Cisplatina, com generais portuguêses à frente das tropas, qualquer plano contrário ao Brasil, no intuito de reunir as duas frações do antigo Reino Unido? — pergunta J.P. Calógeras a refletir o sentimento popular da época.

O Imperador resolvera, afinal, ir pessoalmente ao teatro da guerra para certificar-se *in-loco* e *de-visa* dos erros e desmandos, da criminosa inércia, da vergonhosa inépcia apontados pela voz popular, e dar como esperava, com sua presença, maior ordem àquele caso de incapacidade, de impudência, de falta de patriotismo...

No dia 12 de novembro, D. Pedro lançava uma Proclamação em que, entre outras coisas, dizia :

— "... a necessidade de sustentar a honra nacional, fazendo que a guerra do sul se acabe, animando os habitantes daquelas provincias a engajarem-se em uma luta tão necessária... convido a Mocidade que verdadeiramente fôr brasileira a pegar em armas para defender a Pátria e o Trôno. Se esta não é a ocasião de todos mostrarem o seu patriotismo, então melhor será que o Brasil deixe de existir, do que perder a opinião que tem adquirido, sabendo sustentar a sua Independência e integridade"...

Como vemos, bem fraca e entusiástica era a voz do imperante...

No dia 18, o Ministro da Marinha oficiava ao Almirante Guedes pelo brigue fretado *Saint John*, previnindo-o da viagem imperial, por meio da carta levada em mão pelo voluntário d'Armada João Nepomuceno de Menezes. Enquanto isso, aparelhavam-se os vasos que deviam acompanhar o soberano e designavam-se seus comandantes.

O Imperador e o seu séquito embarcaram-se no dia 23; e, às 17 horas do dia seguinte, partiu para o sul a Divisão Naval abaixo apontada, seguida de vários transportes com novas tropas para refôrço do Exército em campanha. Os vasos eram :

Nau *Pedro I*, de 74 canhões e 550 praças, comandada pelo Chefe de Divisão Diogo Jorge de Brito, com o pavilhão do Vice-Almirante Manoel Antônio Farinha, Conde de Souzel;

Fragata *Isabel*, de 62 canhões e 350 praças, sob o comando do Capitão-de-Fragata Alexandre Teodoro de Beaurepaire;

Escuna *1º. de Dezembro*, de 7 canhões e 50 peças, comandada pelo 1.º Tenente Joaquim Eugênio Angelim;

Seguia-se um trem constituído dos seguintes transportes:

Brigue *Anibal*, comandado pelo Mestre João José Bernardes;

Brigue *Argentino*, do comando do Mestre Manoel José da Silva;

Brigue *Cinco de Maio*, do comando do Mestre Manoel José da Silva Fontes;

Brigue *Melindre*, comandado pelo Mestre Joaquim Francisco dos Santos;

Brigue *Sociedade Feliz*, comandado pelo Mestre Joaquim José de Sant'Ana;

Patacho *Independência Feliz*, comandado pelo Mestre Zacharias Antônio; e

Patacho *Saudade do Sul*, comandado pelo Mestre José Antônio da Cunha.

Distribuidos por êsse trem seguiam mais de 800 homens, entre oficiais e praças, nêles compreendidos o 17.º batalhão de caçadores e 1 esquadrão de lanceiros, todos alemães.

No dia 25, acompanharam a Divisão a corveta *Duquesa de Goiás*, do comando do 1.º Tenente Carlos Watson, e a galera *Rebeca* com munições e outros petrechos de guerra. Como passageiro da corveta ia o Marechal Gustavo Henrique Brown, hanoveriano que servira nos exércitos português e inglês e que fôra para servir no nosso, em março anterior, e designado para Chefe do Estado-Maior do Exército do Sul.

VII — Ao amanhecer do dia 29 de novembro, a corveta argentina *Chacabuco*, de 22 canhões, 150 homens de guarnição e comandada por Santiago Bynon, que andava ao corso, viu-se cercada de inúmeras velas. Era o trem brasileiro, escoltado pela Divisão em que se desfraldava o estandarte imperial.

O vaso argentino arvorava deslealmente a bandeira francesa para atacar o nosso comércio marítimo.

O Imperador, espírito destemido e ardego, desejoso de experimentar a sensação de uma capa no mar, mandou que se atopetasse o sinal correspondente. Cobriu-se logo de velas a nossa Divisão e arribou para cima da *Chacabuco* que, apavorada com aquêle aparato de fôrça, largou e caçou todo o pano e fez-se alígera na volta ao mar.

A perseguição durou o dia inteiro, pois o lenho inimigo era bom de vela. Já perto da noite troou a artilharia e as primeiras balas, esfrolando as ondas verdes do mar do sul, passaram, a uivar, pelo costado e aparelho da corveta argentina, arrancando-lhe hastilhas e cortando-lhe cabos. Novas rajadas mais próximas e mais perigosas por certeiras, obrigaram o inimigo a mostrar e firmar seu verdadeiro pavilhão. Graças à noite "la intrusa se salvó del lance arañando, y no sin serias averias"... — confessa um historiador argentino.

Na parte oficial, estampada no periódico *Tiempo*, escreveu o comandante do vaso inimigo: "hubiera empeñado una acción si hubiese tenido tripulación con quién contar; pero me hallaba escaso de ésta, porque una parte considerable la habia distribuido en las presas y solo contaba con la gente más útil, teniendo además a bordo como 30 prisioneiros, cuya atención me embarazaba bastante"...

No dia 30 chegava o Imperador a Santa Catarina (Almeida Coelho diz que desembarcou a 29 e Tasso Fragoso a 4 de dezembro). Aí encontrou-se com o Ministro inglês Mr. Gordon, ao qual declarou que a sua visita ao Rio Grande seria muita curta. Partido por terra para Pôrto Alegre o Imperador lá chegou no dia 8, onde foi recebido com grande entusiasmo e maiores espe-

ranças. "Uma vez ali, buscou informar-se de tudo, levantar os ânimos abatidos, pelo apêlo ao patriotismo dos riograndeses, e tomar as medidas mais urgentes para a campanha que se ia abrir. Era sua intenção, segundo várias fontes, — ir até Sant' Ana do Livramento visitar o acampamento do nosso Exército. "A ida do Imperador à provincia do Rio Grande — comenta Tôrres Homem — é que não tivera o resultado concebido, por isso que, afora algumas providências de ordem geral, que pôde dar desde Pôrto Alegre, êle em nada soube remediar a êsse estado de coisas, que não viu, havendo suspendido sua visita ao acampamento do Exército". Fez vir, apenas, de Montevidéu, os 4.º, 5.º e 6.º Regimentos de cavalaria de linha e o 18.º Batalhão de caçadores (Pernambucanos).

Entretanto, segundo Pereira da Silva, "de sua imensa atividade deu o Imperador na capital da Provincia do Rio Grande claros e imediatos abonos. Mandou chamar à sua presença quantos oficiais de primeira e segunda linha lhe pareceram aproveitáveis para a guerra, e recomendou-lhes se reunissem ao Exército... Dirigiu aos Cisplatinos uma proclamação, convidando-os a preferirem os benefícios de um govêrno monárquico e livre, às calamidades da guerra".

Escreve o Dr. Alfredo Varela em "Revoluções Cisplatinas", 2.º vol., pág. 186: — "Gentilmente recebido, em 1826, à porta de casa, o real forasteiro prometera a retribuição com galhardia, na sua tenda de campanha; e, nas planícies abrasadas pelo fôgo das incursões inimigas, os milicianos dispersos em vão punham os dedos em palma sôbre os olhos, para muito além abarcarem o descampado enegrecido pelo fumo: em parte alguma divisaram a barraca principesca e luxuosa, a cuja entrada brilhasse o signo de convocamento... Triste e vergonhoso! Depois, sobretudo, de haver a fanfúrria de papos de arminho quixotescamente proclamado o "empenho do colosal Império, que amedronta o mundo conhecido". Reis têm fugido; cavaleiros nunca. Expedido o cartel do desafio, lícito lhe era promover o desagravo, individualmente, ou deixá-lo à custa de outrem, por ser o pleito de honra coletiva. Atirou à arena o seu próprio guante: tinha que ir saber por si mesmo, se o haviam recolhido. Foi, já o disse, para a desafronta? Para um gesto de frio desdém, que tinha a virtude de abrir os olhos ao povo, para felicidade dêle... "A armadura de Dom Sebastião tombou em pedaços nos areais de Alcaçarkebir; a do herdeiro da Coroa que êsse bravo redourara com os fulgores do martírio, não sei se alguém achou os fragmentos dela nas praias a rumo de Santa Catarina: mas, afirmo que por aí, só por aí, é que Dom Pedro *investiu* contra o inimigo! Vergonhoso e ridículo! Entre as gra-

ves cenas de extermínio e devastação, o cômico *intermezzo*. A breve trecho do teatro da guerra, pressuroso correio entrega ao monarca a perfumosa missiva de pessoa mui dileta, que se lhe abria em lamentos, porque os ministros a tinham privado do que se lhe antolhava um direito e Armitage qualifica de "último insulto" e "cruel arrojo": o acesso na câmara da Imperatriz, o gôsto de pôr os olhos na face da rival moribunda e preterida. Motivo era sobejo para um regresso imediato; a fronteira ultrapassada pelo estandarte inimigo, a notícia da universal consternação pelos campos, a evidente necessidade de uma cabeça diretora, no centro da província, onde o desgovêrno se havia tornado irremediável, com o desprestígio de uns, com o pouco tino de outros — coisas de escassa monta pareceram, ante a urgência amorosa de enxugar as lágrimas de amuo, no rosto ameno da sedutora beldade! *Non potuit melius finire jocosam*... Voltou; mandava-lhe êsse dever supremo, ainda que outro lhe impunha uma comunhão alarmada!...

À vista de Pedro;
E' certa a vitória;
Marchemos ao campo;
Cobrir-nos de glória.

"Faltar a essa esperança, era a ignomínia, para o Soberano: pouco lhe importou isso, todavia! "Êsse imprevisto desenlace diminuiu muito o prestígio do Imperador, a ponto de obrigar os seus amigos zelosos de sua glória, a desejarem que antes não empreendesse semelhante viagem"!, — assenta S. Leopoldo — "e o próprio infortunado príncipe creio acaba por ter a nítida consciência de que lhe viram as costas: de que o povo de todo o abandona, silencioso, quanto severo!... Percebe-se que avalia a imensidade pungente de seu desprestígio, no modo como estreita ainda mais o convívio com a marquêsa que o cativara, com a gente péssima que o perdia, com o ignóbil personagem que alfim subiu ao plano de tipo representativo de um sistema insustentável — o Chalaça"!

Nesse interim todo o Império se cobria de luto. No dia 11 de dezembro, um ano e um dia da declaração da guerra, expirava na Côrte do Rio de Janeiro, na idade de 29 anos, "a triste e desprezada Arqui-duquesa d'Austria" D. Leopoldina, Imperatriz do Brasil e excelsa páladina da nossa Independência. No dia 13 zarpava do Rio com a triste notícia para o Imperador o brigue americano *Emma*. Antes de receber a acabrunhadora nova, o Imperador havia resolvido a viagem de regresso "abandonando os interêsses nacionais na Campanha Cisplatina, *por amor*

à política da antiga metrópole, como nos mostra Calógeras, pois tinha *"necessidade de estar no Rio a dirigir o movimento constitucionalista do reino peninsular"*.

A bordo do brigue de guerra português *Constância* o Marquês de Quixeramobim partia do Rio com destino a Santa Catarina, naturalmente ao encontro do Imperador, no dia 12 do mês referido. Quando Fernandes Pinheiro, futuro Visconde de S. Leopoldo, então Ministro do Império, chegou a Pôrto Alegre, no dia 10, segundo Rio Branco (T. Fragoso diz 14), D. Pedro já tinha resolvido regressar ao Rio de Janeiro. Assim é que, no dia 16 lançou ao Exército a proclamação que se segue:

— "Briosos militares que compondes o Exército *Pacificador!* (!!!)

"Constando à minha Imperial presença, as necessidades que vós sofreis, e não podendo Eu deixar como vosso Imperador, como vosso Amigo, e como vosso Generalissimo, de vir dar-lhes um remédio: eis a razão por que com tanta brevidade apareci nesta Provincia, trazendo mais camaradas vossos, dinheiro, fardamento, e tudo o mais que me pareceu poderia ser necessário.

"O General que vos vai comandar, merece tôda a minha confiança; êle tem mui positivas ordens Minhas, assim como as tem o Presidente desta Provincia para que nada haja de vos faltar. Igual confiança vos deve êle merecer, e a obediência a mais cega lhe deve por vós ser prestada, porque dela depende a verdadeira disciplina, o bom êxito da guerra, e a felicidade do Império.

"Executai o que vos ordeno, e o Brasil todo vos cobrirá de bençãos pela vitória com que já conto, finalizando-se com ela um tão grande flagelo, qual a guerra em que estamos envolvidos.

"A necessidade de minha presença na Côrte, não só *para tratar negócios da alta importância*, e mandar-vos mais socorros, faz com que Eu me retire com brevidade, o que sumamente sinto por não poder, como desejava, ir pessoalmente ver-vos".

"Pôrto Alegre, 16 de dezembro de 1826 — *O Imperador*".

Como vemos a proclamação acima é uma peça choca, incolor, sem vida nem vibração guerreira e patriótica, fruto enfezado de um cérebro enfermiço, cujas idéias se repartiam entre a corôa de Portugal e os braços da comborça Domitila...

Exército pacificador!... Já o fôra; agora deveria ser o *vingador* dos brios e honra da nacionalidade.

No dia 24, a caminho para Santa Catarina, recebeu o Soberano a infausta notícia do trespasse da Imperatriz. A 31 (dizem outros às 2 horas da tarde de 4-1-27) embarcava para a Côrte, onde aportou no dia 14 de janeiro de 1827. (1)

Poucas horas escoadas, após se entreter com a sua voluptuosa amante, Marquesa de Santos, que lhe enchera o cérebro esquendaliço de caraminholas e o coração de fel (queixara-se de não lhe terem permitido os ministros sua entrada nos aposentos da moribunda Imperatriz) dimitia D. Pedro o Ministério, do qual só escapou o seu patrício e assíduo e subserviente freqüentador do palacete da imperial concubina, o general João Vieira de Carvalho, Conde de Lages, Ministro da Guerra e Senador do Império!!!...

Reorganizado o Gabinete ministerial, entrou no dia seguinte para a pasta da Marinha o Capitão-de-Fragata (passou logo depois para o Exército no pôsto de Tenente-Coronel) D. Francisco Maurício de Souza Coutinho, Marquês de Maceió.

IX — A 26 de dezembro, tendo saído de Montevidéu no dia 1.º, chegavam ao Rio as fragatas *Thetis* e *Paraguaçú*, comandadas respectivamente pelos Capitães-de-Fragata F. Rebello da Gama e Matheus Welch, com a insignia do Capitão-de-Mar-e-Guerra J. Baptista Lourenço da Silva; o brigue *Independência ou Morte*, comandado pelo 1.º Tenente Thomaz Hayden e a charrua *Jurujuba*, comandada pelo 2.º Tenente Christiano J. Maia. Vinha como passageiro o voluntário Mariano Roquelas.

Os vasos acima escoltavam as prêsas abaixo *Utopia*, inglês, comandado pelo 1.º Pilôto Manoel da Costa Netto; trazia a bordo o seu capitão J. Haman; *John Seabord*, comandado pelo Pilôto José Pimentel; *Isabella*, comandado pelo 2.º Tenente José Antônio Pereira; *Andrés*, comandado pelo 1.º Pilôto Francisco Pereira Machado; *Mathildes*, comandado pelo Guarda-Marinha Diogo Edington; *Defensor Perpétuo*, represado, do comando do 2.º Tenente Francisco Romano da Silva; *Belle Gabrielle*, do comando do 1.º Tenente Joaquim Leal Ferreira. Como prisioneiros de guerra, vieram: o Tenente-Coronel Manuel Lavalleja, Capitães J. Tavares e B. Suárez, Capitão de Navio Júlio Groeira, Alferes J. Manuel Ribeiro, J. B. Rivarolla, Genovés e 9 homens pertencentes ao brigue represado *Defensor Perpétuo*.

X — No dia 19 de dezembro foi nomeado o Capitão-de-Fragata Francisco de Assis Cabral Canto e Teive para comandar, o

(1) Na véspera de chegar ao Rio, D. Pedro, impaciente, quis desembarcar em Sepetiba e seguir num escaler a remos. O Comandante o intimou: — "Sou responsável pela vida de Vossa Majestade e como a bordo quem comanda sou eu não permitirei que se arrie nenhum escaler".

Depósito de Marinheiros criado a bordo da velha nau *Vasco da Gama;* a 21 foram-lhe transmitidas as Instruções pelas quais devia guiar-se e, finalmente, a 26 abriu-se o quartel.

No dia 17 entrava de Santa Catarina a barca a vapor *Correio Brasileiro;* a 23 fazia-se de vela o brigue *General Lecor;* no dia 31 entrava o brigue *Atrevido* comandado por Joaquim Rodrigues da Silva.

Para mostrarmos como eram demoradas as comunicações do Rio com as províncias do norte, damos aqui um exemplo. A 22 de dezembro de 1826, o Presidente do Piauí oficiava ao Comandante do pôrto da Paranaíba, Antônio de Souza, comunicando-lhe que, tendo saído do Chile uma fragata, duas corvetas e um brigue, comprados pelo Govêrno de Buenos Aires com o intento de infestar as costas do Brasil, segundo comunicações do Govêrno Imperial, por Aviso do Ministério da Marinha de 22 de setembro, expedia 43 praças de primeira linha para reforçar o pequeno destacamento da localidade que ficara sob o comando do Alferes José do Carmo, e às suas ordens a fim de guarnecer os portos que convenham para repelir qualquer invasão que se intentasse contra a vila".

Dos navios inimigos apontados só se salvara, como vimos, a corveta *Chacabuco* que fez uma arriada até a altura do Cabo Frio, apresando vários pequenos barcos e que, já bastante combalida, recolheu-se no princípio do ano de 27 ao pôrto de Patagones e nunca mais navegou.

XI — Ao encerrar-se o ano de 1826 o material flutuante da nossa Armada constava de 96 unidades com o armamento de 690 canhões. Durante o ano foram incorporados à Esquadra 13 navios de vários tipos. Com êste material naval e os demais Departamentos da Marinha foram dispendidos 1.661.244$000 rs. A renda do Brasil era esmada nesse ano em 34 milhões de cruzados (13.600 contos de réis).

Completavam-se dezoito meses de luta contra as insurgentes orientais e o primeiro ano de guerra contra as Províncias Unidas. Neste último período o nosso material naval flutuante fôra aumentado de treze unidades e com a sua aquisição e manutenção, e ainda o pessoal, havia-se dispendido a soma de ..... 1.661.224$000. "Mantinha-se a Marinha — escreve o pouco fiel Pereira da Silva — em pé ostensivamente respeitável; contava para cima de 60 embarcações de guerra de todos os tamanhos, grande parte fragatas e corvetas, além de uma nau de linha, *causando crescidas despesas (!!!)*, quando tinha mais de aparato que de fôrça real e efetiva"...

De 12 de maio a 27 de julho subira a 1.975 contos o valor dos apresamentos realizados pela nossa Esquadra no rio da Pra-

ta, computando-se as perdas inimigas em 4.000 contos da nossa moeda.

O bloqueio do Rio da Prata, todavia, trouxera certo abalo nas nossas relações, principalmente com os Estados Unidos. Seu Presidente, John Quincy Adams, em mensagem ao Congresso dizia: — "A guerra que desgraçadamente se ateou entre a República de Buenos Aires e o Govêrno do Brasil, tendo dado origem a muito grandes irregularidades da parte dos Oficiais da Marinha do último, os quais têm avançado alguns princípios relativamente a bloqueios e à navegação neutral, com que não podemos concordar e a que os nossos Comandantes têm julgado necessário resistir. Contudo, fundados nos sentimentos de amizade que o Império do Brasil tem contantemente manifestado pelos Estados Unidos, bem como na grande utilidade que resulta do comércio entre os Estados Unidos e seus domínios, temos razão para crer que se não recusarão as justas indenizações que se pedem pelos danos que alguns dos seus Oficiais têm causado a muitos dos nossos concidadãos".

Mas não se lembrava que a maioria dos corsários era norte-americana, ou se aparelhava nos seus portos.

CAPÍTULO XXXI

O Exército inimigo movimenta-se — Medidas preventivas — A 3ª Divisão Naval, sua organização e seu comando — Repulsando um corsário — Abordagem ao brigue "Rio da Prata — Tomada de uma escuna inimiga — O destacamento de Maldonado — Combates de Yaguari.

I. — Organizado em três fortes colunas, com um efetivo de mais de 8.000 homens, sob o commando-chefe do General Carlos Maria Alvear, iniciava o Exército oriental-argentino sua marcha ofensiva em direção às raias brasileiras, a 26 de dezembro, partindo do acampamento do Arroyo Grande, na Cisplatina.

Logo que houve notícia dos afanosos preparativos do inimigo e na suposição de que êle escolhesse para linha de operações contra as nossa fronteiras a que apoiava no rio Uruguai — que a montante da vila do Salto, em razão do acidente natural que lhe entrava a navegação, ficava livre das nossas fôrças navais — ou ainda, a que se arrimava à margem oriental do rio Negro, *"foi exigida* (só então) pelos generais de Montevidéu" — segundo informação do próprio Almirante Pinto Guedes — a partida da 3.ª Divisão da Esquadra, também chamada "Flotilha do Uruguai" para as referidas águas.

Esclarece o Almirante em sua "Defesa": — "O Visconde da Laguna julgou (e com razão) que eram necessárias algumas embarcações de guerra no Uruguai, e da expedição que ali foi me deu agradecimentos o Marquês de Barbacena, Comandante em Chefe do Exército do Sul, por ofício de 17-2-27, considerando-me eu na razão de a dever mandar por ser válido o Aviso de 22 de outubro de 1826 que ordenara atendesse às suas solicitações". "Antes de o fazer — continua o Almirante — oficiei (a 13 de novembro de 1826) ao Barão de Vila Bela para que me desse, ao menos, a tropa que havia estado na ilha de Martin García, cuja ocupação preferia à expedição de Patagones então projetada pelo Govêrno, e à da ilha de Gorriti, por me não ser cortada a comunicação com a Divisão do Uruguai e poder socorrê-la se necessário fôra: *mas a resposta, dada a 18, que foi negativa*, mais me obrigou ao mesmo tempo, a efetuar a expedição, por estas palavras"... "Cartas do Visconde da Laguna e do Barão de Vila Bela — prossegue o Almirante — exigindo a ida das pequenas embarcações ao Uruguai estão em meu poder. *Recusações de ambos às minhas exigências de tropa, quer para melhor armar as embarcações pedidas, quer para guarnecer a ilha de Martin García*, estão em meu poder. Da recusação de se me restituir a tropa tirada da ilha, em que se me diz serem apenas cento e vinte e tantos homens; instâncias minhas contentando-me com êsses, que, sendo ali fôrça suficiente para impedir que os inimigos lá fôssem, era de pouca importância onde havia mais de mil — mas que nem assim o consegui — tenho documentos (Ofícios de 27-12-27).

II. — Entretanto, o enfatuado Barão de Vila Bela (Maggessi Tavares), nomeando-se *indiscretamente* Comandante em chefe do Exército", quando era Comandante *interino* das Armas, pretendendo ensinar "o Padre-Nosso ao vigário", oficiava a 18 de novembro ao Almirante, dizendo-lhe entre outras coisas: — "... os pontos mais *interessantes* para serem ocupados são: Maldonado, Montevidéu, Colônia e Martín García; êste por ser de alguma maneira a guarda da bôca do Uruguai, e os mais porserem portos marítimos... Talvez fôsse preferível a ocupação de Martín García; porém esta ilha *não é pròpriamente* à chave do Uruguai, visto que pequenas embarcações podem entrar pelos Paranás; a navegação deve ser interceptada pela Esquadrilha que deve operar naquêle rio; *pois defesas ativas são mais próprias que passivas em grandes extensões*... O comércio que recebe Buenos Aires daquêle rio, o recebe também pelos Rios do Paraguai e do Paraná. Basta que se vigie as pontas de Conchillas e Vacas... Nas circunstâncias atuais à Esquadrilha é que compete guardar provisòriamete o Uruguai e não à Colônia... por-

tanto *seria a desejar que viesse mais um batalhão para a ilha de Martin Garcia que, com efeito, pode embaraçar a entrada das grandes embarcações no Uruguai e ser um magnífico apoio à Esquadrilha*"... Compreenda-se o Sr. general...

Quanto à ocupação das águas do rio Paraná, algum tempo antes já se havia pensado nisso; e, a êsse respeito, a 3 de outubro, Manoel Campos Silva dava ao nosso Govêrno as informações abaixo sôbre a navegação do referido rio e o melhor meio de ser ocupado pelas Fôrças Navais do Império. Dizia êle em suas reflexões: — "Havendo, como há, mais de uma entrada para êste rio, e existindo a esquadrilha de Buenos Aires, como existe atualmente, se necessita uma fôrça capaz de conter aquela, e destruir as embarcações que possa armar em Santa Fé, Entre Rios e Corrientes, porque ainda que esteja com a maior vigilância o bloqueio de Buenos Aires, pode a esquadrilha inimiga passar a artilharia e munições, etc., para embarcações pequenas, e esperarem que esteja o rio crescido, e entrar pela bôca do Paraná das Palmas; assim é que as Fôrças Imperiais devem estar em ponto preciso tal como é a reunião das entradas mais abaixo de S. Pedro, Volta de Montiel, ou na bôca do acalastiné, sendo êste o mais interessante por ser mais fácil a comunicação de uma margem para outra. De qualquer dos pontos em que estejam as Fôrças Imperiais reunidas, deve destacar-se embarcações para os passos já indicados e também cruzar pelos pontos da costa, apressando e destruindo tôdas as embarcações que encontrarem. Se as Fôrças Imperiais estiverem em Calastiné, devem estar com a maior vigilância, porque esta ilha tem comunicação com Santa Fé; devendo estar sempre com os cabos prontos para desatracar, fazer-se de vela, ou mudar de posição. Não seria de mais que as Fôrças Imperiais tivessem a bordo 200 a 300 homens de infantaria, e 3 a 4 peças de artilharia de calibre 18, com todos os petrechos e utensílios necessários para colocar em algum dos ditos pontos uma bateria que servisse de apoio às ditas Fôrça, no caso de uma grande enchente, e à tropa para fazer desembarques em alguns pontos da costa para carnearem, ao mesmo tempo hostilizar o inimigo, podendo-o fazer; para descravar as peças da bateria de Ponta Gorda, não devendo demorar muito tempo em terra porque podem ser logo atacadas pelas fôrças de cavalaria daquela provincia. O desembarque pode-se efetuar meia légua abaixo da dita bateria, por umas quebradas que tem a barranca, devendo-se sempre buscar que seja surpreendido o inimigo. Em qualquer ponto da costa da provincia de Corrientes também se podem fazer desembarques como é a esquina de Goya e Sombrero, e mesmo em algumas estâncias, que estão em cima da barranca sem nenhuma oposição, porque os Correntinos são

bastante fracos. Aconselhamos bons Práticos, saber os lugares onde devem amarrar as embarcações, por não poderem dar fundo, aproveitar todo o vento favorável e para isso é preciso que levem pano muito alto; cabos e ancorotes para dar espias; necessidade de cada embarcação ter uma canoa; manter grande vigilância, etc.".

III. — Propendeu-se, no entanto, para o rio Uruguai, apesar dos acidentes naturais, que eram os *saltos*. Voltando a estabelecer-se, ainda mesmo nas águas dêsse rio e seus afluentes navegáveis, a Flotilha que o Almirante Lôbo, levado pelas insinuações e pressão criminosas dos empenachos generais de Montevidéu, fizera retirar com o desarmamento e abando de Martín Garcia, facilitando desta arte, inconsiderada ou culposamente e por longos meses, as operações e o avitualhamento do inimigo, tal medida sobremodo entravaria a mobilidade, o avanço, a própria existência agressiva, enfim, do Exército antagonista e as operações visadas pelo seu enfatuado Comandante-Chefe.

Dessa maneira, com as linhas de comunicação, abastecimento e remonta ameaçadas, ou na terrível e ansiosa espectativa de vê-las, de um momento para outro, cortadas, isolando-as perigosamente de suas bases dia a dia mais distanciadas, as tropas argentinas seriam infalìvelmente recalcadas pelas hostes lindeiras do Império de encontro às baterias dos vasos da Flotilha Fluvial, sempre solerte e vigilante, e até mesmo de tropas imperiais por ela transportadas e hàbilmente encaminhadas para um audacioso golpe de retaguarda.

Ao mesmo tempo serviriam as Fôrças Navais naquelas águas para apoiar, mascarar e propiciar a máxima mobilidade, ao longo da linha fluvial fronteiriça, ao Exército do Império, cujo flanco direito se arrimaria às ribas do Uruguai.

Assim raciocinando e sempre disposto e pronto a cooperar com o General-Chefe (Lecor) que, infelizmente, "antes de tudo, sempre subordinou, imperativamente, a ação naval às necessidades, às conveniências da ação terrestre", o Almirante Pinto Guedes determinou infelizmente já um tanto tarde, e talvez sem o segrêdo requerido, o aparelhamento de elementos navais para tal fim.

IV — A 3.ª Divisão da Esquadra em operações (agrupado exótico de pequenas escunas, iates, sumacas e lanchões, rotulado com o pomposo título de canhoneiras) compunha-se de barcos fragilimos de casco, ronceiros, de escassa e fraca artilharia, mal equipados e, com raras exceções, mal comandados. Essa fração das nossas Fôrças Navais, em grande parte, era constituída de poídos e carunchosos remanescentes da Flotilha do Uru-

guai da campanha de 1816-1820, reforçados, então, com alguns iates, saveiros da Alfândega e outras embarcações fluviais inadequadas para a guerra.

Vem de longa data, como vemos, o mau vezo de constituirmos nossas remotas flotilhas com elementos dispares e obsoletos do material flutuante, qual lixo que se varre e amontoa em recantos escusos..

Após quatro longos meses de trabalhos e fadigas, ficou assim constituída a 3.ª Divisão Naval :

Escuna *Oriental* (capitânia), de 11 canhões, comandada pelo Capitão-de-Fragata Jacinto Roque de Sena Pereira;

Brigue-Escuna *D . Januária*, de 14 canhões, comandado pelo 1.º Tenente Antônio Pedro de Carvalho;

Escuna *Bertioga*, de 8 canhões, comandada pelo 1.º Tenente George Broom;

Escuna *Camões*, de 6 canhões, comandada pelo 2.º Tenente Aleixo Delgado;

Escuna *D. Paula*, de 4 canhões, do comando do 1.º Tenente Antônio Leocádio de Oliveira;

Escuna *Sete de Março*, de 3 canhões, do comando do 1.º Tenente da Brigada Luiz C. Gonçalves;

Escuna *Liberdade do Sul*, de 1 canhão, do comando do 1.º Tenente Augusto W. da Silva Lisboa;

Escuna *Itapoan*, de 1 canhão (rodízio), comandante 1.º Tenente Germano M. de Souza Aranha;

Barca-Canhoneira *Brocoió*, de 1 canhão, comandante 1.º Tenente Francisco de Paula Osório;

Barca-Canhoniera *Cananeia* (N.º3), comandada pelo 2.º Tenente Francisco da Silva Lobão;

Barca-Canhoneira *Paranaguá* (N.º), de 1 canhão, ...?

Barca-Canhoneira *Vitória da Colônia*, de 1 canhão, comandante 2.º Tenente Antônio Velloso;

Iate *Doze de Outubro*, de 200 alqueires, 2 canhões, comandante 2.º Tenente Roberto Steel;

Iate *Nove de Janeiro*, de 200 alqueires, 2 canhões,

Iate *1.º de Dezembro*, 200 alqueires, 2 canhões,

Iate *Sete de Setembro*, de 200 alqueires, 2 canhões,

Lanchão *Cometa*, desarmado, servindo de hospital;

Lancha *Atrevida*.

A 3.ª Divisão ficara, pois, constituída de 17 embarcações artilhadas com 61 peças de fraco calibre e pouco alcance, com uma tripulação muito mesclada de cêrca de 500 praças, na maioria de bisonhos infantes ou cavaleiros catados, naturalmente, a dedo, na guarnição de Montevidéu e Colônia.

"O Almirante brasileiro, ao organizar a 3.ª Divisão, não abrangeu com seus cálculos a esfera das operações a que era destinada. Partiu ela, portanto, com guarnições péssimas e incompletas e muito mal servida de oficiais-comandantes como êle mesmo reconheceu mais tarde, emendando a mão, infelizmente, quando já não era tempo" — diz-nos o filho de Sena Pereira, na defesa que publicou ao comportamento de seu progenitor.

O Almirante Pinto Guedes, "*imprevidente* ou iludido em suas vistas, levando sòmente em consideração as operações a que se destinavam aquêles navios, deixou que partissem com guarnições incompletas e mal servidos de comandantes, muitos dos quais tinham um Mestre e um Sargento ou Furriel para dirigir a tropa do Exército que os tripulava, alheios totalmente ao serviço marítimo" — esclarece o Almirante H. Boiteux.

Sena Pereira, com insistência, mostrara as necessidades da Fôrça do seu comando e entre as providências sugeridas estava "a troca de alguns Comandantes que não lhe mereciam confiança", por serem uns muitos jovens e sem tirocínio, e outros, estranhos à profissão, completamente ignorantes.

O próprio Almirante Guedes, em ofício de 7 de janeiro de 1827, dizia: — "A falta de Oficiais nesta esquadra fazia que algumas canhoneiras andassem comandadas por *Oficiais de Infantaria, outras de cavalaria*, outras por inferiores, finalmente, outras por Pilotos ou Mestres a quem *os destacamentos se sujeitam com repugnância, como a paisanos*"...

O Oficial a quem fôra entregue a espinhosa missão de comandar "êsse verdadeiro mostruário de nulidades", era o Capitão-de-Fragata Jacinto Roque de Sena Pereira. Foi êle "dos oficiais portuguêses que abraçaram com verdadeiro amor a causa brasiliense ao proclamar-se a nossa emancipação política... e um dos que mais serviços a ela prestaram e com extrema dedicação". Profissional competente, ilustrado e grande conhecedor dos meandrosos rios Paraná e Uruguai, em cujas águas, na passada campanha, havia por muitas vêzes demonstrado grande firmeza, proficiência e bravura, aliadas a acentuado tato político, era casado com uma senhora uruguaia, cuja família gozava de acentuado prestígio, não só na Cisplatina como na província vizinha de Entre Rios — os Gadea.

Ao que parece, a organização desta Fôrça e a do seu comando visavam mais um fim político do que militar. "A organização dessa Fôrça — refere o filho do comandante dela — é uma prova de que *não houve a idéia de empregá-la em combate formal*". Esquecia o cronista, pouco versado em arte militar, que o

Chefe
Jacinto Roque de Sena Pereira
Comandante da 3.ª Divisão da Esquadra

fim, como o objetivo principal da guerra, como muito bem observa Durieux, é e será sempre o combate; e, com êle, a destruição do inimigo".

No entanto, "quem poderá — pergunta Camões — do mal aparelhado livrar-se sem perigo sàbiamente?"... O fato é que, muito embora fôsse o aparelhamento da 3.ª Divisão atabalhoado e defeituoso, — tão habituados andamos a êsse irremissível e insidioso sistema arraigado de remota época na nossa organização administrativa — que Sena Pereira, resignado, acalentava ainda grandes esperanças de êxito na comissão, tanto assim que em ofício de 16 de dezembro, ao enviar o mapa mensal da sua fôrça, dizia convictamente ao Almirante: — "Se cumprirmos com

o nosso dever só uma fatalidade nos ocasionará reveses". Sôbre a importante missão a ser desempenhada pela 3.ª Divisão da Esquadra ao que sabemos o Almirante nenhuma instrução escrita transmitira ao seu chefe, escusando-se, mais tarde, dessa sensível falta "por ser comum a tôdas as embarcações de guerra brasileiras não exigir ordens ou instruções"... (!!)

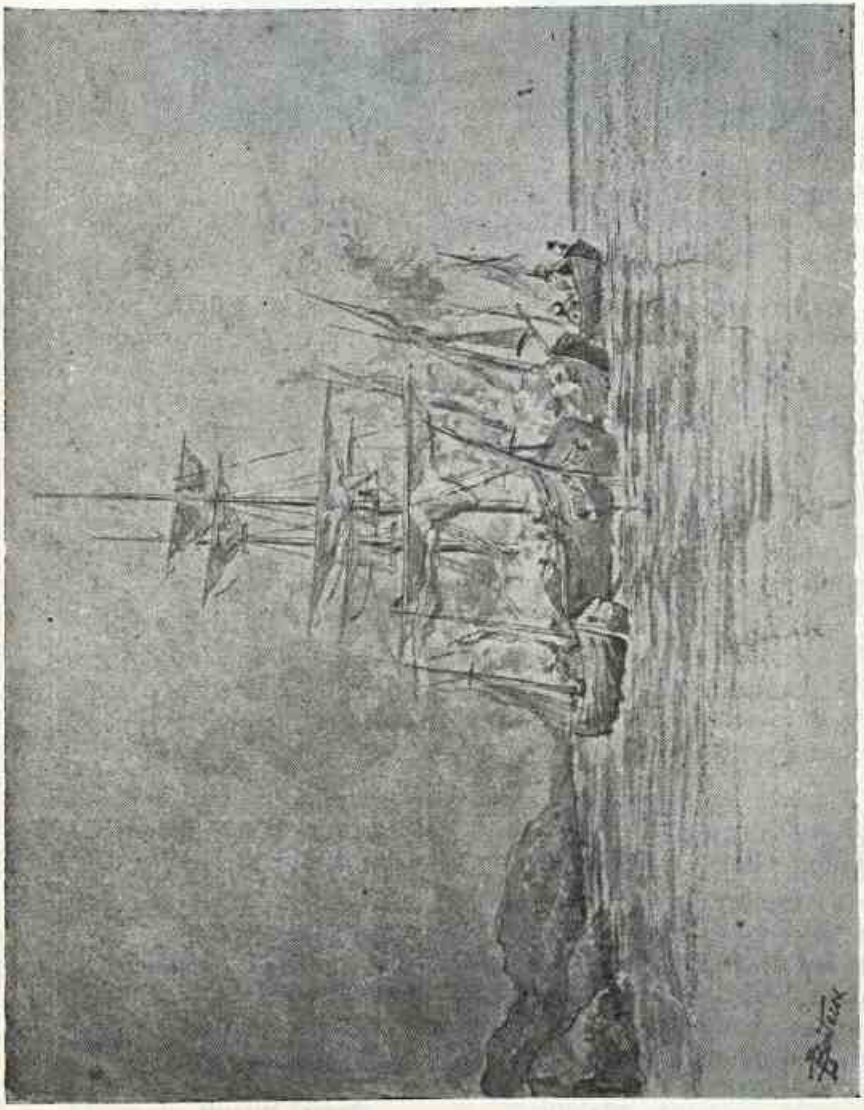
V — O corsário *Oriental Argentino*, de treze peças de artilharia, comandado pelo capitão francês Pierre Dautant, por alcunha *Bibois*, escapando à perseguição dos nosos cruzadores, continuava à cata de prêsas em águas nacionais.

No dia 5 de dezembro de 1826, avistou êle na altura do Cabo Frio uma vela erradia e deu-lhe caça. Era o transporte de guerra *Ururão*, de seis peças, comandado pelo 1.º Tenente Joaquim Leão da Silva Machado, que velejava para a Bahia. Empenharam-se em ação os dois barcos, cabendo, afinal, a melhor ao brigue brasileiro, que repeliu vitoriosamente o contrário.

Comandante
Diogo Inácio Tavares
que, ainda guarda-marinha, estava de quarto ao ser atacado o **Rio da Prata**

VI — No dia 16 de dezembro, em conseqüência do mau tempo reinante, achava-se fundeado ao noroeste da ilha Gorriti, na enseada de Maldonado, o brigue imperial *Rio da Prata*, comandado pelo distinto catarinense 2.º Tenente José Lamego Costa. Era o navio armado de duas peças de calibre 9 e de dez carona-

das de 18, e tripulado com 71 praças. Como temos dito, o audacioso corsário francês César Fournier fizera do referido pôrto o centro de suas façanhas rapinadoras; e, envaidecido com o sucesso feliz do apresamento da canhoneira *Leal Paulistana*, meses antes, mas ainda não escarnamentado com a perda do seu navio *Profeta Bandarra* e de outra escuna na ponta das Pipas, resolveu levar ao brigue de guerra ali arribado um golpe de mão.



Abordagem do brigue "Rio da Prata" — 17 de dezembro de 1826

Aparelhado com um lanchão de vinte remos e oito baleeiras, guarnecidos com cêrca de 200 homens, ao alvorecer do dia 17 levou inopinada abordagem ao despreocupado lenho nacional. Estava de quarto o Guarda-Marinha Diogo Ignácio Tavares (1809-1888), que, despertando calmamente a guarnição, esperou com firmeza o ataque inimigo. Travou-se renhidissimo corpo-a-corpo entre a denodada guarnição do barco imperial e a chusma de assaltantes. Durante uma longa hora hombrearam em bravura, galhardia e atos de heroismo o Comandante do *Rio da Prata* e o seu último grumete. O escrivão José Balbino Soares, juntamente com os voluntários lagunenses Jesuino e Firmino Lamego Costa, irmãos do bravo Comandante, sempre ao lado dêste, batiam-se como leões indomáveis. O Guarda-Marinha Tavares, o pilôto Pedro José Maroni, o Comissário e o Cabo do destacamento Manoel José Vieira mostraram ao inimigo de quanto é capaz o esfôrço e a valentia dos brasileiros na defesa de seu sagrado pavilhão e do bom nome do botão d'âncora.

"As baleeiras foram repelidas pela metralha do brigue; mas o lanchão (51 homens) conseguiu atacar pela proa, travando-se, então, um vivo combate à arma branca em que ficaram mortos quase todos os abordantes, prisioneiros 2 e em nosso poder o lanchão" — narra Rio Branco. Dentro em pouco tempo o convés do robusto brigue estava varrido dos inimigos. Largando a amarra por mão fez-se de vela o barco nacional em perseguição dos fugitivos, tomando-lhes o lanchão e metendo a pique várias baleeiras, calculando-se a perda dos assaltantes em 120 mortos. Lamentamos a morte de 5 homens, sendo 2 durante a ação, e 12 feridos. Foi uma lição de mestre aplicada ao desabusado corsário.

O Almirante Pinto Guedes, em sua parte oficial, dizia dêsse belo feito d'armas: — "Parece fato milagroso, por extraordinário, mas é verdadeiro".

Foi tal o entusiasmo que essa vitória despertou em Montevidéu que o comércio da cidade se cotizou, oferecendo um mês de sôldo e víveres à equipagem do valoroso brigue.

O Almirante promoveu a 1.º Tenente o destemido Comandante do brigue (nascido em 1804 e falecido como Capm. Tenente em 25-2-1831). O voluntário Jesuino Lamego Costa (futuro Almirante, Barão da Laguna e Senador do Império), "que andava como voluntário e sem vencimentos (é irmão do Comandante, muito bom Pilôto de muita prática de mar e de manobra) — dizia o Almirante — promovi a 2.º Tenente em comissão, bem como seu irmão Firmino"...

Irmãos José e Jesuino Lamego Costa

O primeiro, Segundo Tenente, Comandante do "Rio da Prata" e o segundo então voluntário sem vencimentos, como o irmão de ambos, Firmino

VII — Em o dia 10 de dezembro do ano em questão, o Juiz de Paz do povoado de Zárate, na Argentina, comunicava ao Comandante-Geral da Marinha, em Buenos Aires, ter-se avistado cêrca de vinte velas subindo o Paranaguaçú. Era a 3.ª Divisão da nossa Esquadra que, saída do pôrto da Colônia do Sacramento, demandava seu objetivo, tendo uma fração dela entrado pelo Uruguai.

Logo que os argentinos certificaram-se dos nossos propósitos, graças a sua excelente espionagem, pensaram em engarrafar naquelas águas a Fôrça Naval brasileira; e fizeram partir, debaixo do maior sigilo, na escuna *Rio de la Prata* com um forte destacamento do exército e o Coronel de engenheiros Eduardo Trole para guarnecer e fortificar a ilha de Martín Garcia antes que nós o fizéssemos.

O barco argentino era a ex-*Araçatuba*, armada de 1 rodízio de calibre 12, e comandada pelo capitão Antônio Richitelli. No dia 21, aproximava-se êle da ponta de Conchillas quando foi avistado pelos nossos navios, que lhe deram caça. Após perseguição tenaz e porfiada troca de balazios, que durou cêrca de duas horas, encalhou o vaso argentino. Seu comandante, juntamente com outros, jogou-se ao mar. Cêrca de 30 a 40 dos marujos conseguiram salvar-se, ganhando a costa. Ficaram em nossas mãos a canhoneira e 31 inimigos entre mortos, feridos e prisioneiros. Nesse mesmo dia dava fundo a nossa 3.ª Divisão em águas de Martín Garcia.

VIII — Em fins de dezembro, em conseqüência de ordens do Imperador, que se encontrava no Rio Grande, o Tenente-General Maggessi, Barão de Vila Bela, (1) pedia providências ao Almirante a fim de que fôsse embarcado para aquêle destino o destacamento do Exército que se achava guarnecendo a ilha Gorriti, para ser incorporado ao Exército de operações. Para o referido pôrto de Maldonado foi enviada a fragata *D. Paula* que tomou a seu bordo o Batalhão n.º 18 de Caçadores (pernambucanos) e três Companhias do 7.º Batalhão de artilharia de posição da Bahia.

Assim, pouco a pouco, os escassos e desaparelhados pontos de apoio da Esquadra Imperial no estuário platino, mercê da lamentável falta de visão estratégica dos nossos Generais — casta de medalhões pedantes e decorativos que Portugal alijara, qual pêso morto, sôbre os nossos hombros — tinham sua capacidade defensiva reduzida ou imprevidentemente entregue à aventura. Sob tão infundado critério entendiam êles que à Esquadra competia diretamente sua defesa...

O referido batalhão 18.º estava destinado à expedição a Patagones, uma das tristes obsessões do Govêrno Imperial...

IX — O navarca argentino mal regressara da sua infrutífera para não dizer ridícula arriada aos mares brasileiros, recebia ordens terminantes para pôr-se ao encalço da 3.ª Divisão Imperial, "a fim de deixar livre inteiramente a navegação do rio Uruguai e as comunicações com todos os pontos da costa". Temiam do seu Exército que, levada a cabo com decisão e presteza a manobra brasileira, ficaria completamente isolado de suas bases de abastecimento num apertado cêrco.

Com a tenacidade e diligência de que era capaz, Brown preparou os elementos adequados à nova tarefa; e, ao cair da tarde de 26 de dezembro, agarrado ao banco das Palmas para fugir à vigilância e perseguição da Divisão Imperial de bloqueio, fazia-se de vela com os vasos abaixo enumerados que, como vamos ver, graças à espionagem existente, podiam perfeitamente antepor-se, unidade a unidade, aos barcos da 3.ª Divisão.

"Brow — mostra-nos o Almirante H. Boiteux — pelos seus agentes, cujo principal era seu irmão Miguel, que em Montevidéu negociava, soube da missão que estava confiada a Sena Pereira, que era de abrir comunicações com o Exército do Marquês de Barbacena e *proteger a separação de algumas provincias do litoral*, para o que levava dinheiro, e impedir que os revolucioná-

(1) Elevado a êsse título a 15 de fevereiro de 1827.

rios cisplatinos recebessem maiores auxilios de Buenos Aires"... Constituiam a Esquadrilha de Brown os seguintes barcos :

Brigue *Balcarce*, de 14 canhões e 96 peças, sob o comando do capitão F. Segui;

Escuna *Unión*, de 10 canhões e 34 praças, do comando de M. Shanon;

Escuna *Maldonado*, de 8 canhões e 63 praças, comandada por T. Espora;

Escuna *Sarandi*, (capitânia), de 7 canhões e 98 homens, comandada por J.W. Coe;

Escuna *Guanaco*, de 8 peças e 46 homens de tripulação, comandante H. Granville;

Escuna *Pepa*, de 2 canhões e 47 praças, do comando de F. Silva;

Sumaca *Uruguay*, de 7 canhões e 58 praças, comandada por G.R. Masón;

Canhoneira *Nº. 1*, de um canhão e 24 praças, comandante N.J.

Canhoneira *N.º 2*, de um canhão e 20 praças, comandante J. Clarck;

Canhoneira *N.º 3*, de um canhão e 22 praças, comandante A. Zupichichi;

Canhoneira *N.º 5*, de um canhão e 25 praças, comandante A. Schmidt;

Canhoneira *N.º 8*, de um canhão e 31 praças, comandante A. Mendez;

Canhoneira *N.º 9*, de um canhão e 24 praças, comandante J. Maximin;

Canhoneira *N.º10*, de um canhão e 24 praças, comandante J. Lee;

Canhoneira *N.º 11*, de um canhão e 19 praças, comandante J. Clement;

Canhoneira *N.º 12*, de um canhão e 26 praças, comandante E. Wilblood; e

Lanchão *N.º 3*, de um canhão e 13 praças, comandante...?

Era, como vemos, um total de 17 barcos com 68 canhões e 680 praças de guarnição, fôrça incontestàvelmente superior à nossa 3.ª Divisão Naval. Robusto e homogêneo o grupo de vasos dessa esquadrilha, com forte artilharia de calibre entre 18 e 24, o calado próprio à navegação fluvial dava ainda a essa fôrça superioridade sôbre a nossa.

"El señor General observará, — dizia o Ministro em suas instruções a Brown — que el objeto que el Gobierno confía a sus talentos, reclama fuertemente su mayor empeño y contracción, tanto por la importancia positiva del sucesso como *por el*

decoro y honra de nuestras armas, que em cierto modo se hallan como eclipsadas mientras el rio esté infestado por fuerzas sutiles enemigas".

Remontando os vasos imperiais as águas do Uruguai, a ilha de Martín Garcia, com ser a chave da navegação interior e, como tal, ponto estratégico de particular importância, quedou em completo desamparo. Como sabemos, desde março anterior, encontrava-se a nomeada ilha criminosamente desguarnecida, pois que o Almirante Rodrigo Lôbo, logo após o ataque à Colônia do Sacramento, para satisfazer a vontade dos tais "generais de Montevidéu" (subordinando a Esquadra a essa casta de nulidades) sem medir conseqüências futuras, mandou ineptamente retirar dela o destacamento existente e encravar (serviço malissimamente feito, pois o inimigo aproveitou-se de alguns dos seus canhões) a artilharia que não foi possível embarcar...

O Almirante Guedes, mui acertadamente, pretendeu corrigir o êrro palmar do seu antecessor; mas, desgraçadamente, encontrou da parte dos tais generais a mesma má vontade em proporcionar-lhe os elementos indispensáveis: canhões e guarnição. Diz-nos o Almirante H. Boiteux que Pinto Guedes em "reiterados pedidos" ao nosso govêrno fizera ver a necessidade de remediar a falta do seu antecessor, mas nunca tivera solução.

Nessas condições, confiando, ao que parece, demasiadamente nos disparatados elementos navais que manejava e nos seus assaz teóricos planos de guerra, permitiu a partida da 3.ª Divisão sem aquêle tão necessário ponto de apoio. Desta arte incidiu no mesmo grave êrro, deixando à retaguarda da Divisão e à mercê de audacioso golpe de mão, aquêle ponto de real importância estratégica.

Os argentinos, como é de ver, perceberam logo as vantagens decorrentes da posse da referida posição e, desde logo, trataram de ver se a empolgavam. Frustrou-se, como deixamos esclarecido, a primeira tentativa. Apesar de escaldados, iam, mais bem aparelhados, renovar o golpe necessário à segurança de suas comunicações.

X — A esquadrilha argentina, arrimada ao cairel dos bancos que cingem a costa ocidental do estuário e sulcando canais inacessíveis aos vasos bloqueadores, alcançara sem maior contratempo as águas do Uruguai.

No dia 29 de dezembro na pista da Flotilha Imperial remontou Brow cêrca de trinta milhas da foz e aportou à ilha do Viscainho, a maior do delta formado na embocadura do rio Negro, onde foi surpreendido com a notícia de achar-se naquelas águas a Fôrça Naval inimiga, fundeada com as precauções devidas nas proximidades da bôca do Yaguari.

O rio Negro é um dos maiores tributários da margem esquerda do Uruguai, sendo navegável por longo trecho, com fundo de quatro a seis metros. Nessas condições, o navarca argentino, atendo-se às instruções do seu govêrno, resolveu atacar os brasileiros. Sena Pereira, não dispondo de vasta arena para evoluir com seus barcos e na carência de oficiais de manobra na maioria dêles, à aproximação do inimigo resolveu aceitar o combate fundeado como estava, na posição favorável de antemão escolhida.

O brioso Chefe brasileiro, confiando em si e na disciplina e bravura dos seus comandados, tinha por certa a vitória. Em seus postos de combate, firmes, confiantes, calmos, esperavam os nossos marujos a investida argentina. Esta não se fez esperar. Mal chegado ao alcance da nossa artilharia, foi o inimigo galhardamente recebido com uma tão rápida e formidável concentração de fogos, que por completo o desnorteou.

Dentro de uma hora os argentinos confessavam-se impotentes, retirando-se desmoralizados, em desordem e assaz estropiados, do campo de batalha, que os nossos bravos mantinham aos vivas ao Brasil e ao Imperador.

Sena Pereira, infelizmente, não soube tirar todo o partido da situação propícia que se lhe apresentara; contentou-se, apenas, em ficar senhor da vitoriosa arena.

"Numa batalha naval — explica-nos Mackaroff — permitir a retirada ao próprio inimigo não significa vitória". O Chefe brasileiro receiou empenhar seus vasos, entregues a comandantes ainda inexperientes, em uma ação de movimento, como é uma perseguição, para não perderem o contato entre si.

No entanto, certificando-se Brown de que os marujos imperiais na "sólida posição" em que se encontravam não seria possível desalojá-los e muito menos esmagá-los como era todo o seu intento, não se mostrou abatido e muito menos inativo. Tomando logo a iniciativa, lançou mão de seu habitual e sediço estratagema. Despachou o seu Capitão de bandeira, John W. Cöe, ao Chefe da 3.ª Divisão para intimar-lhe a rendição, esperando, naturalmente, com isso ganhar tempo para pôr na devida ordem e reparar as mais graves avarias dos seus navios. "Certo julgava o almirante argentino que bastaria o seu nome para abalar o ânimo de Sena Pereira"... — diz um dos cronistas consultados. Como se enganava!... Surprêsos e na dúvida ficaram, de fato, os nossos da presença de Brown à frente da esquadrilha adversa; supunham-no ainda em cruzeiro nas costas brasileiras. Desabando rijo pampeiro, o emissário portenho não pôde regressar, demorando-se a bordo da nossa capitânia. Sena Pereira resolvera deter o parlamentário argentino baseado nos seguintes

motivos, como explicou em ofício a Brown: 1.º por se haver apresentado, sem ser recebido como parlamentário; 2.º por suspeitar-se não ser a firma de Brown a subscrita em ofício de intimação, pois já se haviam servido dela falsificando-a e por constar que o referido almirante se encontrava ausente; 3.º por ter Brown aberto fôgo sem esperar pela volta do parlamentário.

Julgando Brown que os brasileiros, com desrespeito às leis de guerra, conservavam o capitão Cöe prisioneiro, encheu-se de fúria, jurando aos céus tirar disso "séria vingança".

Comte. **John Cöe**

No dia seguinte (30) fez rebocar seus navios e de novo atacou com firmeza a 3.º Divisão Imperial; e, de acôrdo com o espírito e gênio ofensivo da sua raça, o fez "cega e furiosamente". Os brasileiros, de ânimo alevantado pelo belo sucesso da véspera, receberam os antagonistas, fundeados, na mesma formatura, de regueiras passadas as amuras, e com tal galhardia e desembaraço pelejaram, que o inimigo viu-se novamente na dura e dolorosa contingência de se retirar. Brown delirava de raiva diante da inquebrantável resistência dos nossos valentes marujos. O árbitro da batalha fôra ainda, nessa ocasião, a artilharia proficientemente manejada.

Mostra-nos Carranza que Brown "convencido das graves dificuldades do ataque que teria necessàriamente de ser levado por um estreito canal, por estar protegido ou coberto por um banco de areia que punha Jacinto Roque ao resguardo de tôda agressão fácil e expunha o atacante a suportar perdas muito sensíveis (era o que acontecia nos Pozos)... Tão consideráveis inconvenientes o induziram a modificar seu plano de operações, abandonando o ofensiva"...

Resolveu, pois, retroceder, nessas condições; "deu pôpa ao inimigo e já derivava águas abaixo quando encalharam, três milhas além, as suas melhores embarcações... As demais — informa-nos A. Cruz — não atenderam ao acidente, que teria sido de gravíssimas conseqüências se a Divisão brasileira tivesse salteado, aproveitando as precárias contingências de Brown, fugiram a todo pano"...

Sena Pereira, no entanto, era um dêsses oficiais que, como Turenne, pensava sempre na vitória, ainda quando nos latíbulos do coração tivesse a derrota como inevitável; infelizmente carecia — falha aliás comum à oficialidade do seu tempo — de idéias amplas, nítidas e justas sôbre a complexa arte da guerra. Com a incontestável ascendência alcançada sôbre o seu antagonista deveria — segundo o conselho do avisado Carnot — ter perseguido sem mais demora e com pertinácia o inimigo até desbaratá-lo completamente. Não se lembrava o Chefe brasileiro que, destroçado que fôsse o seu bravo e teimoso contendor, desapareceriam as probalidades de vê-lo tão cêdo, refeito, à sua ilharga. "Um inimigo derrotado que foge — aconselha A. Manhan — deve ser perseguido com ardor; e o único cuidado que deve haver a respeito da ordem da formatura, é evitar que os navios caçadores percam o apoio mútuo que necessitam manter entre si; condição que não implica de modo algum, a necessidade de conservar os postos e distância que se requerem, durante o início ou meio de uma ação equilibrada".

Faltava, pois, infelizmente, a Sena Pereira, muito apegado às práticas sediças de antanho e ao cumprimento estrito de ordens inflexíveis, a nítida compreensão e o verdadeiro caráter e espírito da guerra. Sobrepunha, naturalmente, sua missão política à guerreira, sem pensar que o êxito desta concorreria sobremaneira para a facilidade e o feliz resultado daquela.

Na ocasião, nem mesmo bacorejou-lhe no imo o alcance do profundo rifão popular: "Quem o inimigo poupa, nas mãos lhe morre" — que, afinal, é a interpretação de um dos mais sábios princípios táticos.

Sacrificava assim o objetivo marítimo, essencial, de importância capital, em prol de propósitos de resultados assaz proble-

máticos, aleatórios, cingindo-se mui estritamente às idéias do velho Almirante lamentàvelmente sugestionado pelos *planos* (?) dos célebres generais de Montevidéu... Curava mais dos interêsses da guerra terrestre, fracamente, inèptamente até então dirigida, do que dos navais, esquecendo as lições da História, a "mestra da vida", a nos ensinar que o triunfo final foi sempre conseqüência do dominio marítimo.

O Major-General argentino, ao descer acabrunhado o rio, dera ordem à milícia de S. Domingos Soriano, para "que destruisse tudo quanto pudesse servir aos brasilienses, a fim de privá-los de todos os auxílios com que contavam naquêles pontos". O mesmo, a seu mandado, fizera um destacamento com o gado existente na ilha do Viscainho.

Chegando à ponta Gorda ou do Chaparro, trecho mais estreito do rio, levantou nela uma bateria de quatro peças, procurando assim engarrafar a 3.ª Divisão que, em prosegüimento as incumbências que tinha, continuou a remontar o rio até o arroio da China.

Nesse sítio do território inimigo foram os nossos vasos fàcilmente abastecidos, penetrando os emissários imperiais até Santa Fé, "onde permaneciam sem ser inquietados os partidários que, refeitos dos seus primeiros sobressaltos, começavam a falar com sua habitual ousadia".

Ainda a respeito de não haver Sena Pereira perseguido a esquadrilha surrada de Brown, lê-se numa relação da época, segundo Alcides Cruz: — "Houve grande entusiasmo na tripulação brasileira de tôdas as embarcações principalmente quando Sena Pereira fez sinal para largar regeiras; geral foi a alegria julgando-se ir atacar o inimigo; imediatamente deu ordem para espiar Uruguai arriba contra o vento e corrente, *deixando o inimigo encalhado a sotavento na distância de três milhas*. Naquela ocasião o Comandante em chefe perdeu a confiança das guarnições".

(Continua)

* * *

BIBLIOTECA DA MARINHA

Cabe-me fazer, antes de tudo, uma sintese da situação da Biblioteca da Marinha, que é uma parte integrante do Serviço de Documentação Geral da Marinha (S.D.G.M.), para depois expor algumas idéias ou observações, relativas à biblioteconomia.

Acha-se instalada em uma dependência do 3.º pavimento do Ministério da Marinha, sem as condições técnicas, aceitas e sancionadas pela prática e pela experiência.

Sendo de caráter geral, abrangendo cêrca de 80.000 (oitenta mil) volumes, está a exigir, para seu pleno funcionamento, instalações adequadas, amplas, bem aparelhadas e equipadas.

Em se tratando, pois, de uma biblioteca não especializada, mas dispondo de obras de natureza técnica, sôbre os vários ramos da Ciência, Arte, História, etc., claro é, que seus bibliotecários devem ter, pelo menos, conhecimentos gerais, das matérias nelas contidas.

Assim, o bibliotecário terá de ser um estudioso, máxime no momento atual, em que o saber humano alarga-se, cada vez mais, em ritmo acelerado. E numa biblioteca, como a da Marinha, de caráter geral, face às circunstâncias que lhe são próprias, torna-se imprescindível a existência, no mínimo, de três bibliotecários, especializados, diferentemente, de modo a serem aproveitados com eficácia no trabalho em conjunto, de acôrdo com os aspectos mais interessantes da biblioteconomia. Portanto o bibliotecário, pela prática e experiência adquiridas no mister próprio, aintigirá a um certo grau de adiantamento, ilustração e conhecimento, ilustração e conhecimentos tais, que o capacitará, não só à identificação pronta das obras existentes na biblioteca, como na orientação dos consulentes, nos assuntos que lhes interessam.

Como a biblioteca não estava arrumada por assuntos, iniciou-se a sua reorganização que vem prosseguindo, obedecendo ao seguinte plano :

a) Registro de todos os exemplares de Biblioteca, em livro-padrão modêlo 1.082 da Imprensa Nacional;

b) Catalogação descritiva dos livros;
c) Confecção de fichas e desdobramento das mesmas;
d) Classificação dos livros por assuntos, Sistema Decimal Dewey e adaptações;
e) Arrumação dos livros na estante, obedecendo à classificação do assunto;
f) Organização do Catálogo topográfico;
g) Organização do Catálogo dicionário;
h) Preparação dos livros para empréstimo (colocação do Bôlso no livro e os cartões correspondentes);
i) Organização do fichário de leitores.

7. Apesar do vulto dos trabalhos e carência de pessoal, a execução dêsse plano vem se fazendo com segurança, embora com um certo vagar, pela falta de pessoal e angústia de espaço. Concomitantemente, se realiza o fichamento e arrumação de periódicos.

Pela Orgânica do S.D.G.M. observa-se que a Biblioteca e o Museu são dois de seus elementos componentes, bem integrados, constituindo os principais fundamentos de cultura humana, documentários da mais alta importância. Ambos, pois, devem ser colocados à altura do conceito da Marinha de Guerra Brasileira.

Como é sabido, a biblioteconomia abrangendo a história das bibliotecas, sua organização e administração, claro é, que para êsse fim, há a considerar os seguintes pontos :

a) As necessidades essenciais das bibliotecas;
b) Os problemas principais sôbre pesquisas;
c) Intercâmbio de livros e periódicos;
d) Serviço de informações;
e) Serviço de Publicações; e
f) A criação do Quadro de Bibliotecários e a formação dos mesmos.

Quanto à letra (a) há a considerar as necessidades relativas a instalações, ao aparelhamento, ao equipamento, ao material em si, e ao pessoal.

As instalações da Biblioteca da Marinha, como antes já foi dito, não satisfazem absolutamente; precisam obedecer a técnica moderna, peculiar às bibliotecas que devem ser amplas, bem iluminadas, convenientemente aparelhadas, e dotadas de um recinto para: as estantes, sala de leitura, auditório, e acessórios.

Nesse sentido, têm se desenvolvido os maiores esforços, junto às autoridades competentes, para se conseguir, ao menos, o mínimo possível, — não se obtendo nada por enquanto, diante

da falta absoluta de dependências disponíveis, no recinto do Ministério da Marinha. No que diz respeito à bibliografia, após o conhecimento de obras publicadas, há sempre a preocupação de adquirir livros referentes a assuntos de interêsse imediato para a Marinha, sobretudo no momento atual, em que a evolução dos conhecimentos humanos, de um modo geral, e técnicos, em particular, se faz em ritmo acelerado.

De acôrdo com êste critério, vem se adquirindo livros de ciências, artes, geografia, história, enciclopédias, dicionários, etc. E pensa-se em enriquecê-la, cada vez mais, com obras especializadas, úteis à profissão naval.

Em relação ao pessoal, precisa antes de tudo, a criação do quadro de bibliotecários na Marinha, para atender nem só à Biblioteca da Marinha, como a várias outras existentes em diversos estabelecimentos navais. E' uma lacuna que se torna indispensável preencher.

Sente-se, outrossim, a necessidade de aumentar, o número de auxiliares, para haver melhor ajuda na conservação e na manutenção da biblioteca, em suas atividades, principalmente quando há volume extraordinário de novas publicações, livros, periódicos; isso, sem contar com as pesquisas ou buscas para informações — que devem ser prestadas da maneira, a mais rápida e eficiente.

Quanto à letra (b) à bibliotéca estão afetas tão sòmente, as pesquisas bibliográficas, isto é, as constantes dos livros nela existentes.

No que se relaciona a história, as coisas memoráveis de ações e fatos passados relativos aos homens, às instituições, aos sucessos, ocorrências, e documentos respectivos, é uma atividade que cabe à 1.ª Divisão (História Marítima do Brasil — Arquivo Histórico) que é o organismo encarregado de fazer buscas, diligências, indagações, etc., mesmo fora do âmbito do Serviço de Documentação. Isso, não quer dizer, porém, que a Biblioteca não tenha a sua participação, no colhimento de elementos, pois que, não há a contestar, ela constitui uma das melhores fontes informativas.

Quanto à letra (c) a Biblioteca da Marinha, face a sua situação particular, dentro da Marinha não pode integrar-se em um sistema de perfeita colaboração, mediante o intercâmbio de livros ou periódicos com outras bibliotecas. Isso, seria bastante prejudicial à sua finalidade que é precipuamente a de proporcionar meios de estudo ao pessoal da Marinha e por extensão ao público. Mas, neste caso, será êle atendido, pondo à sua disposição os livros desejados, para serem consultados dentro da Bibliioteca. Bem se compreende, como causaria transtôrnos, a

retirada de livros para atender consulentes de outras bibliotecas. E os da Marinha, em que situação ficariam? Mesmo assim existem muitos livros que pela sua raridade ou pelo seu valor intrinseco ou por muito procurados, não podem ser emprestados. E' vedado, por uma disposição regulamentar.

Só Bibliotecas públicas, principalmente as especializadas, desde que disponham de meios financeiros que facultem a aquisição de vários exemplares de obras mui procuradas, poderão estabelecer, com normalidade, o intercâmbio de livros. Sua eficiência porém, só será alcançada se tôdas tiverem o mesmo procedimento, isto é, cada uma delas evitar a aquisição daquilo que existe em outras bibliotecas, em número bastante.

Os catálogos coletivos facilitarão grandemente o sistema de empréstimo entre bibliotecas, desde que constem os números de exemplares existentes.

Em conclusão, êste é o modo de pensar do S.D.G.M.

Quanto à letra (d) o serviço de informações com a atribuição de proporcionar elementos informativos não só para fins bibliográficos, como para fins documentários, atendeu às solicitações que foram feitas.

Quanto à letra (e) o serviço de publicações, manteve em dia a impressão das que são normais: *"Revista Marítima Brasileira"*, *"Subsidios para a História Marítima do Brasil"* e *"Marinha em Revista"*. Outras, também foram realizadas — principalmente sôbre figuras marcantes da Marinha Brasileira.

E' preciso assinalar que essas publicações não estão afetas à Biblioteca (2.ª Divisão do S.D.G.M.) e sim às publicações (3.ª Divisão). Todavia, se faz essa menção aqui, pois que em várias Bibliotecas, as publicações estão-lhes afetas ou participam de suas atividades.

Finalmente, quanto à letra (f) a criação do quadro de bibliotecários e a formação do bibliotecário, é uma preocupação, uma idéia dominante, precisando uma solução definitiva principalmente quanto à criação do quadro. E sôbre a segunda que é de maior amplitude e de caráter geral, cabe ao DASP, que é o órgão oficial competente, resolver o assunto, por certo de acôrdo com as tarefas do Bibliotecário, hodiernamente, mui mais amplas e variadas.

Em conclusão: A Biblioteconomia, abrangendo a história das bibliotecas, sua organização e administração, tem por objetivo precípuo o desenvolvimento das bibliotecas, especializadas ou de caráter geral, dentro de uma doutrina comum.

Obedecendo a êste conceito, criar-se-á um clima de verdadeira cooperação entre as bibliotecas, o que estabelecerá um regime de rapidez e exatidão, facilitando assim aos pesquisadores e estudiosos, a documentação desejada.

CÉSAR AUGUSTO MACHADO DA FONSECA
Contra-Almirante, Ref. Diretor do S.D.G.M.

* * *

Longitude por Alturas Iguais Próximas ao Meridiano

Osmar A. de Azeredo Rodrigues
Capitão de Mar e Guerra

Embora as circunstâncias não sejam teòricamente favoráveis para o cálculo da longitude, pode-se conseguir resultados aceitáveis com o processo aqui indicado, que consiste na observação de alturas iguais do sol, antes e depois de sua passagem pelo meridiano movel do navio. Êle nada mais é que uma adaptação às condições do navio em movimento, àquele adotado em terra, nos observatórios, para a determinação da hora pela passagem meridiana de estrêlas.

No mar, ou melhor, a bordo, só se pode utilizar o sol e, desde que não é possível conhecer exatamente a posição do meridiano do navio, como com facilidade se consegue em terra, teremos que aplicar o artifício de observar o sol a leste e a oeste do meridiano, com uma mesma altura, tomando-se nota das horas correspondentes àquelas observações. A média das horas, convertida em ângulo horário em Greenwich, será a longitude do observador a bordo, se êle estiver a oeste de Greenwich, ou 360 menos a longitude, se êle estiver a leste.

Vamos supôr que em N (fig. 1) encontra-se um navio parado e que se observou o sol a leste, em Se, e a oeste, em Sw, ambas as observações com a mesma altura, tomando-se nota das horas correspondentes.

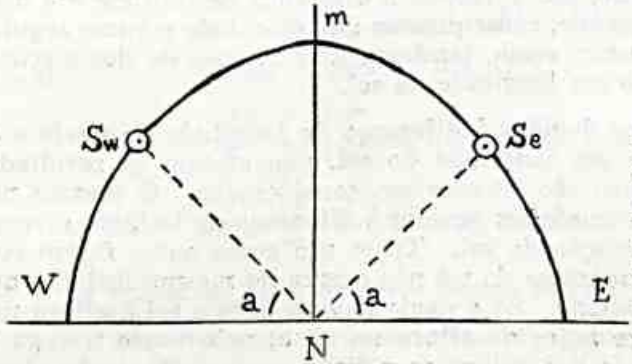


FIG. 1

Assim, no dia 5 de fevereiro de 1955 foram feitas as observações:

Sol a leste (Se): hora média em Greenwich	=	14^h	51^m 20^s
Sol a oeste (Sw): hora média em Greenwich	=	15^h	07^m 36^s
		29	58 56
Média das horas		14^h	59^m 28^s

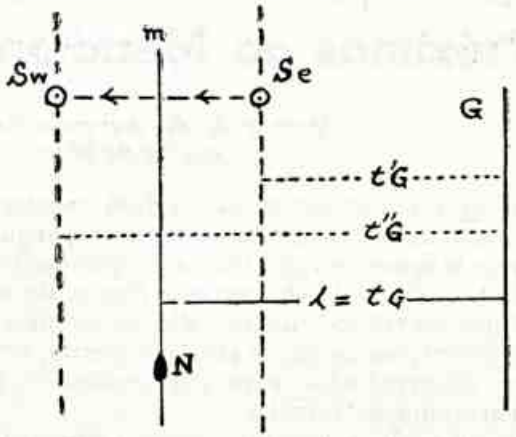


FIG. 2

ângulo horário em Greenwich para 14^h	=	26° 29',0
correção para 59^m	=	14° 45',0
correção para 28^s	=	7',0
ângulo horário em Gw = longitude	=	41° 21',0W

Mas, se o navio estiver em movimento, o problema deixa de ser tão simples, desde que o meridiano do navio está se deslocando.

Nesse caso, são variáveis a diferença de latitude e a diferença de longitude, conseqüentes da velocidade e rumo seguido pelo navio, assim como, também, as variações da declinação e da velocidade em longitude do sol.

Os efeitos devidos à diferença de longitude do navio e ao deslocamento em longitude do sol, não afetam os resultados e, por isto, não são levados em consideração. O mesmo não acontece com os efeitos devidos à diferença de latitude e variações da declinação do sol. Tanto um como outro fazem com que a altura máxima do sol não ocorra no mesmo instante que a altura meridiana. Se o navio navega para o sol a altura meridiana ocorre antes da altura máxima; se o navio navega se afastando do sol, a altura meridiana ocorre depois da altura máxima.

Os valores da diferença de latitude e da variação da declinação do sol são encontrados: o primeiro, ($\Delta\varphi$), na Tábua do Ponto, entrando-se com o rumo e a velocidade do navio; o segundo, ($\Delta\delta$), nos almanaques náuticos, como variação da declinação do sol em minutos de grau por hora.

Dedução da fórmula

Da equação $zm = \delta - \varphi$

tiramos: $dzm = d\delta - d\varphi$

ou $dam = d\delta - d\varphi$

em que zm e am são: distância zenital meridiana e altura meridiana.

Considerando os acréscimos finitos, nas proximidades do meridiano:

$$\Delta a = (\Delta\varphi - \Delta\delta)\, t \qquad (1)$$

em que t representa a ângulo no polo entre o meridiano em que a altura é máxima e aquêle em que realmente ocorre a passagem meridiana do sol.

Porém $am = a + \alpha t^2$

Uma variação na altura acarretará:

$$am = a + \alpha t^2 + (\Delta\varphi - \Delta\delta)t$$

ou

$$a = am - \alpha t^2 - (\Delta\varphi - \Delta\delta)t$$

O valor de "t" que faz a altura "a" máximo, obtem-se diferenciando a equação acima:

$$da = -2\alpha t\, dt - (\Delta\varphi - \Delta\delta)\, dt$$

$$\frac{da}{dt} = -2\alpha t + (\Delta\delta - \Delta\varphi)$$

donde $-2\alpha t + (\Delta\delta - \Delta\varphi) = 0$

e $$t = \frac{(\Delta\delta - \Delta\varphi)}{2\alpha}$$ em minutos de hora

ou $t = (\Delta\delta - \Delta\varphi)\frac{7{,}5}{\alpha}$ em minutos de grau.

---

(1) — Os valores de $\Delta\varphi$ e $\Delta\delta$ nesta fórmula são dados em segundos de grau por minuto de hora.

Não obstante, são equivalentes a minutos de grau por hora. Assim, quando temos $\Delta\varphi = 10'$, significa que a variação é de 10 minutos de grau por hora, ou o seu equivalente 10 segundos de grau por minuto de hora.

(a)

(b)

A expressão $\frac{7,5}{\alpha}$ pode ser obtida pelo gráfico acima, entrando-se com os valores da latitude φ e da declinação δ. Se forem do mesmo nome, do mesmo lado do zero da linha graduada (a); se de nomes diferentes, um de cada lado do zero. A distância entre aquêles pontos levada à linha (b), dá-nos diretamente o valor $\frac{7,5}{\alpha}$ em minutos de grau.

A fórmula acima pode ser transformada em outra, calculada em função dos valores de φ e de δ, independentemente de α, coeficiente das circumeridianas.

Sabemos que $\alpha = 1,9635 \dfrac{\cos \varphi \cdot \cos \delta}{\text{sen } (\varphi - \delta)}$ donde

$$\frac{1}{\alpha} = \frac{1}{1,9635} (\text{tg}\varphi - \text{tg}\delta)$$

Substituindo êsse valor na fórmula anterior

$$t = (\Delta\delta - \Delta\varphi) \frac{7,5}{\alpha} = (\Delta\delta\ \Delta\varphi) \frac{7,5}{1.9653} (\text{tg}\varphi - \text{tg}\delta)$$

$$t = (\Delta\delta - \Delta\varphi)\ 3,82\ (\text{tg}\varphi - \text{tg}\delta) \text{ minutos de grau.}$$

Os valores de 3,82 tgφ e 3,82 tgδ estão tabelados na tábua A.

O valor de ($\Delta\delta$—$\Delta\varphi$) depende dos nomes de $\Delta\delta$ e de $\Delta\varphi$. Somar, quando de nomes diferentes; subtrair, se do mesmo nome.

O valor de 3,82 (tg=—tgδ) depende dos nomes de φ e de δ. Somar, quando de nomes diferentes; subtrair, se do mesmo nome.

Chamando λ a longitude meridiana, λ' a longitude de culminação ou da altura máxima, e t de correção (corr.), temos:

$$\lambda = \lambda' \pm \text{corr.}$$

O sinal de "corr.", dado em minutos de arco, depende dos sentidos das variações de $\Delta\varphi$ e de $\Delta\delta$.

Os casos que se podem dar são:

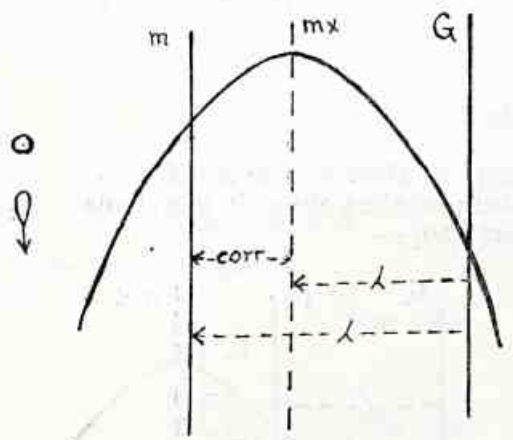


FIG. 3

Longitude W

a) — navio se afastando do sol (fig. 3)
altura máxima antes da meridiana
correção: +

$$\lambda = \lambda' + \text{corr.}$$

b) — navio se aproximando do sol (fig. 4)
altura máxima depois da meridiana
correção: —

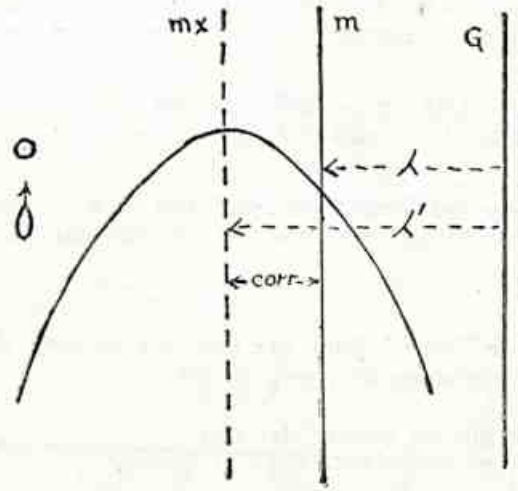


FIG. 4

$\lambda = \lambda' -$ corr.

Longitude E

c) — navio se afastando do sol (fig. 5) altura máxima antes da meridiana correção: —

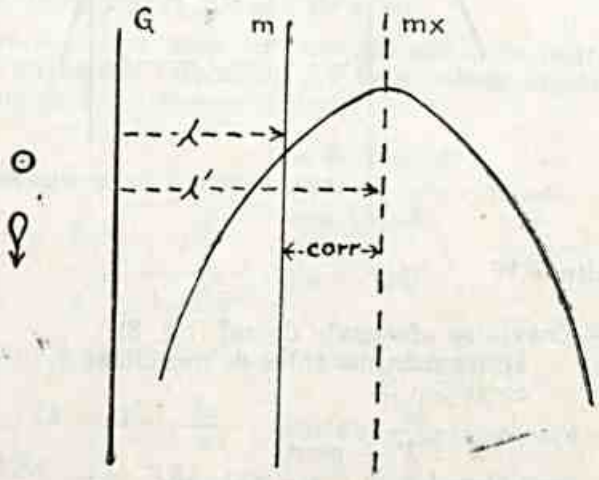


FIG. 5

$\lambda = \lambda' -$ corr.

d) — navio se aproximando do sol (fig. 6)
altura máxima depois da meridiana
correção: +

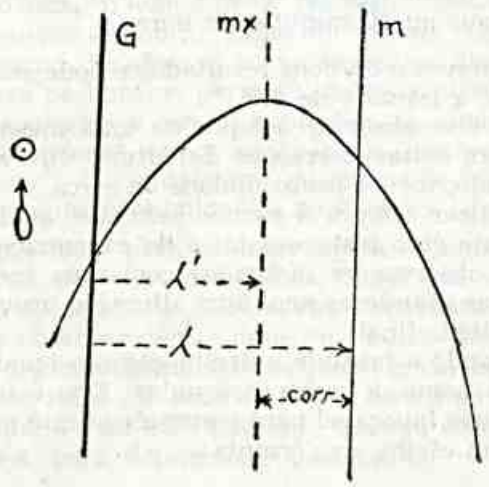


FIG. 6

$$\lambda = \lambda' + \text{corr.}$$

REGRAS

1.ª) — estabelecendo que:

$\Delta\varphi$ N	têm sinal	+
$\Delta\delta$ N		
$\Delta\varphi$ S		
$\Delta\delta$ S	têm sinal	—

O sinal da correção (corr.) será o da diferença algébrica abaixo:

Longitude W

Sol ao norte do observador: $(\Delta\delta - \Delta\varphi)$
Sol ao sul do observador: $(\Delta\varphi - \Delta\delta)$

Longitude E

Sol ao norte do observador: $(\Delta\varphi - \Delta\delta)$
Sol ao sul do observador: $(\Delta\delta - \Delta\varphi)$

2.ª) — No caso de ser empregada a fórmula:
$\text{corr} = (\Delta\delta - \Delta\varphi)\ 3{,}82\ (\text{tg}\varphi - \text{tg}\delta)$, a regra é:
δ e φ do mesmo nome —: subtrair
δ e φ de nomes diferentes —: somar

CUIDADOS A TOMAR

a) — As observações devem ser efetuadas próximo do meridiano, a leste e a oeste, com uma mesma altura, de forma que os ângulos no polo não excedam 10° graus ou 40 minutos de hora.

b) — O processo dá bons resultados e pode ser empregado até a latitude de 60°.

c) — Deve-se observar sempre de uma mesma elevação, para evitar correções de altura diferentes e, portanto, menor probabilidade de erros.

d) — Utilizar sempre o mesmo sextante, ainda que apresente êrro instrumental e de excentricidade. Sendo as observações efetuadas com uma mesma altura, suas grandezas nenhuma alteração provocam no resultado final.

e) — Quando a latitude e declinação são iguais e do mesmo nome, a correção é nula. Esta é uma circunstância favorável para o emprêgo dêste processo.
Com efeito, na fórmula

$$corr = (\Delta\delta - \Delta\varphi)\ 3{,}82\ (tg\varphi - tg\delta)$$

quando $(tg\varphi - tg\delta) = 0$, teremos corr=0, para qualquer valor de $\Delta\delta$ e $\Delta\varphi$.

f) — Nos rumos de 0° e 180° o fator $(\Delta\delta + \Delta\varphi)$ atinge máximos; nos rumos de 90° e 270°, a valores mínimos.
Nas altas velocidades, teremos $\Delta\varphi = 0$ quando o navio navegar nos rumos de 90° ou 270°.
Quando $(\Delta\delta + \Delta\varphi) = 0$ teremos corr. = 0. Assim, um navio navegando com 30 nós no rumo de 090°, na latitude de 60° Sul e longitude 30° Oeste, estando o sol com $\delta = 23°\ 27'$ N e $\Delta\delta = 0$, teremos:

$$\begin{aligned} corr. &= (\Delta\delta - \Delta\varphi)\ 3{,}82\ (tg\varphi - tg\delta) \\ &= (0 - 0)\ 3{,}82\ (tg60° - tg\ 23°27') \\ &= 0 \times (6{,}62 + 1{,}64) = 0 \end{aligned}$$

Se o rumo fôsse de 180°, teríamos:
$= (0 + 30)\ 8{,}26 = + 247',8 = + 4°\ 07',8$ (*)

g) — O valor da correção pode ser obtido com antecedência, isto é, antes de serem iniciadas as observações, desde que, durante estas, não seja alterado nem o rumo nem a velocidade do navio.

(*) Exemplo dado na pior das hipóteses, apresentando uma das maiores correções possíveis.

h) — Quando a latitude e a declinação são de nomes diferentes e de grandes valores, deve-se evitar as observações muito próximas do meridiano, porque aí a velocidade zenital do sol é pequena e, por conseqüência, o valor de α também. Nesse caso o sol mantem-se muito tempo em contato com o horizonte (quando se observa com o sextante), disso resultando êrro na hora, e, portanto, na longitude.
As correções, nessas condições, são sempre de grandes valores e para anulá-las ou diminuí-las convém fazer o navio navegar nos rumos de 90° ou 270°, ou em suas proximidades, para se ter $(\Delta\varphi \pm \Delta\delta) = 0$.

A condição ideal para as observações é quando o sol está fora dos limites das circumeridianas, desde que seja atendido o preconizado no item "a". Porém, caso êste limite seja grande, ainda se pode observar dentro dêle, mas nunca dentro dos limites das observações meridianas, porque aí a variação de altura é, pràticamente, nula. E' aquêle período de tempo em que o navegante diz que o "sol está parado", quando observa a passagem meridiana, para determinar a latitude.

As tábuas I a IV nos dão os limites de tempo, respectivamente, das circumeridianas e das meridianas.

Caso porém não se tenham as referidas tábuas, pode-se empregar as regras práticas:

1.ª) o tempo limite das alturas circumeridianas, em minutos de tempo, é igual, aproximadamente, à soma do número de graus da latitude e da declinação quando estas são de nomes contrários, ou a diferença, quando do mesmo nome;

2.ª) o tempo limite das alturas meridianas, em minutos de tempo, é igual, aproximadamente, ao meio da raiz quadrada do tempo limite das circumeridianas.

OBSERVAÇÃO: O processo acima indicado, para determinação da longitude meridiana, não substitui nem exclui o processo clássico e normal do cálculo da posição do navio, pelo transporte da reta de altura da manhã e cruzamento com a meridiana. Não obstante, êle pode ser útil quando o ângulo de cruzamento da meridiana com a reta da manhã transportada é pequeno e, portanto, desfavorável; quando não fôr possível observar e calcular a reta da manhã, ou, por fim, quando se tem necessidade imediata de verificar ou obter a longitude conjuntamente com a meridiana.

Todavia, a grande vantagem que êle apresenta é a de se obter a posição ao meio dia sem necessidade de calcular a reta da manhã e cartear milhas para cruzá-la com a meridiana. Em cêrca de 10 a 20 minutos, é possível obter-se conjuntamente a latitude e longitude do navio ao meio dia verdadeiro.

1.º EXEMPLO

Navio: Cruzador **Tamandaré**
Data : 17 de setembro de 1955

Posição estimada $\varphi = 5^\circ\ 00'\ S$ $\lambda = 35^\circ\ 20'\ W$ $\delta = 2^\circ\ 25'\ N$

$R = 140^\circ$
$V = 12$

$\Delta\varphi = 9{,}2S$ ..(1)
$\Delta\delta = 1S$ ..(2)

$(\Delta\delta - \Delta\varphi) = +\ 8{,}2$ ..(3)

$\lambda = 35^\circ\ 20'\ W$
tG: $15 = 46^\circ\ 20'\ W$

$\Delta = 11\ \ 20$
45^m
$12^h\ 00^m$

Hf.md $= 11\ \ 15$

Tábua A $3{,}82\ tg\ \varphi = 0{,}33$
$3{,}82\ tg\ \delta = 0{,}16$

$0{,}49$ .....(4)

corr. $= 0{,}49 \times +8{,}2 = +4'{,}0$ .....(5)

n.º	Horas	Alturas
1	$14^h\ 09^m\ 53^s$	$83^\circ\ 13'{,}2$
2	11 22	16, 0
	(md)	21, 7
2	18 11	16, 0
1	19 12	13, 2

(1-1) $14^h\ 09^m\ 53^s$
14 19 12
28 29 05
14 14 33

(2-2) 14 11 22
14 18 11
28 29 33
14 14 47

$14^h\ 14^m\ 33^s$
14 14 47
28 29 30

H $= 14\ 14\ 40$
Ea $= +10$
HMG $= 14\ 14\ 50$

ao $= 82^\circ\ 21'{,}7$
c $= +9{,}7$

am $= 82^\circ\ 31{,}4$
zm $= 7\ 28{,}6$
$\delta = 2\ 25{,}1$

$\varphi = 5^\circ\ 03'{,}5\ S$

tG $= 31^\circ\ 19'{,}7$
corr: 14 $= 3\ 30'{,}0$
corr: 50 $= 12{,}5$

$\lambda' = 35^\circ\ 02{,}2$
cor $= +\ 4{,}0$

$\lambda = 35^\circ\ 06'\ W$

Posição obtida pelo Encarregado da Navegação do Cruzador **Tamandaré**, empregando o processo clássico de transporte da reta de altura da manhã e cruzamento com a meridiana:

$\varphi = 5^\circ\ 03'{,}7\ S$
$\lambda = 35^\circ\ 05'{,}8\ W$

(1) — Obtido na Tábua do Ponto, entrando-se com o rumo e a velocidade.
(2) — Variação horária da declinação do sol tirada do almanaque náutico.
(3) — Sendo a longitude oeste e estando o sol ao norte ($\varphi = 5^\circ 00'S$ e $\delta = 2^\circ 25'N$), teremos aplicando a regra $(\Delta\delta - \Delta\varphi) = -1 - (-9{,}2) = +\ 8'{,}2$.
(4) — O valor 4,10 pode ser obtido diretamente no Gráfico. Empregando a fórmula: $3{,}82\ (tg\varphi - tg\delta)$; fazer a soma porque φ e δ são de nomes diferentes.
(5) — O sinal da correção é o sinal de $(\Delta\delta - \Delta\varphi)$ Ver (3).

2.º EXEMPLO

Navio: Cruzador **Tamandaré**
Data : 23 de setembro de 1955

Posição estimada $\varphi = 11^\circ\ 00'\ S$ $\lambda = 35^\circ\ 40'\ W$ $\delta = 0^\circ\ 05'\ N$

$R = 285^\circ$ $V = 10$

$\Delta\varphi = 2',6\ N$
$\Delta\delta = 1',0\ S$
$(\Delta\delta - \Delta\varphi) = -3',6$ (1)

$\lambda e = 35^\circ\ 40'\ W$
tG: $15^h = 46^\circ\ 52'\ W$

$\Delta = 11^\circ\ 12'$

$= -45^m$
$12\ \ 00$

Hf.md $= 11^h\ 15^m$

Tábua A $3{,}82\ tg\ \varphi = 0{,}74$
$3{,}82\ tg\ \delta = 0{,}00$

$0{,}74$ .....(2)

corr $= 0{,}74 \times -3',6 = -2',7$ .....(3)

n.º	Horas	Alturas
1	$14^h\ 03^m\ 15^s$	$78^\circ\ 25',6$
2	$04\ \ 55$	$32,2$
	(md)	$49,5$
2	$25\ \ 34$	$32',2$
1	$27\ \ 30$	$25',6$

ao $= 78^\circ\ 49',5$
c $= +9,6$

am $= 78\ \ 59,1$
zm $= 11^\circ\ 00',9$
$\delta = 11^\circ\ 00',9\ N$

$\varphi = 10^\circ\ 54',7\ S$

(1-1)
$14^h\ 03^m\ 15^s$
$14\ \ 27\ \ 30$
$28\ \ 30\ \ 45$
$14\ \ 15\ \ 23$

$14^h\ 15^m\ 23^s$
$14\ \ 15\ \ 15$
$28\ \ 30\ \ 38$

H $= 14^h\ 15^m 1\ 9^s$
Ea $= \quad\quad 0$

(2-2)
$14^h\ 04^m\ 55s$
$14\ \ 25\ \ 34$
$14\ \ 30\ \ 29$
$14\ \ 15\ \ 15$

HMG $= 14\ \ 15\ \ 19$

tG $= 31^\circ\ 51',5$
corr: 15 $= 3\ \ 45,0$
corr: 19 $= \quad 4,8$

$\lambda' = 35^\circ\ 41',3$
corr $= -2',7$(3)

$\lambda = 35^\circ\ 38',6\ W$

Posição obtida pelo Encarregado da Navegação do Cruzador **Tamandaré**, empregando o processo clássico de cruzamento da meridiana com a reta da manhã transportada: $\varphi = 10^\circ\ 55',0\ S$
$\lambda = 35^\circ\ 38',5\ W$

(1) — Sendo a longitude oeste e estando o sol ao norte, teremos: $(\Delta\delta - \Delta\varphi) = -1 - (+2,6) = -3,6$.
(2) — O valor 0,74 pode ser obtido diretamente no Gráfico.
(3) — O sinal da corr. é o de $(\Delta\delta - \Delta\varphi)$. Vêr (1).

3.º EXEMPLO

Data : 10 de abril de 1956

Posição estimada
φ = 8º 12' S
λ = 68º 33' E
δ = 7º 58' N

R = 325º
v = 18

$\Delta\varphi$ = 14',7 N
$\Delta\delta$ = 0',9 N

$(\Delta\varphi - \Delta\delta)$ = +13',8 (1)

λ = 68º 33'E
360 — λ = 291º 27'
tG: 7h = 284º 40'

Δ = 6º 47'
= +27m
12 00

Hf.md = 12h 27m

Tábua A 3,82 tg φ = 0,55
3,82 tg δ = 0,54

1,09 .. (2)

corr = 1,09 x + 13,8 = +15',0 .. (3)

n	Horas	Alturas
1	06h 58m 53s	82º 20'
	(md)	89º 33',0
1	07 54 57	82º 20'

H' = 06h 58m 53s
H" = 07 54 57

14 53 50

H = 07 26 44
Ea = —16

HMG = 07 26 39

ao = 89º 33',0
c = +11, 0

am = 89º 44',0
zm = 0º 16',0
δ = 7 58,5 N

φ = 8º 14',5 N

tG:7 = 284º 39',6
corr: 26m = 6º 30',0
corr: 39s = 9,8

360-λ' = 291º 19',4
corr. = +15',0 . .(3)

360 — λ = 291º 34',4
λ = 68º 25',6 E

(1) — Sendo a longitude leste e estando o sol ao norte, teremos: $(\Delta\varphi - \Delta\delta)$ = =14,7 — (+0,9) — = +13,8.
(2) — O valor de 1,1 pode ser obtido diretamente do Gráfico.
(3) — O sinal de correção é o de $(\Delta\varphi - \Delta\delta)$. Ver (1).-

TÁBUA A

Fórmula: 3,82 tg φ ou 3,82 tg δ

φ ou δ	3,82 tg	φ ou δ	3,82 tg	φ ou δ	3,82 tg	φ ou δ	3,82 tg
0	0	16	1,10	31	2,30	46	3,96
1	0,07	17	1,17	32	2,39	47	4,10
2	0,13	18	1,24	33	2,48	48	4,24
3	0,20	19	1,32	34	2,57	49	4,39
4	0,27	20	1,39	35	2,67	50	4,55
5	0,33	21	1,47	36	2,77	51	4,72
6	0,40	22	1,54	37	2,88	52	4,89
7	0,47	23	1,62	38	2,98	43	5,07
8	0,54	24	1,70	39	3,09	54	5,26
9	0,60	25	1,78	40	3,21	55	5,45
10	0,67	26	1,86	41	3,32	56	5,66
11	0,74	27	1,95	42	3,44	57	5,88
12	0,81	28	2,03	43	3,56	58	6,11
13	0,88	29	2,12	44	3,69	59	6,36
14	0,95	30	2,21	45	3,82	60	6,62
15	1,02						

TÁBUA I

TEMPO LIMITE DAS CIRCUMERIDIANAS

Latitude e declinação de nomes diferentes

LATITUDE	DECLINAÇÃO												
	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24
0	0	3	6	9	12	14	16	18	20	22	24	26	27
4	7	9	11	13	15	17	19	22	23	25	27	29	30
8	12	14	16	18	20	21	23	25	27	29	31	32	34
12	16	18	19	21	23	25	27	28	30	32	33	35	36
16	20	22	23	25	27	29	30	32	33	35	37	39	41
20	24	26	28	30	31	32	34	36	38	40	41	43	44
24	27	28	30	32	34	36	38	40	42	43	45	47	48
28	31	33	36	37	39	40	42	44	46	48	49	51	53
32	36	38	40	41	43	44	46	48	49	51	52	54	56
36	41	42	44	46	48	49	50	52	54	56	57	59	60
40	44	46	48	50	52	53	54	55	57	59	60	60	60
44	48	50	52	54	56	57	59	60	60	60	60	60	60
48	55	56	57	59	60	60	60	60	60	60	60	60	60
52	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
56	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60

TÁBUA II

TEMPO LIMITE DAS CIRCUMERIDIANAS

Latitude e declinação do mesmo nome

LATITUDE	DECLINAÇÃO												
	0	2	4	6	8	10	12	14	16	22	24	26	27
0	0	3	6	9	12	14	16	18	20	22	24	26	27
4	6	3	0	3	6	9	12	14	16	18	20	22	24
8	12	9	6	3	0	3	6	9	12	14	16	18	20
12	16	14	12	9	6	3	0	3	6	9	12	14	16
16	20	19	17	14	12	9	6	4	0	4	6	9	12
20	24	22	20	18	16	14	11	9	6	3	0	3	6
24	27	23	24	22	20	19	17	15	12	10	7	4	0
28	30	29	28	26	25	23	21	19	17	15	13	10	7
32	35	34	32	30	29	27	25	23	21	20	17	15	13
36	41	39	37	36	34	32	30	28	26	24	23	20	18
40	44	43	41	40	38	36	35	33	31	29	27	25	23
44	48	47	46	44	42	41	40	38	36	34	32	30	28
48	54	52	51	49	48	46	45	43	41	40	38	36	34
52	59	58	56	55	53	52	50	48	46	45	43	41	40
56	60	60	60	60	59	58	56	54	52	51	49	48	46
60	60	60	60	60	60	60	60	60	59	57	56	54	53

TÁBUA III

TEMPO LIMITE DAS MERIDIANAS

Latitude e declinação do mesmo nome

LATITUDE	DECLINAÇÃO												
	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24
0	0	0,5	0,9	1,4	1,5	1,7	1,8	1,9	2,1	2,3	2,4	2,5	2,6
4	1	0,6	0	0,6	1,0	1,4	1,5	1,6	1,8	2,0	2,1	2,3	2,4
8	1,5	1,2	1,0	0,7	0	0,7	1,0	1,2	1,5	1,7	1,8	2,0	2,2
12	1,8	1,7	1,6	1,3	1,0	0,7	0	0,7	1,0	1,3	1,6	1,7	1,8
16	2,1	2,0	1,8	1,7	1,5	1,3	1,0	0,6	0	0,6	1,0	1,7	2,0
20	2,4	2,3	2,2	2,1	1,9	1,7	1,5	1,3	0,9	0,5	0	0,7	1,2
24	2,6	2,5	2,4	2,3	2,1	1,9	1,7	1,6	1,4	1,2	1,0	0,6	0
28	2,9	2,8	2,7	2,6	2,5	2,4	2,3	2,2	2,0	1,8	1,7	1,5	1,3
32	3,1	3,0	2,9	2,7	2,7	2,6	2,5	2,4	2,3	2,1	2,0	1,8	1,6
36	3,4	3,2	3,1	3,1	3,1	3,0	2,8	2,7	2,6	2,5	2,4	2,3	2,1
40	3,6	3,5	3,5	3,4	3,3	3,2	3,1	3,1	3,0	2,8	2,7	2,6	2,5
44	3,9	3,7	3,7	3,6	3,6	3,5	3,4	3,3	3,2	3,1	3,0	2,9	2,8
48	4,2	4,1	4,0	4,0	3,9	3,8	3,7	3,7	3,6	3,5	3,5	3,4	3,2
52	4,5	4,3	4,2	4,2	4,1	4,1	4,0	4,0	3,8	3,7	3,7	3,6	3,5
56	4,8	4,7	4,6	4,5	4,5	4,5	4,4	4,4	4,3	4,2	4,1	4,1	4,0
60	5,1	5,1	5,0	5,0	4,9	4,9	4,9	4,8	4,7	4,6	4,6	4,5	4,4

TÁBUA IV

TEMPO LIMITE DAS MERIDIANAS

Latitude e declinação de nomes diferentes

Latitude	DECLINAÇÃO												
	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24
0	0	0,5	1,0	1,3	1,5	1,7	1,8	1,9	2,1	2,3	2,4	2,5	2,6
4	1,0	1,2	1,4	1,6	1,7	1,9	2,0	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,7
8	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,4	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9
12	1,8	2,0	2,0	2,1	2,2	2,4	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1
16	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3
20	2,4	2,5	2,6	2,6	2,7	2,9	3,0	3,0	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5
24	2,6	2,7	2,8	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	3,6	3,7
28	2,9	3,0	3,1	3,2	3,2	3,3	3,4	3,4	3,5	3,6	3,7	3,8	3,9
32	3,1	3,2	3,3	3,3	3,4	3,5	3,5	3,6	3,7	3,8	3,9	4,0	4,1
36	3,5	3,5	3,6	3,6	3,7	3,8	3,8	3,9	4,0	4,1	4,1	4,2	4,3
40	3,6	3,7	3,8	3,8	3,9	3,9	4,0	4,0	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5
44	3,9	4,0	4,0	4,1	4,1	4,2	4,2	4,3	4,3	4,4	4,5	4,6	4,7
48	4,2	4,3	4,3	4,3	4,4	4,5	4,5	4,5	4,6	4,7	4,8	4,8	4,9
52	4,3	4,5	4,5	4,6	4,6	4,7	4,7	4,7	4,8	4,9	5,0	5,1	5,2
56	4,7	4,8	4,9	4,9	5,0	5,0	5,1	5,1	5,2	5,2	5,3	5,3	5,4
60	5,1	5,2	5.3	5.3	5.4	5.4	5.5	5,5	5,5	5,6	5,7	5,7	5,8

Sistema de cifras dinamizadas

Aurélio Linhares
Contra-Almirante

FINALIDADE:

Não são cifras militares.

APARELHO:

Um retângulo de cartolina, no qual são abertos tantos pares de janelas quantas as réguas destinadas a trabalhar. O número dessas é função do grau da dinamização empregada. Na terceira dinamização empregam-se três réguas e sôbre cada qual se colocam oito letras. Sobram duas que são "mortas". Na quarta dinamização empregam-se quatro réguas, contendo cada uma seis letras. Haverá duas "mortas". Na quinta as réguas serão cinco, com cinco letras cada, havendo uma "morta". Poder-se-ia empregar ainda a sexta dinamização, por processo idêntico, tendo, porém, demasiada indeterminação.

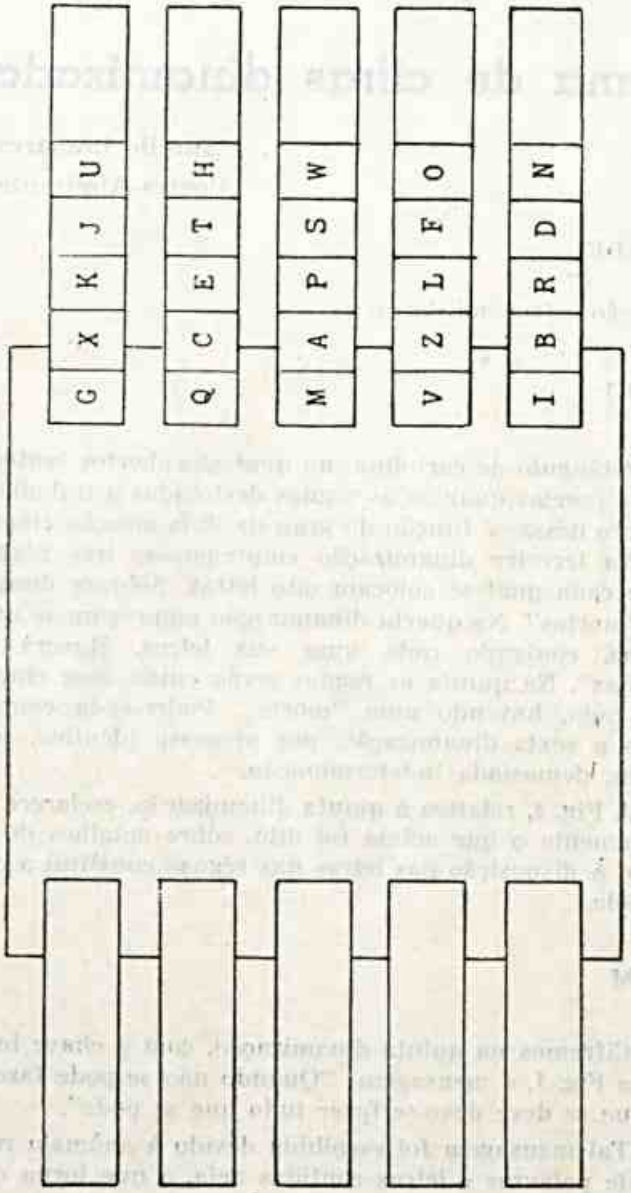
A Fig. I, relativa à quinta dinamização, esclarece suficientemente o que acima foi dito, sôbre detalhes do aparelho. A disposição das letras nas réguas constitui a chave adotada.

CIFRAGEM

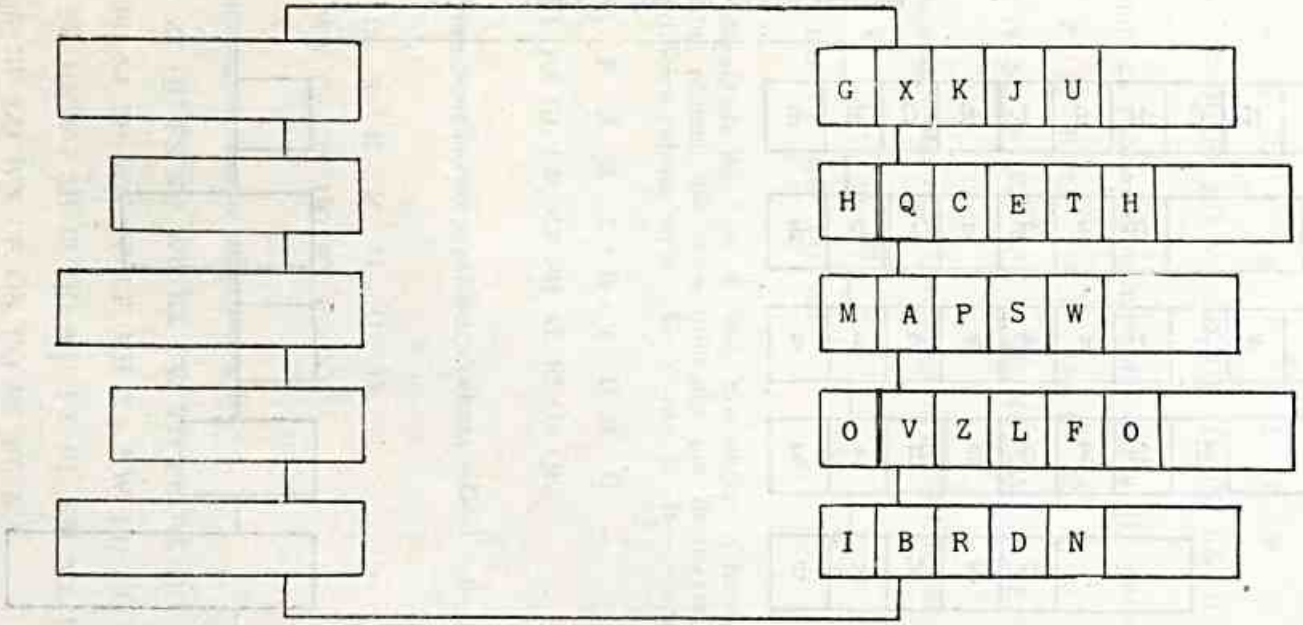
Cifremos na quinta dinamização, com a chave indicada na Fig. I, a mensagem: "Quando não se pode fazer tudo que se deve deve-se fazer tudo que se pode".

Tal mensagem foi escolhida devido à anômala repetição de palavras e letras contidas nela, o que torna difícil sua cifragem.

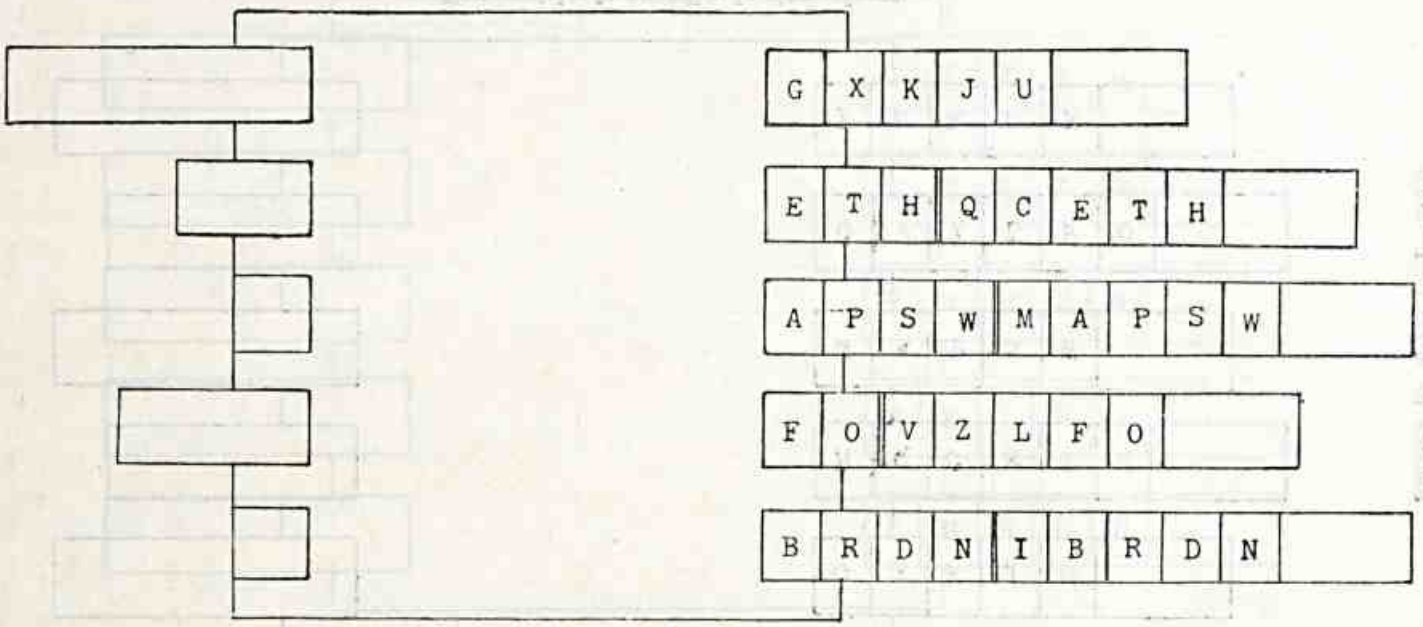
Cada letra vai ser substituída por um digrama tirado da coluna em que a letra se encontra.



Aparelho com cinco réguas



Uma posição do aparelho de cinco réguas



Outra posição do mesmo aparelho

Iniciemos a cifragem com o aparelho disposto como na Fig. I.

Q U A N D O N Ã O S E P O D E

GM HW ZC OU FS NH WU BX UW TD PL RK HU TJ RK

Deslocando as réguas como indicado na Fig. II, continuamos:

F A Z E R T U D O Q U E S E

TU VB PC SJ ZP WN TF LE MH XA NW LD EL DJ

Em nova posição das réguas, indicada na Fig. III, teremos:

D E V E D E V

VS GA KD BF HK FG SH

A forte densidade de —e—d—v— nos obriga a buscar nova posição das réguas, não mais indicada, por desnecessário, na qual a primeira coluna seria —G—T—A—L—B— e nos daria:

E S E F A Z E R T U D O

IZ QO MU PX GL EM MZ FH AL EI OS QK

E em última posição com a primeira coluna —G—C—S—F—D— teríamos :

Q U E S E P O D E

RP LQ WX CF ON UQ EX FG NW

A mensagem estaria então nessa fase :

GM HW ZC OU FS NH WU BX UW TD PL RK HU TJ RK

TU VB PC SJ ZP WN TF LE MH XA NW LD EL DJ VS

GA KD BF HK FG SH IZ QO MU PX GL EM MZ FH AL

EI OS QK RP LQ WX CF ON UQ EX FG NW

E' necessário agora dissolvê-la, intercalando entre os digramas verdadeiros — os digramas nunca podem ser partidos — letras mortas e falsos digramas, formados por letras da mesma linha.

TH AP Y VZ
/GM HW ZC /OU FS NH WU BX /UW TD PL /

SW Y
RK HU TJ RK TU VB /PC SJ ZP WN /TF LE MH

HC Y NI JX
XA NW LD /EL DJ VS /GA /KD BF HK /

LV Y UG
FG SH IZ QO /MU PX GL /EM MZ /FH AL

EC Y
EI OS QK RP /LQ WX CF ON UQ /EX FG

BR VL MA
NW /

Grupando finalmente a mensagem pelo modo usual:

THGMH — WZCAP — OUFSN — HWUBX — YUWTD —

PLVZR — KHUTJ — RKTUV — BSWPC — SJZPW —

NYTFL — EMHXA — NWLDH — CELDJ — VSYGA —

NIKDB — FHKJX — FGSHI — ZQOLV — MUPXG —

LYEMM — ZUGFH — ALEIO — SQKRP — ECLQW —

XCFON — UQYEX — FGNWB — RVLMA.

Como vemos, a mensagem ficou "flutuando", diluída entre falsos digramas e letras mortas, que podem ser empregados à vontade.

OBSERVAÇÕES:

I — A régua superior permanece imóvel durante a cifragem.

II — Nenhum digrama pode ser partido. A intromissão de falsos digramas ou letras mortas é feita entre os digramas, podendo também ser apostos ou pospostos à mensagem, de modo sempre variado.

III — A letra "morta" pode ser uma qualquer. O —A—, por exemplo, convencionando-se que o —Y— ou o —K— ou o —X—, etc., passam a representá-lo. A letra morta apresenta também a vantagem de servir de referência para o decifrador em casos de truncamento da mensagem.

IV — E' necesário o máximo cuidado em "amarrar" tôdas as réguas à régua superior ou a alguma outra já a ela amarrada. Cifremos PARIS, por exemplo, utilizando a disposição da Fig. II.

P A R I S

KR BX ZC MG EL

As réguas 3.ª e 5.ª estão 'amarradas" a 1.ª (KR-BX-MG). As réguas 2.ª e 4.ª, amarradas entre si (ZC-EL) não estão amarradas a 1.ª nem a outra qualquer já amarrada a 1.ª. Resulta, para quem tiver de decifrar, que a posição dessas duas réguas é indeterminada, impossibilitando a decifragem ou muito a dificultando.

DECIFRAGEM

Tomemos a mensagem anterior e nela cortemos as letras mortas e os falsos digramas, constituídos pelas letras da mesma linha.

~~THGMH~~ - ~~WZCAP~~ - OUFSN - HWUBX - ~~YUWTD~~ - ~~PLVZR~~ - KHUTJ -

RKTUV - ~~BSWPC~~ - SJZPW - ~~NYTFL~~ - EMHXA - NWLDH - ~~CELDJ~~ -

VSYGA - ~~NIKDB~~ - ~~FHKOX~~ - FGSHI - ~~ZQOLV~~ - MUPXG - ~~LYEMM~~ -

~~ZUGFH~~ - ALEIO - SQKRP - ~~ECLQW~~ - XCFON - ~~UQYEX~~ - FGNWB -

~~RVIMA~~

A mensagem real a decifrar será :

GM HW ZC OU FS NH WU BX UW TD PL RK HU TJ RK

TU VB PC SJ ZP WN TF LE MH XA NW LD EL DJ VS

GA KD BF HK FG SH IZ QO MU PX GL EM MZ FH AL

EI OS QK RP LQ WX CF ON UQ EX FG NW

Colocando as réguas de modo a ficarem na mesma coluna as letras dos digramas — no caso ficarão de acôrdo com a Fig. I. — vamos fazendo a tradução até verificarmos não mais haver a coincidência vertical. Nessa primeira posição obteriamos :

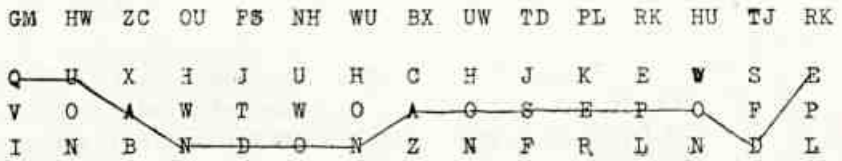


Figura I

Há três indeterminadas em cada vertical. Teremos que procurar a mensagem entre as três linhas, correndo o risco de ser possível duplicidade de interpretação, o que constitui excepção. Propòsitadamente apresentamos um dêsses casos: a primeira palavra pode ser —quando— ou —voando—. O sentido geral da mensagem deverá retificar essas dubiedades excepcionais.

Interrompida a coincidência vertical das letras dos digramas, movemos as réguas de modo a restabelecê-la e vamos cair na posição da Fig. II, por meio da qual prosseguiremos a nossa tradução :

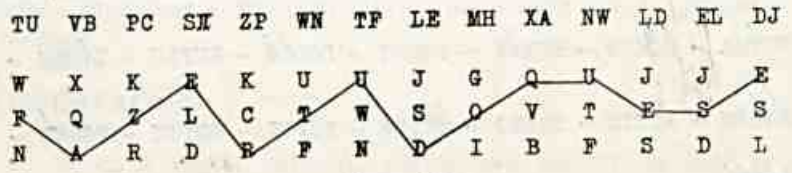


Figura II

Novamente, por interrupção da coincidência, temos de mover as réguas, o que nos levará a posição da Fig III:

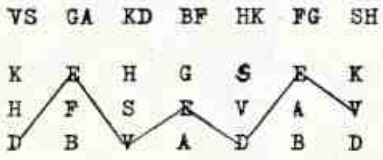


Figura III

Em nova posição das réguas, não indicada em figura, mas cuja primeira coluna seria —G—T—A—L—B— restabeleceríamos a coincidência e teríamos :

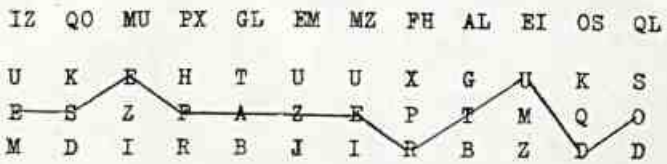


Figura IV

E mais uma vez encontraríamos a posição de coincidência com a primeira coluna constituída de —G—C—S—F—D :

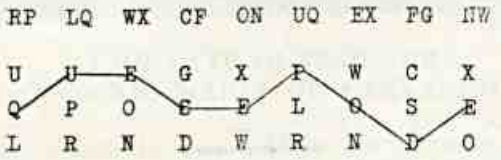


Figura V

A mensagem clara aparece unindo-se convenientemente as letras das três linhas.

Tenha-se em vista, ao considerar-se qualquer complexidade dessas cifras, que elas se destinam a serviços de alta especialização, que poderão aconselhar até o emprêgo da sexta dinamização, altamente indeterminada.

OBSERVAÇÕES :

Na 3.ª dinamização cada letra tem 128 digramas para representá-la;

Existem 168 falsos digramas e duas letras mortas.
Não há indeterminação.

Na 4.ª dinamização :

Cada letra tem 144 digramas;
existem 120 falsos digramas; e duas letras mortas; há duas indeterminações.

Na 5.ª dinamização :

cada letra tem 150 digramas;
existem 100 falsos digramas e uma letra morta;
há três indeterminações.

Na 6.ª dinamização :

cada letra tem 128 digramas;
existem 72 falsos digramas e duas letras mortas;
há quatro indeterminações.

ALMIRANTE DE ESQUADRA
ANTÓNIO MARIA DE CARVALHO

E' o novo Chefe do Estado-Maior da Armada que acaba de deixar o cargo de Secretário Geral da Marinha, tendo-o exercido com muita correção e proficiência.

Agora, no Estado-Maior da Armada, cujo campo de ação é fecundo em observações, estudos e trabalhos, visando a preparação e o emprêgo das Fôrças Navais e coordenação de todos os órgãos da Marinha, no referente às finalidades militares, claro é, que as suas responsabilidades aumentaram de muito, maximé no momento que atravessamos, em que o progresso e o desen-

volvimento das armas, crescem continuamente, em ritmo acelerado, de modo que se torna exaustivo o trabalho a executar-se.

Suas qualidades pessoais e de marinheiro conhecedor de nossas necessidades, seguindo uma diretriz, sem inflexão do dever e da honra, constituirão uma garantia de êxito.

Sua brilhante fé de ofício é um testemunho do valor de sua vida na Marinha, dando-nos a certeza que a sua missão será cumprida, com elevado patriotismo, uma vez que há a compreensão clarividente do presente e intuição do futuro.

* * *

PRECISAREMOS DE UMA TERCEIRA GUERRA MUNDIAL?

Dr. James D. Atkinson e Coronel Donovan P. Yeuell Jr., U.S. Army

Deixemos a América pensar no dia de amanhã e considerar duas possibilidades antagônicas, a saber : Os Estados Unidos poderão suportar uma terceira guerra mundial, ou estarão em condições de estabelecer uma *Pax Americana*. A América pode causar guerra por timidez, imprevidência e falta de tino, ou tem a faculdade de estabelecer uma paz relativa por meio de liberdade, prudência ou circunspeção. É fora de dúvida, porém, que na nossa era não existirá paz por meio de moderação.

A menos que nós, como um povo, comecemos desde já a compreender melhor a guerra do que o temos feito até agora, tanto as nossas ações de omissão como as de observância poderão originar as condições mais desanimadoras, isto é, um estado de coisas em que os Comunistas possam impor suas cláusulas próprias, ou o mundo esbarrar com a guerra atômica desenfreada. É certo que não podemos aceitar os têrmos comunistas, e daí surgir a necessidade da nova faceta da nossa estratégia sofrer uma burilada completa e voltar-se para o resto do mundo.

Há muitos Americanos da nova geração que resolveram aceitar a guerra atômica sem limites, total, como o resultado provável do conflito internacional. Uma tal aprovação fatalista da pior eventualidade possível seria uma previsão singular a respeito de um povo cujos antepassados eram senhores de seus destinos, e não escravos. A submissão virtual à eventualidade de uma terceira guerra mundial está também em contraste estranho com a miopia nacional da era de Munich, quando os Estados Unidos e outras democracias estimularam a agressão ao se recusarem firmemente a enfrentá-la completamente. O objetivo consiste em dever-

mos evitar extremos no campo da segurança nacional. Deveríamos, ou melhor, precisamos aproveitar o presente como o momento decisivo para seguirmos pelo caminho médio. Será que os Estados Unidos *tenham* realmente tomado uma tal direção ?

NECESSIDADE ATUAL DE LIMITAR A GUERRA

O Secretário de Estado encareceu em dezembro de 1955 a importância de prevenir-se uma agressão local. Nos últimos meses mais próximos cada um dos chefes do Estado Maior das Fôrças Armadas centralizou a atenção sôbre o problema da guerra local.

Em sua mensagem de janeiro último, o senhor presidente solicitou flexibilidade para o nosso poder militar.

Tornou-se cada vez mais claro no último decênio que os estadistas norte-americanos precisam ser amparados por uma política militar racional e que tenda a restringir a guerra. A falta de preparo extremo antes da segunda guerra mundial foi tão perniciosa como o atual excesso de confiança nas armas atômicas. Pela primeira vez, depois que os Estados Unidos tornaram-se uma grande potência mundial, nutre-se a esperança de que se possa desenvolver uma política militar que exista de facto. Tal política pode basear-se firmemente nas lições históricas. Se ela fôr amparada por uma fôrça armada adequada e conjugada com um bom e enérgico govêrno de Estado, a tendência crescente para esmagar a agressão local pode ser bem encaminhada para uma área onde a estabilidade e a paz relativa valerão mais do que as meras demonstrações de afeto de pensadores caprichosos e demagogos.

O presidente Eisenhower tem feito muito para esclarecer o pensamento popular a respeito do absurdo de uma política de guerra total. Disse o senhor presidente que "a ameaça à nossa segurança é constante e multilateral — não há — uma única maneira de ação do inimigo contra a qual possamos encaminhar firmemente todos os preparativos para nossa defesa...".

Sempre que procura a maneira de tomar a iniciativa na frente internacional, o Presidente vem reforçando repetidamente a necessidade do poder militar flexível. Numa sua importante declaração, o senhor Eisenhower afirmou : "A fim de proporcionar meios que venham minorar uma ação hostil, tal como uma agressão local não agravada pela intervenção de fôrças de um agressor importante — podemos

confiar cada vez mais nas fôrças que ora estão sendo preparadas ou tornadas mais fortes em muitas regiões do mundo livre. Entretanto, uma vez que essa confiança não pode ser completa, e visto os nossos próprios interêsses pessoais, segurança coletiva e compromissos empenhados poderem também entrar em jôgo, ainda restam certas contingências contra as quais os Estados Unidos deverão estar preparados com fôrças móveis que auxiliem as tropas nacionais a deter a agressão local, quer seja ela direta ou indireta".

Nossa política nacional exige claramente a variedade de fôrças militares que tendam a limitar a guerra e não deixar que ela se transforme numa expiação global. Foi dessa modalidade que nos ressentimos evidentemente desde os reveses que sofremos ao iniciar-se a guerra da Coréia, senão mesmo antes.

Os chefes do nosso govêrno e das nossas fôrças armadas têm apontado de modo direto as sérias deficiências existentes nas chamadas fôrças convencionais de terra, mar e ar. o general Mathew B. Ridgway, ex-chefe do Estado-Maior do Exército, assim se manifestou : "As atuais fôrças armadas estado-unidenses são inadequadas em fôrça e proporções..." Muitos outros chefes de responsabilidade têm advertido que carecemos de tipos apropriados de fôrças armadas e prontas para ação, ativas, e capazes de se locomoverem velozmente para abafarem uma perturbação, antes que ela se alastre.

Por que deve isso ser assim ?

Infelizmente, a doutrina de represália em massa foi adotada por muitos observadores para indicar um ataque atômico completo contra o solo pátrio de um agressor. Visto que um assaltante de envergadura não se sujeitará provàvelmente a aceitar a situação sem encetar por seu turno a pena de Talião, a chamada represália em massa vem equivaler a uma guerra global. Estaria tudo muito bem se os pretensos assaltantes admitissem o estado da situação e se abstivessem de arriscar a guerra global. Entretanto isso não tem boa significação para nós, porque não nos assegura, e aos nossos aliados, a garantia da isenção de alguma outra espécie de ataque inimigo.

Atualmente, a expressão represália em massa vai muito além de qualquer idéia de uma simples e curta guerra violenta na qual o agressor se curve graças às bombas atômicas. O ministro Dulles disse : "A decisão básica dependeria principalmente de uma grande capacidade de retaliação instantânea em seus processos e em locais de nossa escolha". Essa política reclama de fato uma variedade enorme

de processos militares. A "grande capacidade" *deverá* ser altamente mutável para que possamos resistir prontamente à agressão "em locais da nossa própria escolha". Além disso, a represália em massa tornou-se para muitas pessoas o equivalente de bombardeio atômico estratégico, que passou, por sua vez, a ser sinônimo de sobrevivência nacional. O perigo de uma tal supersimplificação é claro. Ela poderá transformar nossa estratégia político-militar e nossas fôrças armadas num padrão que talvez nos encontre desaparelhados para sustentar nossos interêsses nacionais apenas por meio da guerra atômica total.

O objetivo principal do nosso poder armado deve ser o da *limitação* da guerra, e não o do estímulo de *maiores e melhores* guerras. Entretanto nós só temos agido de acôrdo com êsse último critério em obediência a muitas autoridades. É certo que o bombardeio atômico de cidades inimigas e os recursos para que se faça a guerra devem constituir *uma* esfera de ação nossa, mas êsse âmbito deve ser o último a ser recorrido. Nós nos temos preocupado com o nosso preparo para que possamos combater numa guerra atômica geral, e é essencial que assim façamos, mas as conseqüências de guerras atômicas irrestritas são tão terríveis que ambos os contendores estarão provàvelmente dispostos a procurar processos menos violentos para a condução do conflito mundial. É essa a razão por que os Estados Unidos enfrentam agora a necessidade urgente da posse de recursos razoáveis com que possam apagar as labaredas pequenas, antes que elas saiam do nosso contrôle, e bem assim compreender o valor real existente na frase do senhor Dulles — "por processos e em locais da nossa escolha".

DESAFIO AOS ESTRATEGISTAS

O ponto difícil de explicar-se precisa ser esclarecido. Os chefes políticos, diplomatas e planejadores militares defrontam-se com a criação de um poder armado de flexibilidade sem precedente. O conceito de uma grande estratégia que exija uma multiplicidade de expedientes diferentes é mais difícil de reter-se mentalmente do que as noções ultrasimplificadas do tipo Seversky e Douhet. As fôrças necessárias para uma estratégia variável são realmente de manutenção mais dispendiosa do que a fôrça armada moldada em tôrno de um conceito fixo de guerra. Chegar-se a um acôrdo razoável no campo da segurança nacional é uma tarefa fatigante imposta aos planejadores e aos organizadores da política. Ao determinar os tipos, proporções, papéis a desem-

penhar e as missões das diferentes fôrças armadas, o elemento oficial responsável tem sido bastante e naturalmente influenciado pelos azares da guerra em grande escala. Concluimos, pois, que a compreensão crescente da necessidade que temos de evitar a agressão local, aconselha-nos a preparar uma reserva do que é preciso correntemente pelas fôrças armadas que devam empenhar-se em limitadas operações militares.

A própria natureza da agressão local estabelece definitivamente a espécie da operação que deva ser necessária. O objetivo costumeiro da agressão local consiste no contrôle do terreno, do povo, ou de ambos, pelo que devemos contrariar a ação com fôrças terrestres correspondentes. As fôrças navais, de flexibilidade estratégica incomparável, são o elemento afim, tradicional e natural das fôrças terrestres; é empregado para receber e transportar soldados e sustentá-los no local perturbado. Na era atual, a aviação tem aumentado a rapidez com que as fôrças terrestres (em efetivos reduzidos) podem movimentar-se e, dentro de uma zona de operações limitadas, os aviões tem desempenhado um papel sem precedente nas ações de reconhecimento e apoio de tiro.

De modo idêntico ao caso de guerra geral, é difícil conceber-se qualquer guerra limitada envolvendo os Estados Unidos e onde suas fôrças de terra, mar e ar não estejam interdependentes e sejam mùtuamente indispensáveis. Durante as diferentes fases de uma guerra limitada, a importância relativa das várias fôrças armadas pode variar, mas nenhuma delas está habilitada a cumprir sua missão sem auxilio das demais . É provável que os fatôres críticos sejam : 1) O grau de presteza com que as fôrças, suficientes para o desempenho dos objetivos específicos, possam ser remetidas; 2) A eficiência com que as fôrças possam ser mantidas e apoiadas no local. As condições de guerra limitada apresentam problemas complicados de planejamento, organização, adestramento e logística, e tudo isso sem nada dizermos sôbre questões de prioridade. O grau de capacidade necessária para se empreender uma grande guerra pode incluir ou não o valor intelectual necessário para o preparo de várias guerras menores.

O desafio, então, está em conseguir êsse equilíbrio delicado, êsse sutil estado que dará aos nossos estadistas a presteza nas alterações que se tornarem precisas na maneira de agir contra a variedade de ameaças. É claro que deve haver firmeza de propósito na solução dos desacordos honestos de opinião militar profissional. Conseguindo-se as concessões mútuas que não admitam evasivas no caso do talento mi-

litar, caberá então às fôrças do Exército, Marinha e Ar estado-unidenses orientar os chefes nacionais sôbre o que possa beneficiar a nação. Em que, então, deve basear-se a nossa estratégia ?

CONCEITO COMUNISTA SÔBRE A ARTE DA GUERRA

Na opinião dos Comunistas o lado político da guerra é o assunto mais importante — é o ponto máximo. Mao Tse-Tung declarou : "Há alguns militaristas que dizem que a política não lhes interessa, e que só cuidam da profissão das armas". É questão capital que façamos êsses militaristas simplórios compreenderem a relação que há entre a política e assuntos militares. A ação militar nada mais é que o método usado para a consecução de um fim político.

Os chefes comunistas, desde Lenine e Stalin até Mao Tse-Tung e Krushchev, têm evitado a guerra geral, e só se empenham nela quando outros recursos lhes falham. A relutância que êles demonstram não tem surgido de escrúpulos morais, mas sim de um misto de teoria comunista e de situações práticas que aparecem à frente da União Soviética e da China comunista.

Do ponto de vista da teoria comunista, os chefes da União Soviética durante os últimos trinta e nove anos têm demonstrado preferência tanto pela guerra limitada como pela não convencional baseada nas idéias de Marx, Engels, Lenine e Stalin, que acreditavam que a guerra deveria ser considerada principalmente como uma luta política, diplomática e econômica, e apenas secundàriamente de natureza militar. Acertadamente, a fôrça armada e a violência são consideradas o escudo e a espada do comunismo, mas são encaradas lògicamente como métodos para um fim, e não fins. Poucas pessoas têm compreendido o uso da fôrça armada melhor do que os comunistas, e até pouquíssimas têm feito emprêgo dela com a mesma maestria na manipulação da fôrça para atingir objetivos políticos.

Entre as teorias comunistas mais significativas sôbre a guerra figuram os dois conceitos seguintes : 1) A ocasião está do lado do Marxismo-Leninismo; 2) Não haverá necessidade de estabelecer-se uma conflagração geral, pois o comunismo triunfará por todo o mundo depois de uma *série* de lutas com os Estados não comunistas. A tese é periódica e pode ser encontrada nos testemunhos firmados pelos escritores comunistas desde 1917 até hoje. É ainda enaltecida pelas recentes declarações dos altos chefes soviéticos. Kaganovich, primeiro delegado soviético, asseverou últimamente

que "o século XX é a época do triunfo do socialismo e do comunismo", e que "marchamos e prosseguiremos marchando (e apenas para a frente) até a completa vitória do Comunismo". Molotov repetiu essa intenção quando disse que "a confirmação daquela afirmativa é apenas uma questão de tempo".

Testemunhando o êxito de suas vitórias de absorção gradual de território por meio do duplo processo de guerra limitada e de guerra não convencional no decênio de 1945 a 1955, os chefes comunistas soviéticos e chineses visam indubitàvelmente a continuação dos avanços da mesma espécie a partir de 1955 a 1965. Êles demonstram confiar na crença de que suas conquistas de infiltração não permitirão que o Ocidente encontre justificativa para empregar contra êles a guerra atômica compelta. Hitler jogou com a guerra total e perdeu. Conforme aconteceu nos últimos dez anos, é provável que os Comunistas não sejam "provocados" pelas ameaças de guerra atômica... Êles avançam pacientemente aqui, recuam ali, manobram com diplomacia e propaganda noutro lugar, mas confiando sempre, no dizer dos velhos bolcheviques, que a "locomotiva da História", esteja sempre do lado dêles. A proposta de um tratado de amizade com os Estados Unidos durante vinte anos provará indubitàvelmente ser tão sincero como os anais irrepreensíveis dos Comunistas sôbre outros protestos cínicos de intenção pacífica.

PERSPECTIVAS DE AGRESSÃO LOCAL

Um exame rápido de um globo geográfico ilustra as possibilidades com que os Comunistas podem contar para explorarem as guerras não convencional ou a limitada.

Conforme provou o caso da Guatemala, a América Latina é um ninho constante de interêsses.

No Extremo Oriente, a luta pode renovar-se na Coréia ou iniciar-se contra a Formosa. A República das Filipinas pode pedir o auxílio americano para enfrentar as desordens comunistas. As guerrilhas e outras formas de luta não convencional continuam na Malaia, enquanto no Anam, Laos e em Cambodge as perspectivas de agressão próxima são de mau agouro. O Sião está ameaçado pela forte pressão comunista, bem como a Indonésia. Em todos êsses casos aparecem as possibilidades de guerra limitada como sendo a mais provável do que uma conflagração total.

Do Paquistão à Turquia e à Grécia, e para o sul através do Oriente Próximo e da África, há um trabalho de opressões constantes — geradas pelos Soviétes ou por outros — que podem necessitar de operações limitadas para o restabelecimento da estabilidade. A situação Arábia-Israel, por exemplo, sempre num estado de fermentação, está agora para explodir, e o interêsse manifestado pelo govêrno dos Estados Unidos pode ser interpretado como reconhecimento da possível necessidade de estabelecer-se uma ação militar para imposição da ordem naquela região. As ameaças surgidas aqui são contudo ameaças de agressão por meio de infiltração, e os chefes soviéticos manifestaram realmente suas intenções de promoverem transferências locais. O chefe do partido comunista Kruschchev disse recentemente ao embaixador turco na União Soviética que "a Turquia fazia asneira em permanecer participando da NATO pois, no caso de haver qualquer complicação, ela a Turquia, seria a primeira a ser tragada completamente e *seus amigos não poderiam prestar auxílio*". (O grifo é do autor).

A advertência de Krushchev, quando declara que "seus amigos não poderiam prestar auxílio" basea-se aparentemente na idéia de que os Turcos teriam que enfrentar uma situação meramente local, que os Estados Unidos hesitariam em iniciar um ataque atômico contra a União Soviética, e que também não teriam outros recursos em quantidade suficiente para uma intervenção limitada.

Mais recentemente ainda, a intromissão soviética em certos Estados árabes e no Afganistão cai nos moldes familiares. O aviso bretão-americano, de que êles podem intervir por meio da ação aérea na contenda árabe-israelita, poderá provàvelmente não interessar a nenhum dos dois contendores, ou aos Comunistas que apreciam o jôgo. Tendo anunciado ao mundo que não iniciará a guerra atômica, os Estados Unidos intervirão provàvelmente, se desejarem, com fôrças terrestres convencionais e apoiadas pelas fôrças navais e aéreas. Se forem envolvidos na luta, numa tal região, é de presumir-se que ela terá uma extensão distintamente limitada.

Mesmo na área abrangida pela NATO, *poderá* travar-se guerra limitada, como acontecerá, por exemplo, no caso da Alemanha Oriental movimentar fôrças para "unir-se" à Alemanha Ocidental, ou entrar em ação contra Berlim.

As possibilidades de agressão limitada sem o jôgo de uma extensa guerra mundial parece ser quase universal, mas as *probabilidades* de guerra limitada, parece, estão sendo plasmadas muito mais fortemente em áreas específicas.

BASE PARA A ESTRATÉGIA AMERICANA MANTER A PAZ E A SEGURANÇA

Os nossos chefes passados mantiveram conversações para tomarem iniciativa no campo das questões internacionais, mas perguntamos nós: Puderam êles alcançar o intento? Até mesmo as medidas mais louváveis que temos seguido, tais como o programa de auxílio greco-turco, ajuda militar, a decisão da guerra da Coréia, e a brilhante proposta de desarmamento, apresentada por Eisenhower em Genebra, foram na maior parte contragolpes em resposta às fintas e murros dos chefes do Comunismo internacional.

A séria verdade é que os Estados Unidos encontram-se agora numa grande encruzilhada histórica. Os Nazistas eram bastante perversos mas sabiam conter a mão. As ameaças comunistas são mais perigosas que as dos Nazistas pelo facto da *má* vontade que os primeiros demonstram pelo jôgo. Além disso, a astúcia comunista é notàvelmente melhor em todos os elementos associados que compõem a guerra não convencional limitada, como sejam: espionagem, sabotagem, fomentação de greves e desordens, e agressão localizada.

Segue-se que os Estados Unidos devem, portanto, abandonar a defensiva ao tratarem politicamente com os comunistas. É sòmente passando para a iniciativa estratégica que poderemos aspirar a execução de um clima de paz relativa. Fundamentalmente, isso exige que os Estados Unidos prossigam numa grande estratégia, dinâmica, positiva.

Uma tal estratégia positiva deverá constituir-se, sem dúvida, de todo o acervo dos Estados Unidos e de seus associados a respeito de política, economia, moral, psicologia e assuntos militares. Do ponto de vista do acervo militar, perguntamos nós, que será requerido? O secretário Dulles assim se exprimiu depois de novembro de 1955, na conferência de Genebra: "Nosso poder militar precisa basear-se na capacidade intelectual do bloco soviético e não pode variar de acôrdo com seus sorrisos ou carantonhas". Eis aí a base mais sadia e acertada para a nossa estratégia, pois a fôrça deve ser adaptável aos prováveis rumos da ação que o adversário seguir.

Quanto aos prováveis rumos de ação, a teoria e a prática do Comunismo até nos fornecerão cópias, em papel ferroprussiato, mais fiéis do que a *Mein Kampf* que Hitler escreveu. A impressão dominante que resulta de qualquer estudo de Comunismo é a de que uma variedade imensa de recursos será aplicada no sentido de um dado fim. Os Comunis-

tas não cairão na armadilha da ultra-simplificação como faz algumas vêzes o Mundo Livre. É bastante conhecido que êles exercitam e aumentam o poder com a integração dos fatôres políticos, econômicos, psicológicos e militares — e fazem isso tanto aberta como secretamente. E *também* aplicam a fôrça no grau *preciso*. Qual será hoje e futuramente o rumo de ação que se apresenta mais provável?

Consideremos o assunto do ponto de vista comunista. À proporção que a vantagem nuclear dos Estados Unidos diminui, o valor da posse da nossa capacidade estratégica do ar também vai decrescendo. Do lado comunista, há poucos motivos que nos levem a crer que êles evitem o uso das armas atômicas de longo alcance com receio de ação retaliatória. Entretanto, como chegaremos ao tempo em que ambos os contendores possam achar-se em condições de se saturarem com defesas aéreas, o problema da agressão pela infiltração irá tomando vulto. A menos que êles encontrem resistência, os Comunistas poderão supor que a possibilidade de um "cheque" atômico sem defesa *aguçará* suas faculdades para que iniciem uma expansão progressiva por meio da ação político-militar que os persuada de prosseguirem por essa vereda com muito mais vontade do que outrora.

Precisamos modificar nossa opinião estratégica e nossa fôrça armada de modo que ela possa cuidar das ameaças mais *prováveis*. Nós nos temos engranzado muitíssimo com uma guerra atômica irrestrita — uma guerra em que nenhum dos dois contendores se manterá para vencer, uma guerra que, ao menos quanto ao povo americano, nada significa em qualquer circunstância. Parece axiomático que nós não nos preparamos para uma guerra geral, que não devemos fazê-la e que *não temos necessidade* disso, entretanto demonstra a História que os Comunistas têm inteira razão para evitá-la cuidadosamente.

Não há, de modo algum, nessa opinião, um ataque à doutrina da estratégia do poder aéreo. Numerosas pessoas conceituadas já expuseram as falhas do excesso de confiança num determinado tipo de armamento. Elas admitem inteiramente a indispensabilidade de fôrças aéreas superiores e a maioria delas concorda com a observação de Sir Winston Churchill, quando declarou que "se a bomba-H criar uma paz de mútuo terror, estará prestando serviços a uma boa causa.

Entretanto as interpretações excessivas de Douhet e Mitchell induziram pessoas nos Estados Unidos a aceitarem noções sôbre uma panacéia horrível. Nossos recursos militares não são de forma alguma o que pensam sôbre êles. A antiga esperança de que um inimigo pudesse ser esmagado por um bombardeio aéreo sem prejuizo algum para nós, começou a perder o brilho após a primeira explosão atômica dos Soviétes em 1949. Se a idéia de vencer uma guerra já mereceu algum crédito, a presente situação reclama agora uma previsão diferente. Entretanto os Estados Unidos persistem em manter uma atitude militar enraizada demasiadamente numa idéia que já não está na moda.

Por motivos estranhos, nós estamos muitíssimo associados à crença contrária à razão, quando acreditamos que seja inevitável alguma espécie de guerra sem dependência ou restrição. Pelo que diz respeito a uma guerra geral, quer aceitemos o conceito do poder estratégico do ar para uma rápida guerra atômica, quer duvidemos dêle e encaremos definitivamente uma campanha continental moderna e prolongada, ainda prevalece o caso de existirem *outras* possibilidades. Basta na verdade rever apenas os acontecimentos do último decênio para apreciarmos a estreiteza de uma estratégia baseada principalmente na guerra geral.

Estamos apreciando sucessivamente desde 1945 a queda do Oriente e parte da Europa Central, da China e da Indochina do Norte, e nos defrontamos com as ações agressivas contra o Irão, a Grécia, a Turquia, a Coréia, a Formosa, a Malaia e outras regiões — tôdas elas em condições inferiores às que poderiam ameaçar uma guerra geral. Entretanto continuamos a ignorar a doutrina fundamental da expansão comunista por meio da ação limitada. E' paradoxo raro o deixarmos de talhar nossos recursos militares de acôrdo com a clara estratégia do inimigo.

Embora alguns estudiosos e observadores militares e políticos continuem considerando apenas a possibilidade da guerra geral, foi a guerra limitada que constituiu o problema positivo e defrontado pelos organizadores políticos de muitas nações durante a maior parte do século XX. Os japonêses ocuparam a Mandchúria em 1931. Não se desenvolveu uma guerra limitada durante anos. Os japonêses e Soviétes estiveram intermitentemente em conflito na Mongólia em 1930. Apesar disso não houve o desencadeamento de guerra geral entre o Japão e a U.R.S.S.. Manifestaram-se receios, durante a guerra da Coréia, que os Estados Uni-

dos pudessem causar um conflito global entre os Comunistas chineses e a Rússia. Ambos enviaram os chamados voluntários ou conselheiros técnicos, mas não se sentiram provocados a ponto de terem que nos levar além de um método limitado.

O regime da União Soviética e da China comunista considera a estratégia militar inseparável da estratégia política. Podemos dizer muito bem que os Comunistas adotaram, conscientemente ou não, a opinião de William James que diz que só há distinção real entre a paz e a guerra no que se refere às fases da política avançada, onde divergem os graus de pressão armada ou outra equivalente.

Os Estados Unidos (e as outras democracias) visam modernamente traçar uma linha divisória entre a guerra e a paz. Não foi sempre isso que aconteceu quanto aos Estados Unidos. Durante a maior parte da nossa existência temos travado "pequenas" guerras que se aproximavam do processo com que Jefferson atacou o problema dos piratas da Barbaria, isto é, usar a fôrça mínima para conseguir o máximo efeito político.

Entretanto nós e outras democracias, com especialidade desde a primeira guerra mundial, estamos aceitando de modo crescente a idéia de não haver têrmo médio entre uma paz geral e uma guerra geral. Parece que estamos prontos a abraçar nossos futros inimigos e tornarmo-nos seus amigos, ou chegar ao outro extremo e pulverizá-los.

Com o preparo das armas atômicas, percebemos que o dilema tem sido aumentado pela impossibilidade em que se acha o Ocidente de reagir para localizar a agressão, devido ao receio que tem que uma ação firme possa causar uma guerra nuclear. Contribui também para formar essa atmosfera a propensão que os Estados Unidos e as outras nações do mundo livre têm para depositar confiança excessiva sôbre o efeito embargador da superioridade atômica. Temos cometido o duplo êrro de acreditar que o nosso arsenal atômico dá-nos mais poder do que realmente acontece, e não obstante isso recearmos suas *conseqüências* de maneira desmesurada. Enquanto isso acontece, os Comunistas aproveitam-se dos escrúpulos do Oeste e de suas capacidades próprias para entrarem em combate empregando num método de arte da guerra, e impulsionados para a frente por justificável confiança.

O OBJETIVO DA GUERRA

Abordemos agora algumas das razões que podem ser responsáveis pela nossa situação difícil. Talvez uma delas possa ser atribuida ao fato de havermos aplicado o primeiro principio de guerra à estratégia, enquanto êle é principalmente empregado num sentido tático. Qual é o objetivo principal da guerra? É êle a destruição das fôrças armadas do inimigo e o esmagamento da sua vontade de resistir? É também o extermínio completo de seus recursos para empreender guerra e controlar o solo e a população? A guerra *pode* ter tais objetivos mas sòmente nos casos mais *extremos*. Uma vez encetada a guerra, *poderemos* certamente ter necessidade de lançar mão daqueles objetivos, mas há inquestionàvelmente outros e melhores processos para a consecução das nossas intenções e proteger os nossos interêsses.

As guerras não se travam para o alcance de objetivos militares, como numa batalha ou campanha, porém sim para conseguirmos delas arranjos políticos que permitirão manter-se uma paz viável. Liddell Hart pôs a questão nos têrmos seguintes: "A estratégia tem que reduzir o combate às mínimas proporções possíveis". Há, por certo, formação de sentido naquela afirmativa. Poder-se-á argumentar que a guerra faz inevitàvelmente parte do aperfeiçoamento humano, o que pode muito bem ser verdadeiro. Poder-se-ão ainda apontar também as grandes contribuições prestadas à civilização pelos talentos produzidos pela guerra. Há mesmo algum valor no julgamento de quem pensa que um povo precisa derramar sangue uma vez ou outra para provar seu direito de viver. A palavra "sacrifício" tem tido através da História uma conexão íntima com o progresso da humanidade. Essas e outras observações filosóficas são por certo de grande interêsse, mas o ponto capital é que a guerra faz parte de nossas vidas.

Precisamos aceitar a realidade da guerra e então encará-la do ponto de vista dos melhores interêsses nacionais. Devemos adotar o raciocínio que diz que os Estados Undios, quando fôr preciso, devem fazer a guerra em seus têrmos próprios, bem como poderem e desejarem realizá-la por modos tais que causem o dano mínimo ao nosso bem-estar nacional. O nosso monopólio atômico levou-nos durante poucos anos à crença de que tinhamos uma solução para o nosso problema. Entretanto, mesmo em face daquele monopólio, os Comunistas continuaram desafiando nossos interêsses nacionais e ganhando predomínio sôbre meio milhão de homens e uma vasta porção da superfície da terra.

Há os que costumam dizer que devíamos ter feito voar a Rússia e fazê-la desaparecer do mapa, antes que ela se preparasse para fazer o mesmo conosco. Pode ser que fôsse essa a solução para o conflito internacional, porém não o faríamos de forma alguma, e as possibilidades de praticá-la vão diminuindo diàriamente. Apesar de tudo isso continuamos nutrindo o conceito estratégico que foi válido apenas no período do nosso monopólio atômico e que, mesmo assim, não parecia ser um embargante real para os Comunistas.

Talvez que um tal critério esteja de acôrdo com a nossa característica nacional de fazer as coisas em proporções grandiosas, de querermos tudo ou nada, e por isso nos apresentamos obcecados com a idéia de que um conflito global, total, seja a única espécie de guerra que poderemos travar. Se queremos e podemos lutar sòmente num conflito global, o que realmente não desejamos, os nossos estadistas privam-se da versatilidade necessária no desempenho do poder político, e os Comunistas terão virtualmente a mão livre na direção de sua estratégia de objetivos limitados.

Um outro motivo que contribuiu para a formação do nosso critério que aceita a "guerra" como global e absoluta pode muito bem ter sido a má interpretação e o excesso de aplicação dadas à teoria de Clausewitz. Evidentemente, é possível existir uma grande variedade de guerras, e Clausewitz reconheceu isso por completo. Nós, provàvelmente, não entendemos bem o que êle escreveu, mas dois casos de importância aparecem. Quando êle disse que "a guerra é um ato de violência praticado no limite máximo", falou claramente em teoria. Quis significar com essas palavras um estímulo no sentido de elevar o nível da maneira de pensar dos militares daquela época, do mesmo modo que seus contemporâneos da filosofia alemã procuravam dar uma explicação ideal da vida. Foi uma teoria que êle modificou notòriamente em tôdas as suas contribuições escritas, embora houvesse sido ela aceita por muitas pessoas como *a idéia controladora.*

O segundo ponto da interpretação errônea da leitura dos trabalhos de Clausewitz é que, se a guerra é meramente um prolongamento da política por outros métodos, então a guerra pode ou não pode ser total e absoluta. Êle falou em *outros* e não em *um outro.* Êle quis inquestionàvelmente reforçar a necessidade de variedade e versatilidade, e não teve a intenção de amarrar os preparadores da política a uma das suas alternativas.

Nossa política nacional não deve exigir de forma alguma a invariabilidade de aplicação da fôrça armada em grau absoluto. Ela deve servir-se da estratégia não ditada ou paralizada pela inflexível capacidade militar ou, melhor devemos dizer, pelas nossas incapacidades. A política nacional pode exigir realmente uma variedade imensa de aplicações da fôrça armada as quais vão desde as mínimas ações de política até a aniquilação competa de um inimigo.

Foram homens como Ludendorff, Nietsche, Douhet e Mitchell que, interpretando mal a Clausewitz, procuraram, cada um a seu modo, reduzir a guerra a uma fórmula de *Vitória igual a Destruição Máxima.*

É óbvio que há muita coisa mais sôbre o assunto, mas é suficiente reconhecermos o perigo que existe na adoção de meios extremos de guerra com a exclusão de recursos relativamente mais moderados.

Apreciemos agora um outro assunto que nos aflige, que tem sido falado algures, e que vem a ser a falência do conceito "da guerra curta, estratégica, no ar". Precisamos realçar apenas que o receio popular por essa grande supersimplificação tem criado atitudes que agem contra uma adequada posição militar da pátria.

Nossos aliados são também a chave de uma parte dêsse enigma. É provável que nossas esperanças tenham sido demasiadas. Na assistência econômica e militar que lhes temos prestado, temos exibido nossa tendência para comprar o mundo. Com raras exceções, nosso auxílio militar ao estrangeiro tem caído aquém do alvo. Os Aliados e amigos são indispensáveis, mas dentro do que êles podem fazer. Precisamos prever que, excetuando apenas alguns casos, nossos Aliados serão incapazes de resistir a uma agressão local sem a assistência das fôrças estado-unidenses e do seu auxílio material.

Se devemos ter guardadas na memória as lições históricas, não devemos nunca perder de vista os grandes períodos de paz relativa durante os quais o desejo de empregar a guerra limitada para manter a paz geral fôra a política militar dominante. Precisamos apenas lançar um olhar retrospectivo sôbre a *Pax Romana* e a *Pax Britânica* para verificarmos que as nações mais poderosas não hesitaram em exercer a fôrça para manterem contrôle sôbre os perturbadores da paz. Foi sòmente depois que grandes nações como Roma e Grã-Bretanha começaram a hesitar no papel do policiamento que as condições internacionais degeneraram em guerra em maior escala.

Não podemos muitas vêzes inventariar o objetivo da guerra. Em essência, êle consiste em secundar os interêsses de uma nação, e que consistem em ganhar mais ou conservar o que já se possui. A questão do fatalismo da guerra é secundária, sendo que o *conflito* entre nações é o que nos deve interessar. O conflito está sempre presente, e, dependendo do poder e da vontade das nações principais, o conflito internacional poderá ou não redundar numa guerra idomável. Tôdas as lições da História, todos os encadeamentos de idéias lógicas e de senso comum apontam para a conclusão seguinte : Se os povos amantes da liberdade desejam permanecer congregados e agir firmemente contra agressores, o conflito mundial deve ser mantido dentro dos limites do contrôle fácil.

Todos os grandes estadistas americanos, desde Washington até Eisenhower, têm reconhecido a loucura da falta de preparo, ao mesmo tempo insistindo que a guerra pode e deve ser limitada. Washington avisou repetidamente que a vigilância permanente, que êle também chamou o preço da paz, requeria sacrifícios, e considerou claramente a prontidão com que as guerras pequenas deveriam ser travadas, antes de se transformarem em lutas grandes.

ALTERNATIVAS PARA A ESCOLHA DA GUERRA LIMITADA

Quais são as alternativas para uma política de prontidão e de boa vontade para travar uma guerra limitada, quando e onde nossa honra e nossos interêsses estiverem em jôgo ?

A menos que os Estados Unidos não desenvolvam completamente a capacidade de deter ou suprimir a agressão por faltar a guerra geral, poderão surgir os casos seguintes :

1. As situações em que faltar a guerra geral podem generalizar-se em guerra geral;
2. Os continuados proventos alcançados pelo bloco comunista poderão arrebatar do mundo livre a capacidade de impedir ou vencer a guerra;
3. Os êxitos repetidos nas guerras limitadas podem dar a entender aos calculistas comunistas que o restante do mundo livre não pode ser subjugado sem o recurso da guerra geral;
4. Uma grande parte do mundo livre poderá entregar-se à agressão local, deixando os Estados Unidos mais ou menos isolados e defrontando-se com a escolha de aceitar as condições impostas pelos Comunistas ou a combater com tôdas as probabilidades contra si.

ESSENCIAIS CONDIÇÕES MILITARES PARA A GUERRA LIMITADA

O Mundo Livre possui fôrças de terra, mar e ar espalhadas pela periferia comunista mas, em quase tôda região em que possa ocorrer uma agressão local, a tênue linha de poder do Mundo Livre não poderá resistir sem esfôrço a um determinado avanço comunista. A maior parte de nossos Aliados mal poderá na verdade fornecer fôrças adicionais sem um longo período de mobilização. Falando de modo comparativo, os Comunistas estão prontos. Concluimos que o pêso da carga recairá sôbre os Estados Unidos que terão que auxiliar nossos amigos materialmente e com a presença de nossas fôrças armadas. Uma parte dêsse esfôrço pode vir das nossas fôrças que estão agora no além-mar, mas o grosso delas terá que sair dos próprios Estados Unidos.

Os Comunistas podem estar preparado para eliminar a ação das fôrças oponentes nos Estados Unidos (que aliás são pouquíssimas), se seus movimentos dependerem da atual navegação oceânica e do transporte aéreo disponíveis, bem como se o apoio logístico fôr função da criação de um sistema de suprimento igual ao que se tornou necessário à guerra da Coréia. Se nós tivermos que chegar até lá com tempo, as modernas fôrças-tarefas móveis terão que vencer grandes distâncias pelo ar e em veloz transporte marítimo, e êles terão que ser apoiados por grande cobertura aérea, até que se preparem as linhas de comunicação marítima.

A chave para a solução do problema de agressão limitada será então a *mobilidade* (em terra, ar e mar) que nos permita enfrentar a ameaça que surgir, e evidenciar nossa faculdade de reforçar mais ràpidamente do que o agressor. Precisamos ter a capacidade de fornecer com rapidez fôrças relativamente poderosas em homens e material para qualquer parte do mundo. Isso não vem a ser uma solução militar isolada, mas uma possibilidade real. Ela é real em natureza e facto tanto técnica como econômicamente, e à luz da ameaça.

Em suma, a estratégia do mundo livre tem que suportar a ameaça multi-espinhosa por meio de um preparo prudente para a guerra geral, mas, por ser igualmente importante, o mundo livre deve aceitar a guerra limitada como sendo alguma coisa que nós agora podemos fazer e desejamos enfrentar. Parece claro que isso requer um poder armado maior do que o que temos agora.

Que riscos corremos com a dissipação de nossa fôrça numa série de guerras de perímetro ? A questão é séria, mas não para ser repelida. A resposta consiste em ter fôrça latente suficiente para que possamos reter duas ou três das agressões locais mais prováveis e manter concomitantemente uma capacidade de mobilização rápida se os nossos cometimentos em situações locais nos levarem a uma posição perigosa. Tudo isso exige reservas de fôrças num estado de prontidão nunca antes cogitado, necessidade essa da mais alta primazia.

O desdobramento de fôrças em guerras limitadas envolve claramente um risco calculável, mas isso acontece também com o emprêgo de qualquer fôrça armada. Havendo mobilidade as fôrças destinadas a ações locais podem ser delas retiradas ràpidamente, caso se reconheça que a vantagem nos possa ser arrebatada, enquanto nossas fôrças estiverem dispersas. É possível que os encontros nas guerras limitadas nos enfraqueçam muitíssimo, o que deve ser sempre levado em consideração. O resultado mais provável, alcançado com o preparo de recursos para a guerra limitada, é o de persuadir aos adversários que nos preocupamos com o assunto.

Ouvimos assegurar muitas vêzes que "se podemos enfrentar uma grande guerra é porque podemos também resistir a uma outra de proporções pequenas". Uma tal afirmativa induz em êrro, porque as operações militares de proporções e objetivos diferentes requerem tipos diferentes de fôrças armadas. Vários oradores notáveis afirmaram que os Estados Unidos podem e oferecerão resistência a uma agressão local, e reforçarão nossos Aliados por meio de fôrças atacantes móveis. Entretanto nem mesmo a amarga experiência da Coréia parece ter sido tomada a peito. Enquanto a política nacional reconhece a necessidade de podermos embargar uma agressão local, os recursos militares para um tal fim não têm sido providos. Nada de rodeios : Os Estados Unidos não possuem hoje recursos razoáveis com que possam resistir a uma agressão rápida de guerra geral.

Na nossa maneira nacional de pensar parece que as armas atômicas têm-nos cegado parcialmente quanto às realidades da ameaça comunista. Fomos muito longe na construção do nosso poder, mas, perguntamos : avançamos o suficiente ? Mesmo que tôdas as nossas fôrças armadas possam estar aquém do ideal em matéria de fôrça e capacidade, a maior fraqueza está na incapacidade do Exército poder

movimentar com rapidez recursos militares proporcionados para lutarem numa agressão local. Essa incapacidade relaciona-se certamente com a nossa Marinha de guerra e com a Fôrça Aérea, pois, segundo declarou o chefe do Estado-Maior do Exército, general Maxwell Taylor, o Exército é o "arrecadador de passageiros" (*hitch hiker*) das 2 armas coirmãs. A História dá mudo testemunho do fato de que sòmente as fôrças terrestres, trabalhando em harmonia íntima com as fôrças navais e aéreas, poderão evidenciar claramente a ajuda dos Estados Unidos no refôrço dado aos Aliados menos poderosos para repelirem o inimigo.

Qualquer exame baseado na estratégia apresenta-se repleto de perguntas sôbre despesas. Os recursos humanos e materiais, efetivos, verbas, orçamento equilibrado — são êsses os eternos problemas cujas soluções recaem sôbre os ombros dos dirigentes políticos. Os chefes militares podem apenas aconselhar quanto às fôrças necessárias para a manutenção dos interêsses nacionais. A solução dos problemas sôbre despesas numa democracia são sempre uma praga constante num objetivo compromissório ao qual os Estados Unidos e seus pares devem dedicar-se para assegurarem a sobrevivência. Para julgamento do assunto orçamentário devemos lembrar que :

1. O Mundo Livre — em conjunto — é incomensuràvelmente mais forte que o Mundo Comunista.

3. O Mundo Livre possui efetivos suficientemente treinados e até maiores recursos materiais com que possa sobrepujar militarmente nossos adversários, se isso fôr necessário, e *se fôr essa a nossa resolução*.

3. O problema é de sacrifício relativo, mas não de destruição do curso da vida.

Não é a liberdade digna de sacrifícios ? Impostos mais elevados, menos prazeres, e menos materialismo — podem ser realidades desagradáveis na política doméstica de uma democracia, mas há muita razão para crermos que o nosso povo e nossos amigos aceitarão qualquer sacrifício, caso se convençam de que isso é necessário.

A questão da despesa transforma-se no caso simples de saber-se com quanto um homem pode contribuir para salvar a vida. Cabe aos responsáveis pelos negócios político-militares, e pela grande tragédia, a apresentação das alternativas aos chefes políticos e ao povo em geral. Podemos afirmar que isso tem sido feito ?

Ao deixarmos o assunto de saber por que falta aos Estados Unidos a típica postura militar que êles deveriam ter, vamos suscitar vários pontos que merecem cautela.

Não devemos comparar guerra com a guerra atômica total. Não devemos temer tanto a guerra a ponto de desprezarmos as espécies mais prováveis. Nem devemos considerar o poder estratégico do ar equivalente à sobrevivência nacional ou como o primeiro baluarte de interêsse nacional. Não devemos aceitar o critério de que o uso das armas atômicas sôbre alvos militares possa causar a guerra atômica irrestrita, pois é quase certo que os alvos militares possam ser definidos, e que por isso o uso do armamento atômico fique limitado ao campo de batalha.

Um outro critério perigoso aparece sôbre o assunto da guerra limitada. Afirma-se que uma grande potência não pode empenhar-se numa guerra pequena. Isso não é apenas uma falta de senso — é falta perigosa, mortal, de senso. Se a maior parte das grandes potências houvesse desejado lutar em operações limitadas, todo o decorrer do século XX poderia ter sido diferente. A guerra limitada tem caracterizado os grandes períodos históricos de paz relativa. A limitação da guerra deve constituir o recurso militar principal empregado pela nossa política nacional. Não devemos sair da nossa senda para travar guerras limitadas — que são emprêsas que malogram sempre, e na melhor das hipóteses — mas a história, a lógica, e o nosso papel predominante nos negócios mundiais apontam claramente que temos necessidade de impedir as explosões locais e cortar uma agressão. Uma nação poderosa não tem mais relação com a guerra geral do que uma forte fôrça política equivalente ao crime geral.

O presidente Eisenhower, com sua experiência inegualável de militar e de estadista na arena internacional, tem demonstrado repetidamente que acredita na guerra, e que ela deve ser limitada. Sua propostas clarividentes sôbre o contrôle da energia atômica e sôbre o desarmamento têm sido acompanhadas de uma insistência prudente para que os Estados Unidos mantenham não só o poder embargador contra uma guerra mas também fiquem ao lado dos que amam a liberdade de prevenir uma agressão local. É nesse último papel, o de campeão da liberdade, que os Estados Unidos devem futuramente se preparar para entrarem em operações militares limitadas e desacoroçoarem a agressão in-

filtrante que tem levado ao abismo uma grande parte do mundo. Essa boa vontade e ânimo forte são as esperanças do povo americano — e da humanidade também. E isso porque, parafraseando o conselho de Pitt aos Bretões na hora do perigo, a América pode salvar-se com seu esfôrço próprio e, com *seu exemplo, contribuir para a salvação do resto do mundo.*

Do *United States Naval Institute Proceedings.*

Tradução de *A. de Azevedo Lima*
Capitão-de-Fragata, reformado

"REDENTOR III"

Nilo de A. Cavalcanti (*)
Contra-Almirante

Conjunto de instituições de caridade, dos mais importantes do Brasil é a Fundação Abrigo do Cristo Redentor. Basta passar em revista os diversos estabelecimentos que compreende, para se aquilatar de sua magna amplidão: Abrigo do Cristo Redentor, Instituto Profissional Getúlio Vargas, Escola Técnica "Darcy Vargas" (de pesca) e Escola Profissional de Marinha Mercante (estas duas últimas na Ilha da Marambaia), Patronato de Menores de São Gonçalo, Aprendizado Agrícola Sacra Familia, Aprendizado Agrícola São José, Escola de Lavoura e Criação (São Fidelis), Cidade dos Meninos, Fábrica de Gêlo no Meier, sem falar em alguns menores.

Sob a supervisão do incansável batalhador que é Dr. Levy Miranda, auxiliado por seu dinâmico filho e um corpo de dedicados auxiliares, vem pelo nosso País desempenhando a nobre missão de recolher e educar meninos desde nove anos, filhos quase sempre de pescadores, além de mendigos e velhos. Nobre instituição que sob a orientação do grande chefe que a dirige há cêrca de vinte e cinco anos, foi classificada de "Missão Divina" pelo insigne Almirante Frederico Vilar. Merece pois o apoio e veneração de todos os cidadãos.

Recentemente adquiriu a Fundação para ampliar sua frota pesqueira de alto mar, que só contava com o navio *"Presidente Vargas"*, cinco barcos para 110 toneladas liquidas de peixe em porão frigorífico. E' a série dos "Redentores", dois dos quais construídos na Holanda e três em Vigo. Foi no *"Redentor III"* que embarquei durante vinte e dois dias para a pescaria que vou descrever sumàriamente, nos mares do Sul.

(*) — Este distinto oficial general da nossa Marinha de Guerra vem há alguns anos percorrendo o interior e as costas marítimas do Brasil de norte a sul, revelando-se assim um estudioso de assuntos de pesca em nosso país, conhecedor profundo que é dos segredos do mar, tendo demonstrado grande competência e verdadeiro amor á causa que abraçou, dedicando-se com entusiasmo e interêsse ao amparo dos homens que labutam nesse setor.

Quem nunca assistiu a uma pesca dessa natureza, não pode fazer idéia por mais que se descreva. Fainas no mar que se prolongam dia e noite, mesmo com mau tempo, castigando sobretudo no inverno onde o vento frio e cortante maltrata muito as mãos que duras e geladas, apesar das luvas de couro, são obrigadas a manejar os cabos de aço da rêde.

Estou convencido de que a pesca de alto mar é a melhor escola para a formação de verdadeiros marinheiros. Além do mais, em navios pequenos que jogam bastante, estão os homens sempre expostos à algum acidente como seja: levar uma pancada da porta da rêde, porta que pesa 455 kgs. na ocasião de içar a mesma, uma queda ou mesmo uma dentada de cação ou tintureira que quando jogados vivos no convés, ainda podem fazer uma arte apanhando um pedaço de perna descuidado. Também uma ferroada de arraia oculta, no momento em que cata o peixe.

O navio é do tipo clássico dos "trawlers", propulsão Diesel de 560 HP que lhe imprime velocidade média de 9,5 milhas por hora e cêrca de 3 durante o arrasto. Comprimento 37m, 80, guarnição de vinte e dois homens, raio de ação normal vinte e dois dias. Entre a tripulação estão incluidos seis alunos da Escola de Pesca da Marambaia, um mestre de rêde e três marinheiros portuguêses experimentados, antigos pescadores de bacalhau. O comando, confiado a ex-aluno diplomado em pesca; o restante inclusive os motoristas quase todos ex-alunos da referida escola.

E' equipado com sonda super-sônica que, registrando o relêvo batimétrico do fundo é preciso auxiliar para a navegação e localização do pesqueiro. Além disto, tem rádio-escuta e rádio-goniômetro.

Haveria no meu entender, necessidade de oficializar o diploma de mestre de pesca, facilitanto o exame para mestre de pequena cabotagem, aos que se julgassem habilitados para tal. Temos dezesseis estados marítimos e, pelos regulamentos atuais, para melhorar a carta o mestre tem que prestar o exame *um de cada vez no próprio Estado*, de sorte que admitindo um mestre de vinte e dois anos e que preste um exame por ano, só com trinta e oito anos terá sua carta para tôda a costa. Porque não fazer o exame d' uma só vez?

Outros pontos a meditar: liberdade para o navio pesqueiro, livre das exigências de entradas e saídas nos portos, só prestando conta às Capitanias em caso de avaria ou inquérito de fatos que o justifiquem. Facilitar a docagem dos navios nos diques da Marinha com taxas mais acessíveis. Aliás a Fundação é sempre grata à Marinha que lhe tem prestado boa colaboração.

Há atualmente bandeiras de várias nações pescando em nossas costas; vi no sul a holandesa, a sueca e a japonêsa. No norte ao que saiba, os japonêses pescam a albacóra à linha ao largo do Recife, os americanos, lagosta nas alturas do Ceará; dois baleeiros na Paraíba, pescando cêrca de trezentos exemplares durante a estação (o Chile pesca mil). Boa parte dêsses navios estrangeiros já foram nacionalizados e o serão pelos contratos em prazos determinados.

Uma vez o navio à caminho do pesqueiro, começa a *faina da rêde* que é retirada do paiol e começa a ser examinada, remendada si tem algum rasgão ou falha de malhas, colocados os flutuadores, entralhada, etc. Preparada assim, fica ao longo do convés pronta a ser lançada. A rêde é constituida por um grande saco ligeiramente troncônico de uns cinqüenta pés de comprimento, envolvido na circunferência da bôca por duas partes lateriais (asas) que são entralhadas em cabo de aço misto. O saco é de fio mais grosso e resistente e tem a parte final forrada com um tecido de rêde ainda mais forte; essa parte que arrasta no fundo também pode ser forrada com couro de boi. O comprimento total da rêde é de cêrca de 120 pés. O fundo do saco é fechado por uma laçada (nó alemão) que se desfaz para sair o peixe quando içado para o convés. Como seria impossível içar o saco todo, pois cheio pode conter cêrca de 20 toneladas, tem êle um estrôpo de aço que fraciona a parte inferior e que despeja, quando cheia, uns 2 000 kgs. de cada vez.

Despejado o peixe na parte cercada do convés, a mangueira d'água salgada começa a lavá-lo pois vem alguma lama e começa a faina de separação pelas qualidades. As asas da rêde levam em cada extremo dois cabos de aço que se ligam a uma travessa de madeira por sua vez ligada à *porta*. Cada porta pesa 455 kgs.; de formato retangular com um vértice arredondado, são de grossas pranchas de madeira guarnecidas de forte ferragem. As portas são ligadas por longo cabo de aço ao navio passando pelas patescas (espécie de roldanas) dos *arcos*, peças resistentes de forma aproximada de ferradura fixadas no bordo: um avante, outro a ré. Os arcos dão a feição própria a êsse tipo de navio.

A rêde é lançada com o navio em pouca marcha; segue-se a porta de vante e em seguida a de ré; depois os dois cabos são liagdos de sorte que olhando-se pela pôpa formam um ângulo muito agudo. A manobra de lançar a rêde é delicada, pois as portas têm que cair em posição adequada, a fim de conservar a rêde aberta e no fundo. Colhê-la é relativamente mais fácil pois o navio fica atravessado ao vento e, sôlta a junção dos cabos colhe-se normalmente com o guincho. Cada porta fica en-

tão pendurada ao respectivo arco e é essa a operação mais penosa com o balanço do navio em mau tempo.

Lançada a rêde começa a pesca com o arrasto, que dura geralmente 3 horas durante o dia e 4 horas à noite sem interrupção a 3 milhas por hora. Findo êsse prazo é a rêde colhida, içado o saco em uma ou mais vêzes conforme a quantidade de peixe, segundo o que já foi dito acima. Já houve lances de vinte toneladas e, nesse caso são dez vêzes fracionados para recolher.

Desfeita a laçada cai o peixe no convés e começa a operação de levá-lo e separá-lo; quando é uniforme e não vem refugo (peixe miúdo) a operação é facilitada, três homens em menos de uma hora podem acabar. Ao contrário, vindo muito peixe miúdo a separação é mais demorada e pode não acabar com a chegada da nova rêdada. O refugo é jogado ao mar com o auxílio de pás e sempre muita água correndo para facilitar. Vê-se então de dia, um lindo quadro: grande bando de gaivotas vem na esteira do navio aproveitar o alimento, assim como os lobinhos. — À noite geralmente vem menos peixe miúdo, principalmente quando o vento refresca.

A profundidade média da pesca foi de quarenta e cinco metros. Certos peixes como o cação são eviscerados. O peixe catado é pôsto em balaios (cêrca de 55 kgs.), e despejado pela escotilha do porão através de calhas, conforme o pedido dos três homens que lá estão estivando o mesmo nas *urnas* (espécie de prateleiras de madeira). O porão apesar de frigorífico leva cêrca de 10 toneladas de gêlo moído. O peixe é arrumado nas urnas com o gêlo de permeio; êsse por vêzes se aglutina, necessitando então ser partido a picarêta. O mais mole, como a *pescadinha*, não suporta muita compressão e é estivado mais para cima. Quando abarrotado pode conter cem ou mesmo cento e vinte toneladas. A qualidade do peixe foi na maior parte *cruvina* e *pescadinha olhuda* (Maria mole), alguma *arraia, cação*, incluindo a variedade chamada de *anjo* que é muito procurada pelos restaurantes; *congro, abróte, linguado*, pouca *enxova* (talvez as primeiras) e só uma *pescada* grande, *cambuçú* encontrada no norte.

A indumentária dos homens tem que ser adequada: os do porão, camisas de lã e japonas grossas; os da rêde, botas altas de borracha e japona impermeável.

A questão da migração dos peixes é muito caprichosa e complexa, obedecendo em parte aos mistérios da natureza: num mesmo pesqueiro, de um dia para outro, pode mudar inteiramente a qualidade do peixe. — Dado o grande desperdício dos exemplares miúdos, penso já ser tempo de cogitações para regulamentar as épocas de pesca, limitando-as, para dar tempo de procrearem as espécies.

Como já vai longe o tempo em que o pescado abundava às portas do Rio, conforme se lê no prefácio da obra do insigne almirante Frederico Vilar ("Pelas Indústrias de Pesca no Brasil" — Ed. Garnier 1911) em carta que lhe dirigiu o Presidente da então Companhia Nacional de Pesca "... O peixe era bom e abundante e vem acompanhado de lagostas e por um camarão grande, enorme, saboroso e tão claro e sem maresia que está fazendo sucesso nesta capital. Disse-me o Capitão que há muito peixe *sem perder de vista o farol da Rasa* (o grifo é meu) não havendo necessidade de ir mais longe..." Hoje os tempos mudaram: navega-se quatro a cinco dias para atingir os pesqueiros!

Quando não abarrotado o porão, uma meia carga já é considerada boa pesca e, dentro do raio de ação (vinte e dois dias para combustivel e rancho) começa a viagem de volta. A rêde é então preparada para ser guardada: retirados os flutuadores e alguns dos cabos de aço, é içada para secar.

A chegada do navio é muitas vêzes retardada ou apressada, conforme as flutuações do mercado. Chegando ao pôrto de pesca, junto ao entrepôsto da Praça 15, os médicos do serviço de inspeção examinam o estado do mesmo e começa então a descarga pela estiva do cais. E' ainda lavado e pôsto nas caixas sôbre vagonêtes. Si não arrematado nessa ocasião (a Fundação tem vendedor próprio) vai para o frigorifico do entrepôsto para ser vendido depois nas bancas.

Infelizmente, devido à ganância de intermediários açambarcadores, acobertados muitas vêzes por fôrças político-eleitorais, intervenção nefasta que não se quer banir, a alta do preço é provocada na saída do produto, indo o povo consumidor pagá-lo por preços exorbitantes.

O pôrto de pesca do Rio já está muito acanhado e a Divisão de Caça e Pesca já tem o projeto para ampliá-lo. Há um outro no Caju também deficiente.

Quase todos os pescadores são acordes de que o arrasto prejudica a criação dos peixes, destruindo-os em grande parte no nascedouro. Já usado para o bacalhau, houve nações que discordaram, porém a maioria aceitou.

Em Portugal o arrasto só é permitido no minimo a seis milhas da costa e fundo mínimo de 60 (sessenta) metros. O máximo fundo possível, nesse gênero de pesca é 600 (seiscentos) metros sendo então necessário mil metros de cabo para cada asa da rêde. Os barcos de pesca portuguêses, têm matricula para um ano livre de despachos das Capitanias; entre nós os pequenos barcos têm licença para um mês. Os do tipo R só podem ficar no pôrto vinte e quatro horas sem despacho. Felizmente muitos capitães de portos são compreensivos e facilitam a tarefa dos

pescadores, pulando por cima dos obsoletos regulamentos das capitanias.

Tanto na ida como na volta, fez-se uma parada no belo e calmo pôrto de São Sebastião, para tomar água; de taxas muito acessíveis, tornou-se o preferido para aguada dos numerosos navios de pequena cabotagem, que trafegam para o sul, sobretudo Itajaí e São Francisco, trazendo para o Rio madeira (tabuado de pinho para as construções de concreto armado).

Para finalizar êste despretencioso artigo desejava dizer algo sôbre a necessidade imperiosa que temos de começar ao menos, a organização de nossas *cartas de pesca*. O Uruguai as têm perfeitas, verdade que é País de pouca costa. O Estado do Rio Grande do Sul no seu completo serviço hidrográfico do pôrto, tem um estudo muito completo e interessante sôbre a piscicultura em suas costas: sedimentação, salinidade, etc., até a proporção de plancton (em milhões por litro). E' coisa sabida que o plancton é mais abundante nos mares frios, razão talvez pela qual os mares do sul sejam mais piscosos que os do Nordeste. No inverno, no sul, as pescarias são sempre melhores: já se apanhou vinte toneladas em lance e cento e cinco em quinze lances! Os japoneses no Nordeste têm estudos sôbre o assunto. Porque não começar tal serviço com um *navio-pesquisa* equipado com técnicos e pescadores experimentados?

Acresce que as informações sôbre migrações fornecidas, embora empiricamente, por todos pescadores velhos espalhados pelo nosso litoral, orientariam de algum modo, sendo mais um elemento subsidiário. O serviço de hidrografia do Ministério da Marinha que dispõe de vários pequenos navios para balisamento e faróis, poderia também cooperar.

Os bravos jangadeiros do nordeste conhecem muito bem os seus pesqueiros e é famosa a pesca das trinta e três (33 braças) nos mares do Ceará, da *cavala* na época própria.

E' sabido, por exemplo, que a *tainha* sai em época certa da Lagoa dos Patos para desovar no oceano (ao contrário de muitos peixes que procuram águas calmas para tal) e entra depois magra. Já se pescou ao largo do Ceará tainhas marcadas no Rio Grande do Sul.

O rádio-escuta que foi muito aperfeiçoado durante a última guerra, será um grande auxiliar para localização de pequenos cardumes com vantagens sôbre o radar que só serve para os grandes.

O radar usado na Itália para localizar cardumes de sardinha foi proibido, a pretexto de que estragava muito peixe, pegando os miúdos; como em Portugal a sardinha tem que ter a dimen-

são mínima permitida de onze centímetros do olho à ponta da cauda.

Os pescadores costumam dizer que o "peixe quando não canta, dança"; assim, conhecem o ronco da *cruvina*, o pulo da *tainha*, etc. Está provado que até o minúsculo plancton emite irradiações.

Os tenazes japoneses tudo experimentam para modernizar os métodos de pesca: para organizar as cartas, usam chapinhas especiais para marcar o peixe; a última guerra lhes trouxe ensinamentos de que procuram tirar partido. Assim, da cinta magnética para evitar minas, tentaram um processo (ainda não comercial) de criar um forte campo magnético em volta do navio o qual passando nas proximidades do cardume, tonteia o peixe que é então aspirado por bomba de sucção.

Enfim, já fizemos alguma coisa pela pesca e teremos ainda muito que fazer; depois do que observei porém, posso afirmar com certeza: a nova frota pesqueira da Fundação Abrigo Cristo Redentor, será o começo da redenção dessa atividade tão útil e necessária à economia brasileira.

* * *

DEVE SER SUPRIMIDO O ENSINO DA ASTRONOMIA NA ESCOLA NAVAL?

Pelo Capitão de Fragata da Marinha Francesa **J. Lasvigne.**

Não deve ser considerado o Homem senão nas suas relações com o Universo.

Dr. de Wandel

Na disciplina objetiva do estudo do Céu há indicações precisas que nos fazem lembrar que existe um caminho a seguir e muitas correções a fazer.

J. Duvivier

Tradições e necessidades. — Os currículos escolares e o desenvolvimento dos conhecimentos. — Objetivos a atingir.

Num número da *Revue Maritime* um escritor discreto trouxe à discussão, com certo bom humor, o problema do ensino da Astronomia aos futuros oficiais da Marinha num artigo sob o título: *E' ainda necessário ensinar Astronomia na Escola Naval ?".*

Voltando hoje ao assunto, não é nossa intenção entabolar polêmica, nem criticar uma escola que veneramos, e cujos currículos atuais não conhecemos muito bem. Muitas vêzes o estudo da Astronomia apresentou-se-nos enfadonho, mau grado o indiscutível mérito e o grande quilate científico do temível professor a quem foram confiadas numerosas turmas de cadetes do *Borda*.

Devemos, ainda mais, confessar que, por termos jogado ao mar, numa certa manhã em que saimos guarda-marinha, juntamente com os nossos bonés de alunos, os livros de Astronomia, não mais pudemos utilizá-los para completar os nossos conhecimentos astronômicos.

Não obstante, de então para cá, muitas vêzes o nosso pensamento se voltou para os mundos estelares e chegamos a lamentar a perda daqueles cadernos, aos quais estamos agradecidos porque êles nos fizeram mais familiar o Céu.

Não é, porém, menos verdadeiro que o conhecimento a fundo dos triângulos esféricos e a dedução das fórmulas com êles relacionadas, só oferecem um interêsse muito restrito para a elaboração de duas retas de altura. Afora o conhecimento de alguns astros principais, a técnica dêste trabalho mais se refere à rotina do que a conhecimentos astronômicos sérios.

Seja qual fôr o astro observado : o sol da manhã fresca, o ardente da meridiana tropical ou a fulgurante promessa dum raio verde, tantas vêzes esperado e tão raramente visto; seja a imutável Polar, a Venus-Lúcifer ou a Venus de Berger; Sírio, a zarifa clara; Castor e o seu gêmeo, sempre unidos nas profundezas das noites límpidas; os pregos brilhantes do cinto de Orião; Júpiter grande e claro, lactando seus filhos; o altivo Cruzeiro do Sul, encanto dos poetas: êsses corpos celestes e seus tão numerosos irmãos, cujos nomes e reflexos não nos chegam do segrêdo dos círculos máximos, e, sim, das comparações, no decorrer das guardias à noite, nas compridas viagens, entre o Céu estendido sôbre as nossas cabeças e o instrumento de nome amàvelmente burlesco que todo navio bem humorado, no mar ou no oceano, é obrigado a possuir — Bitácula — para a qual vão tantos olhares, à luz duma lâmpada discreta, antes de voltá-los para o cintilante infinito. Êsses astros, todos, a qualquer hora, se transformam, por intermédio do sextante, em números enfileirados, e o Guarda-marinha de serviço na ponte de comando, no rápido cálculo duma reta de altura encontra uma ajuda maior do que nas sábias obras de *astronomia de posição* e nos exemplos práticos que as tábuas modernas não deixam de apresentar.

Mas, será isto suficiente para condenar uma ciência que tem sido conservada por tradição na bagagem intelectual dos ex-alunos do *Borda*.

Se acharmos que um trabalho intelectual só tem valor quando permite chegar a conclusões quase imediatas ou quando abre o caminho a novas investigações, evidentemente a astronomia de posição já não se impõe nos currículos da Marinha. Não existem mais segredos nela e, no futuro, estará fechado o caminho à arte de descobrir novas equações para se situar sôbre a carta invocando os astros com a ajuda do sextante.

O tempo dos *Cavalheiros do "Borda"* e dos batizadores de fórmulas inéditas (Monsieur de Saint-Hilaire) que permitiam ao explorador, ao marinheiro ou ao aviador determinar e traçar sua posição de maneira cada vez mais precisa

e num tempo cada vez menor, parece já ultrapassado, e qualquer navio pode ao meio-dia assinalar a sua derrota sôbre o mapa-mundi com bandeirinhas policromas que marquem a sua posição, com menos de uma milha de êrro.

Não pondo em jôgo outro argumento que o de caráter prático, poder-se-á, mais dia menos dia, suprimir numerosos capítulos da História, que já não apresentam outro interêsse que o de mexer com a nossa curiosidade; ou riscar do curso secundário, o latim, para gáudio dos novos estudantes. E, o que dizer de romancistas e poetas? Que prestígio poderiam êles conservar perante o olhar da posteridade?

Serão numerosos os Oficiais de Marinha que hajam tido muitas oportunidades de utilizar na prática as austeras leis da termo-dinâmica que lhes foram ensinadas?

Todavia, à guisa de resposta, pode-se fazer valer o fato de que um cérebro *mobilado à francesa* — isto é, bem preparado, bem provido, bem instruído, bem educado — deve ter um conceito cabal do *por quê* e do *como* daquilo que se faz; e ainda se pode acrescentar que certos métodos de além-Atlântico têm seu lado ruim. Mas há um outro motivo mais imperioso que o assinalado. Os currículos sobrecarregados incessantemente por novos *achados* (ou descobertas) em campos que ainda permaneciam inexplorados no começo do último conflito, adquirem, dia a dia, tal amplidão, que os cérebros das gerações moças não terão, daqui a pouco, possibilidade de assimilar os cardápios — ou as drogas — que se lhes apresentem.

Oferecer currículos extensos a inteligências moças, fatigadas pela disciplina dos estudos e das provas, é freqüentemente pô-las, mesmo a contragôsto, na necessidade de optar por alguma coisa para a qual não estão preparadas. Esta opção nem sempre pode concordar com uma boa formação para a carreira bem concreta à qual se destinam. Os espíritos pouco avisados inclinar-se-ão naturalmente para os conhecimentos que se lhes apresentem mais agradáveis e assimiláveis.

Preciso é, também, levar em conta o fato de que, perante a instabilidade dos tempos e a incerteza nos próprios lares, muitos rapazes pensem — e isso é bem possível — em acautelar-se para o futuro, no caso em que a preferência inicial para uma carreira militar os leve a uma experiência pouco atraente, apesar da primitiva inclinação para aquela profissão.

Dado o intenso crescimento do campo de conhecimentos que têm aplicação à Marinha, se o número de anos a passar nas aulas da Escola Naval permanecer constante, não tardará em chegar o dia em que se torne necessário fazer uma nova seleção das matérias que seja possível ensinar nela, e de ùnicamente conservar as que fôrem precisas a uma boa orientação de base. E a escolha deverá ser muito meditada, porque podem seguir-se-lhe conseqüências tanto para os indivíduos quanto para a Marinha.

É evidente que uma educação de dois anos, ainda mesmo para os espíritos mais próximos da maturidade, não pode dar um resultado completo. Em tão curto lapso terão que ser deixados de lado muitos parâmetros para depois introduzi-los pouco a pouco na equação pessoal de cada um — um após outro — até atingir à maturidade intelectual do espírito. É de importância primordial escolher entre êles, com imparcialidade, quais são os que devem ter prioridade.

☆

A Escola recebe cada ano no seu seio rapazes que estão próximos da *idade do homem* e cuja maturidade está freqüentemente freiada ou desviada por alguma influência familiar ou por uma disciplina escolar excessivamente rigorosa.

Para moderar ou para reforçar a personalidade, para obter em cada espírito o desenvolvimento do senso de responsabilidade individual e o crescimento do potencial fisiológico, o primeiro objetivo da Escola é fazer homens. Tal intuito está implicitamente contido na finalidade que se persegue e se consegue durante a permanência dos alunos na Escola, por obra do próprio caráter dela e dos seus métodos de ensino.

Logo que êles saem da Escola de Aplicação, são confiados aos Alferes — Segundos Tenentes — encargos os mais diversos, nos que a sua responsabilidade entrará em jôgo: na direção de pessoal, muitas vêzes de idade madura e experiente, sôbre o qual haverão logo de exercer uma autoridade incontestável; na condução, como Comandante ou como oficial de guarda de uma unidade; no manêjo e conservação dum material precioso e de alto custo.

Senso de comando, senso de marinheiro e senso técnico; eis as três qualidades primordiais que a Escola deve incutir-lhes. As diferenças que se apresentem exigem a aquisição nos campos moral, intelectual e físico de potencial de equilíbrio que normalmente só pode ser obtido com uma ampla experiência.

Tendência dominante no momento. — Influência dos primeiros anos da profissão. — Importância crescente da missão educadora da Escola Naval.

Em certas épocas da evolução dum povo ou duma raça verifica-se a existência de pendores dominantes, e é sob a ação dêles que diversos espíritos se inclinam a uma forma de expressão bem determinada. Sem embrenharmo-nos pela História a dentro, mencionaremos simplesmente a *Geração 1900*, de traços bem marcantes e da qual ainda hoje se fala. Quando estas tendências são fortes e não estão controladas, se desenvolvem como os cipós na selva virgem e, apossando-se do indivíduo, determinam, quase que fatalmente, uma insuficiência de equilíbrio.

Neste meio século, tanto no mundo ocidental como no mundo asiático, que sai brutalmente dum letargo e onde a supremacia dos técnicos toma uma amplidão inquietante, é natural que os espíritos insuficientemente moldados se sintam atraídos pela idéia de pertencer algum dia a uma nova elite. E isso mesmo tem sido confirmado na Escola Naval no decorrer dos anos que se seguiram à guerra, podendo-se observar um marcante entusiasmo pelos estudos de orientação técnica e, conseqüentemente, um certo declínio do interêsse pelas atividades de caráter militar e marítimo.

Êste pendor para a técnica é uma das características principais da geração atual. Antes dela tomar forma, é preciso encaminhá-la, controlá-la, ou seja, frear as dominantes gerais do momento, quando elas importarem em algum obstáculo, em alguma oposição, ao prosseguimento dos objetivos essenciais. Mais tarde, quando o equilíbrio estiver plenamente firmado no indivíduo, já se terá dado tempo para essas características se expressarem com uma forma menos imperiosa.

Com a multiplicidade e a complexidade dos materiais sôbre os quais descansa o valor bélico das unidades de guerra modernas, é evidente que os oficiais encarregados do seu manêjo deverão ter sólidos conhecimentos técnicos. Num navio *recem-nascido* estas preocupações bastarão para absorver todo o tempo de seus oficiais, que não virão a sentir a necessidade da evasão para se distrair em tarefas mais humanas, mais viris e que não são nem menos importantes nem menos belas. E' aí que os oficiais e os seus chefes estão chamados a fazer sua prova.

Em conseqüência, se bem que o ponto de partida, que é a Escola Naval, não deva deixar de entreabrir certos horizontes aos imperativos técnicos, não deverá fazê-lo sem algumas reservas, e procurando, sôbretudo, fornecer a cada aluno uma bagagem intelectual suficiente para, ulteriormente, poder encetar sem grande esfôrço os estudos indispensáveis, nas escolas de especialidades.

Sem nos querermos mostrar pessimistas, pensamos que, se do começo da formação dos Oficiais de Marinha se conceder um lugar de excessiva importância aos estudos de orientação técnica, se obterá uma sedução muito grande no sentido da técnica e em detrimento de outros misteres cuja utilidade prática é possìvelmente menos evidente, e para os quais as faculdades que se precisa adquirir são muito mais complexas, porque neles não é sòmente a inteligência que entra em jôgo.

A aspiração de desempenhar um rol de chefe e o talento necessário para bem cumprí-lo; o gôsto e o senso da verdadeira autoridade, prenhe de serviços, sacrifícios e exemplos, não são, infelizmente, inatos em todos os homens.

Para que um adolescente, ainda, esteja apto para fazer obra de chefe é preciso : ora um atavismo poderoso que nem sempre está em função da altura ou frondosidade da árvore genealógica; ora uma educação privada semelhante à que deve emanar duma grande escola militar; ora, então, circunstâncias particulares, em geral rudes e dramáticas, que obriguem a acordar qualidades latentes dormidas secretamente no indivíduo.

Durante os primeiros anos da carreira, poderosas influências intervêm para completar a formação inicial.

Antes da guerra eram raros os oficiais que entravam para uma escola de especialidades sem já ter feito uma campanha ou participado dum dêsses cruzeiros longinquos, mercê aos quais os nossos navios, impecáveis, levavam seu pavilhão a todos os mares. Cada marinheiro ganhava ali, ao mesmo tempo, orgulho da Pátria, amor à carreira e senso do mar.

Para completar essa formação, tanto no Oriente (o Tonkim, por exemplo) como no Ocidente (Martinica, etc.) as esquadras de Toulon e de Brest, em incessantes exercícios, formavam o espírito no senso da manobra e da técnica e no emprêgo de materiais — êstes mais simples que os de hoje — que lhes deixavam tempo livre para aferrar-se à ponte de navegação e para se devotar ao cuidado da gente de bordo e adquirir, no contato dela, essa experiência que tão necessária é para quem quer comandar.

Depois veio a guerra e, mais tarde, durante dez anos, foi no crisol da Indochina onde foram ganhar sua têmpera. No que diz à Marinha, foi esta a guerra dos Alferes. Entre os nossos companheiros, cujos galões apresentavam ainda os vestígios das insígnias de Aspirantes, houve muitos que cairam, outros sentiram formar-se-lhes o caráter, e não foram poucos os espíritos nos quais acordou e se desenhou a vontade de atingir horizontes perdidos, sentindo o gôsto do sacrifício e o desapêgo necessários para realizar plenamente a sua missão de Oficial de Marinha.

Sôbre as águas barrentas dos deltas, como entre as rajadas dos monzóis; nas embarcações de fundo chato, percorrendo os rios, ou nas patrulhas de mar alto ou nas formações da Aviação Naval, sulcando os céus de Tonkim; vivendo na intimidade duma mesma vida com as suas tripulações, cuja responsabilidade êles tinham ao seu cargo, os alferes, em sua maior parte, viram germinar e crescer neles o senso duma autoridade mais segura e mais humana: da autoridade que segue os caminhos do coração.

Mas para adquirir o complemento prático indispensável à educação recebida sob o céu de Armor, a guerra é uma ocupação nada desejável; os navios de mar alto chegam ao fim da sua existência e, até as novas esquadras sulcarem os mares, a Baille vê como a sua obra, ao mesmo tempo que se nobilita, torna-se estafante.

A técnica e o espírito de análise. — O espírito de síntese, qualidade de Chefe. — Relação entre o espírito de síntese e o conhecimento das leis universais. — Influência dêste conhecimento sôbre a evolução do pensamento.

Nunca insistir-se-á demais sôbre os fundos extravios e sôbre as tendências, às vêzes inconciliáveis, que uma iniciação técnica prematura pode provocar com relação a imperativos marinheiros e militares.

Conseqüência a certos processos de moderna interpretação, a idéia de Ciência cristalizou em volta das ciências exatas e do lado experimental do conhecimento e da investigação científica.

Esta interpretação avoluma-se no fim do século XVIII e se firmou, ainda mais, no século passado, ao tempo em que o Positivismo de Augusto Comte — cuja boa influência no campo da investigação não pode ser negada — achou funda ressonância nos espíritos, numa época em que a ciência se lançava pelos roteiros, completamente novos, da conquista do mundo material.

Durante muito tempo, tudo aquilo que não fôsse suscetível de prova experimental rigorosa era motivo de troça, se pretendesse o nome de ciência. Aquela irresistível arrancada no sentido das realizações materiais colocou os homens de ciência na necessidade crescente de escolher caminhos cada vez mais estreitos.

Nesta época parece difícil prever que no futuro se possa evocar um todo suficientemente homogêneo para, um espírito profundo, poder estabelecer a síntese e, dela, lançar-se a investigações técnicas precisas, permanecendo, no entanto, ligado a idéias de ordem geral.

O tronco das realizações materiais tem-se subdividido num feixe múltiplo de ramos que se ampliam e estendem em ritmo espantoso para, ao seu turno, ramificar-se novamente : e é assim que, nos nossos dias, a idéia de técnica evoca, com muita razão, uma imagem inatingível de dispersão. Acaso não estamos a ver, na nossa própria carreira, dissociarem-se já técnicas que nasceram em fontes comuns há apenas alguns anos ?

As técnicas de transmissões e de detecção cujos trabalhos se desenvolviam sôbre bases de limites amplamente confundidos, não seguem hoje por caminhos cada vez mais divergentes ? Precisam os técnicos em propulsão com motores estarem prèviamente iniciados nos arcanos mais secretos da propulsão a vapor ?

Sem dúvida que remontando-se ao passado, estudando cada história particular e agrupando-as para assim chegar à fonte, — a idéia mater — o especialista pode obter uma síntese completa das coisas; mas, então, se aparta do plano técnico para entrar no plano universal. Ser-lhe-á isto uma árdua tarefa à qual dificilmente poderá chegar. A bagagem de conhecimentos científicos que lhe é necessária e o hábito de concretizar, que deverá adquirir para assenhorear-se dum ramo qualquer do saber humano, exige uma especialização tão avançada, uma concentração mental tão intensa, acumulada sôbre alguns pontos tão limitados, tão circunscritos, em comparação com a extensão do campo científico, que dificilmente poderá pretender — salvo raras exceções — conseguir, ao mesmo tempo, o domínio do seu próprio campo e ainda dispor de tempo para meditar sôbre o conjunto e dêle tirar a síntese.

O técnico atual fica, pois, por necessidade, debruçado sôbre o seu próprio ramo, com a atenção voltada para observar-lhe o crescimento e proliferação. O espírito de análise; mais do que qualquer outro, se satisfaz desta maneira. Mais desde o momento em que o espírito de análise encontra a

sua satisfação em si próprio, desde que a necessidade de regeneração na síntese não se faz sentir no indivíduo, êle poderá, sim, constituir-se num produtor indispensável à sociedade, como um eficiente agente de execução; êle, porém, estará apto sòmente para desempenhar um rol limitado.

A dispersão da vida e do pensamento, o desinterêsse cada dia maior para os estudos e atividades de alcance universal, estão, sem dúvida, entre as grandes fraquezas da civilização ocidental no seu atual estado, quando *diploma de técnico* vale por um verdadeiro título de nobreza.

E, não obstante, desde que a atividade do homem deva aplicar-se num plano de direção e de comando, o conhecimento das relações existentes entre as partes e o todo e o poder de sintetização que dêsse conhecimento deriva, chegam a tornar-se necessidade. "Nada se pode explicar separadamente e o verdadeiro interêsse que cada coisa apresenta reside na sua relação com o conjunto" (*J. Duvivier*).

Os postos de comando em que se tomam resoluções para a luta contra os elementos e contra os homens, só podem ser confiados a pessoas acostumadas a abranger, num relance, os conjuntos complexos, e a sintetizar essa visão em ordens práticas, precisas e breves. É aí onde reside em grande parte a autoridade e a competência dos verdadeiros chefes.

Sob outro aspecto, reconhecendo que as especializações são necessárias para o melhoramento da vida da humanidade, como para o bom andamento dos navios de guerra modernos, não se pode deixar de afirmar o caráter arriscado e até inumano de certas investigações científicas, nem a imperiosa necessidade de elevar-se por cima das contingências imediatas dum anseio de realizações concretas e não controladas pelas leis morais, para achar em superiores ideais condutores o senso da nossa própria grandeza e os deveres que daí dimanam para nós.

Não pode ser pôsto em dúvida o valor do conhecimento das leis universais como fontes de tais idéias condutoras e de grande poder de sintetização. Em contato com as constantes do Universo é como se adquire a consciência indispensável aos que têm — ou um dia vão ter — exercício de autoridade.

Quem quiser chegar a pertencer à verdadeira elite, não poderá chegar a ela se não tiver consciência dos problemas provenientes da existência dessas leis — que não dependem da vontade do homem — se êle não adquirir a convicção íntima da preponderância do universal sôbre o detalhe.

E' interessante verificar a influência benfazeja sôbre o pensamento científico, do conjunto de investigações que conservaram caráter universal. Para combater o dogmatismo frio que nos começos dêste século levara a ciência para um impasse moral, tornou-se necessário, para fazer que o pensamento dos homens de ciência encontrasse seu equilíbrio, escancarar as portas do infinitamente pequeno lado a lado das do infinitamente grande.

Nestes dois extremos pelos quais o pensamento avança às apalpadelas, em que a medida exata dos valores e dos resultados tem chegado a fazer-se impossível, o homem acaba por duvidar de seu próprio poder. O físico moderno, mais sábio que o do século passado, ignorante dos limites das suas próprias investigações, vira mais moderado e mais tolerante. Enfrentando os dois infinitos, o homem encontra-se a si próprio : síntese que é o justo meio ao qual se impõe o equilíbrio.

Tôda a potência contrabalançante da Natureza nos seus sábios comportamentos se encontra equilibrada nestas indissociáveis leis que regem a conduta do átomo, como a do imenso Celeste. O ritmo da vida e da energia dos átomos se encontra tanto nas palpitações do nosso coração como nas manifestações estelares. Porque não haveria de encontrar-se a expressão do mesmo ritmo universal na vida e na morte dos povos, das raças e das civilizações ? na existência das grandes leis morais em que êles tomaram a luz ?

E se considerarmos o ponto "Gama" não mais como um abstrato que se desloca sôbre o equador celeste, mas como uma concretização dos grandes ciclos solares, que, cada vinte e cinco mil anos, tornam a fazer sua ronda no mesmo ponto do céu, talvez encontrassemos nêle a visão grandiosa das civilizações desaparecidas, cujos restos eloqüentes ainda emergem das areias do deserto ou do humus das selvas virgens.

Assim, a compreensão das relações que há entre as partes e o todo, manancial de equilíbrio do pensamento, deve nascer da percepção das leis da Natureza.

Importância duma pedagogia de síntese incluída no ensino das leis universais para a formação de oficiais.

Num artigo sob o título "A crítica das ciências morais e políticas perante o Universo", por J. Bellin Milleron, pode-se ler "Para pôr remédio às fraquezas atuais, é preciso não sòmente uma grande energia intelectual e moral, como também, e por cima de tudo, uma pedagogia de síntese que

se inspire nas aquisições mais, amplas da humanidade. Os nossos conhecimentos, tão numerosos, de nada nos servem para compreender a relação entre as partes e o todo, para aperfeiçoar a nossa pessoa, se ignorarmos a necessidade do espírito de síntese para a ação cotidiana".

Quem mais precisa aperfeiçoar-se e compreender as relações entre as partes e o todo, é aquêle que, a espera de possìvelmente ter que dirigir combates, dos quais dependerá a sorte dos povos, deverá, desde moço, carregar sôbre os ombros a responsabilidade de outros homens, conduzindo-os na sua labuta, protegendo-os e comandando-os durante a sua vida.

Com respeito àquele que estiver destinado a manter o cetro dessa autoridade, é indispensável a adoção de, entre outras múltiplas disciplinas, uma pedagogia de síntese que lhe permita adaptar-se à visão de conjunto; e isto enquanto o seu espírito fôr ainda um metal puro e maleável e antes da expansão do seu pensamento esbarrar nas preocupações técnicas.

A aquisição da consciência da subordinação do detalhe ao universal forma parte integrante da aprendizagem da profissão de Oficial da Marinha, e essas raízes principais é na Escola Naval que nascem.

Juntamente com a primeira vela, com a primeira voga, com o primeiro vôo e com o primeiro enjôo de calouro, surgem os primeiros contatos preciosos com os elementos; com êsses elementos que chegarão a ser os companheiros acolhedores e brutais, porém sempre fiéis e atraentes durante tôda a existência, desapiedados às vêzes, porém especialmente com os incompetentes e com os imprudentes que, não tendo querido adaptar-se ao ritmo da natureza, acreditam poder fazer entrar o Universo nas suas próprias concepções.

Porém, o alcance mental duma ação tão empírica está subordinado a numerosas experiências que só podem intentar marinheiros determinados. Assim, multiplicando estas experiências no tempo de permanência na Escola é necessário assistí-las com um preparo intelectual, ao qual o aluno duma grande escola está especialmente adaptado pelos anos de estudo ininterrupto.

Aí é que intervém o estudo da Astronomia "como um meio de expansão do espírito". Certamente que há outros; porém, os currículos duma escola não podem abranger todos os tópicos, e, no caso presente, a conservação duma tradição mais do que centenária, mesmo precisando de algumas readaptações, só pode trazer benefício.

Com a exceção daqueles cujas investigações se dirigem para os mundos cósmicos, é entre os homens que cruzam os ares, os desertos e os mares — e para os quais é, não obstante, o espírito prático uma necessidade cotidiana — onde há o maior número de capazes de sentir como entre êles e o Céu se estabelece uma corrente de íntima compenetração propícia às meditações mais proveitosas.

Não acreditamos, entretanto, que a Astronomia de posição possa ser de grande utilidade neste trabalho de comunhão entre o pensamento do indivíduo e o Universo que o rodeia. É evidentemente de alguma utilidade para fazer compreender os princípios da elaboração e obtenção do "um ponto no mar"; mas, na verdade, só representa uma ginástica intelectual, muito útil para desenvolver o senso da análise.

Em compensação, o conhecimento da natureza, da vida e do deslocamento das estrêlas e das longínquas galáxias pertence — como pertence a própria compreensão das fôrças naturais ligadas à profissão de marinheiro — ao número dos meios mais propícios para formar espíritos amplos e equilibrados nos poderes sintéticos profundos.

Conseqüentemente queremos a adoção na Escola Naval de um programa relativamente extenso de Astronomia Física (Cosmografia) com perspectivas emocionantes, em detrimento duma Astronomia de Posição, de alcance muito mais restrito, e de estudos de natureza técnica, cuja necessidade imperiosa não se deixa sentir senão muito depois, em casos excepcionais.

Traduzido da "*Revista de Marina del Peru*" pelo Prof. Pedro de Miranda.

REVISTA DE REVISTAS

SUMÁRIO — *A Estratégia da Fôrça de Superfície da Alemanha na Segunda Guerra Mundial — Como se mede a radioatividade no "Nautilus".*

A ESTRATÉGIA DA FÔRÇA DE SUPERFÍCIE DA ALEMANHA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Capitan zur See **H. J. Reiniche** (da antiga marinha alemã)

As fôrças de superfície da Alemanha dariam muito mau resultado durante a II Guerra Mundial, isto é, elas fracassariam se tivessem que fazer frente ao inimigo numa grande Jutlândia. Quase tôdas as grandes unidades, o *Bismarck* e o *Scharnhorst*, por exemplo, nada mais fizeram que interromper temporàriamente as linhas de comunicação do inimigo e foram eventualmente destruidos por fôrças superiores do adversário. Entretanto tudo teria sido muito diferente se a marinha de guerra da Alemanha (e muito particularmente sua arma de U-boats) não tivesse desempenhado um papel secundário e até de terceira categoria com relação ao favorito exército alemão e à *Luftwaffe*. E' essa a impressão corrente que terá todo observador que apreciar o histórico da marinha alemã durante a Segunda Guerra Mundial.

Embora essas impressões sejam válidas, sòmente quando o pesquisador conhecer e compreender os problemas com que se defrontava o Alto Comando Naval da Alemanha é que êle conseguirá pôr bem em foco todo o panorama. Êste artigo tem por fim apresentar o ponto de vista de um velho comandante alemão a respeito do que Wellington chamou "o outro lado da colina".

* * *

Digamos antes de mais nada que a marinha alemã não cogitou nunca ou teve ilusões quanto à superioridade numérica de seus adversários navais. Não pensávamos em grandes Jutlândias onde nossas muito ultrapassadas fôrças de superfície pudes-

sem encontrar e destruir o inimigo. Qual era então o fim principal da posse de uma esquadra de superfície pela Alemanha? Êle consistia apenas nisto: nossos planejadores navais acreditavam que nossas fôrças pudessem chamar sèriamente a desafio o contrôle marítimo dos nossos inimigos e assim quebrar suas linhas vitais de comunicação, ou diminuir-lhes a capacidade de acossar nossas próprias linhas, muito embora essas últimas estivessem longe do local específico onde nossos barcos de superfície estivessem atacando. O simples fato de existir a fôrça alemã de superfície causaria grandes efeitos sôbre a estratégia dos Aliados tanto para regiões remotas, como para as próximas.

O conceito estratégico fundamental do Estado-Maior naval alemão consistia em tirar o maior partido possível das fôrças à sua disposição, mas evitando batalhas decisivas com unidades inimigas de fôrça igual ou superior. As unidades de superfície deveriam ser dispostas em qualquer ocasião de modo que, com uma demora mínima, pudessem alcançar os pontos mais fracos do inimigo e, logo que o inimigo começasse a concentrar fôrças superiores, nossas unidades pudessem ainda alcançar bases seguras ou desaparecer na vastidão dos oceanos. Sabíamos muito bem que estávamos operando contra a marinha britânica, um adversário bem treinado e experiente, mas a análise cuidadosa que fizemos de suas estratégias e táticas históricas e atuais, levaram-nos a considerá-lo um ortodoxo e conservador. Assim sendo, durante a primeira parte da guerra, esforçamo-nos por fazer o que não era usual e causasse surprêsa. Êsse plano baseava-se em parte na bem fundada presunção de que a pesada maquinária administrativa do Almirantado Britânico pudesse preparar-se para as ações de surprêsa com alguma dificuldade e hesitação. O valor total de uma tal conjetura só pode ser determinado depois de um estudo cuidadoso e profundo de tôda a história naval anglo-alemã.

Ao irromper a guerra em setembro de 1939, o grande programa de construção da marinha alemã estava muito aquém de sua finalização, e uma das decisões iniciais a ser tomadas consistiu em sabermos se uma porção vultosa das nossas verbas distribuídas deveria continuar a ter aplicação na marinha alemã, ou se, em vista da superioridade numérica da Inglaterra e sua capacidade construtora, a corrida naval deveria ser abandoda em proveito dos serviços da *Wehrmacht*. Sem pretender fazer qualquer apreciação pessoal quanto ao acêrto de uma tal decisão, posso declarar inequivocamente que a marinha alemã apareceu na cauda do plano, que deu preferência óbvia ao exército e à *Luftwaffe* — decisão essa que, presumo eu, estribava-se muito na persuasão de que a guerra não duraria mais que dois

anos e que, por isso, os navios capitais já construídos ou em final de construção, talvez bastassem para a luta. A resolução de não mais construir navios capitais e de empregar as verbas navais nos *U-boats*, e na construção de embarcações de pequeno porte, exerceu grande influência sôbre a estratégia do navio de superfície.

O Comando Naval Alemão nunca pôde empreender uma operação ofensiva com a confiança de que as substituições necessárias e adequadas fôssem logo feitas, ou que ainda estivessem nos estaleiros. Muito ao contrário disso, as perdas superiores às de contratorpedeiros eram insubstituíveis dentro de uma demora nunca inferior a quatro anos. Qual o resultado, então? Do nosso risco no planejamento estratégico desempenhar um papel maior do que o considerado aceitável na guerra. Em cada acontecimento imprevisto, a perda total das unidades pesadas tinha que ser jogada contra a impossibilidade de um grande êxito, por mais decisivo que êle aparentasse resultar desde o início da guerra. Dessas singulares circunstâncias, surgiu dentro dos grupos do planejamento alemão a convicção franca da necessidade da ação geral, mas uma ação que se considerava viável apenas raramente. Em todos os casos menos favoráveis, a segurança e o valor combatente das nossas maiores unidades da esquadra não poderiam deixar de ser tomados em consideração. Conforme será provado, teve um efeito importantíssimo sôbre o planejamento das operações, para desgôsto dos jovens "ativistas" que existiam entre a oficialidade.

Para completar esta consideração sôbre os fatôres que influenciaram sôbre a estratégia do navio alemão de superfície, mais uma poderá ser adicionada: — a questão do óleo combustível pela qual nós eramos repetidamente enleados. O óleo foi sempre um artigo de fornecimento escasso para a marinha, e, durante os anos anteriores à guerra, os comandantes dos torpedeiros e contratorpedeiros tiveram muitas vêzes que reduzir rigorosamente os cruzeiros em prol da economia de combustível. Mas todo o pêso dessa falta de combustível não foi sentido tanto senão depois de 1942, quando o consumo de milhares de toneladas de óleo para uma grande operação na superfície só podia ser considerada favorável se houvesse perspectiva de resultado promissor. Embora a marinha quisesse conservar sua minguada cota mensal de óleo, as economias assim feitas não poderiam ser utilizadas no mês seguinte, porquanto a distribuição que vinha atrás ainda aparecia mais reduzida. Em conseqüência da predileção pelo comando da *Wehrmacht*, a direção do suprimento, deficiente entre os outros serviços, causou também repetidas pilhagens no aprovisionamento naval e, além da falta absoluta

de combustível, a marinha lutava muito em particular com a ameaça constante da aviação inimiga, e com a falta de transportes para o serviço de suas bases avançadas.

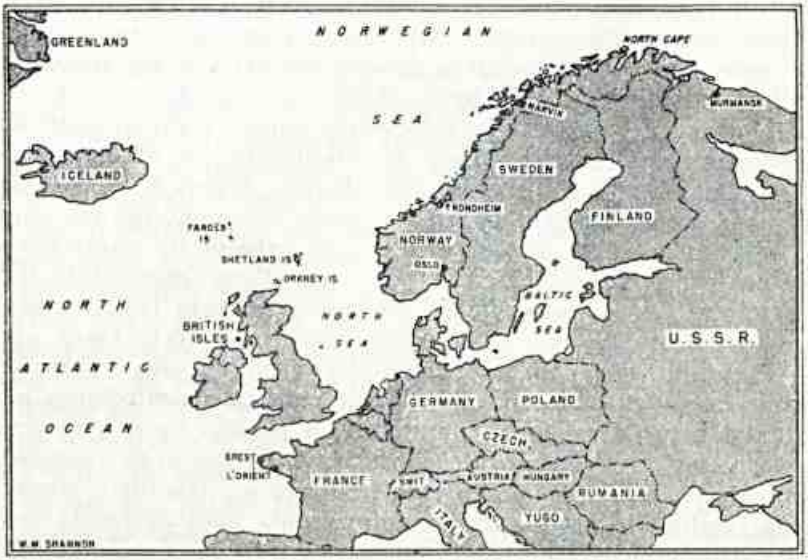
A falta absoluta de combustível estorvou grandemente o planejamento estratégico da Alemanha, e se reconhecemos inteiramente essa deficiência e as dificuldades encontradas para sua distribuição, deparamos com mais um outro motivo de magna importância e não muito menos pesado na balança do que o poder relativo, o qual vem a ser a posição geográfica, e o problema das bases inimigas. Examinando-se uma carta do Mar do Norte e da costa alemã, verifica-se imediatamente que o mar fronteiriço acha-se bloqueado pelas Ilhas Britânicas e pela Escandinávia neutra, e representava, em suma, a única saída existente em 1939. Além disso, se a nossa estratégia naval devia visar a interrupção das linhas inglêsas de suprimento por meio dos navios de superfície e dos "U-boats", a missão teria que ser cumprida nos pontos focais das zonas da navegação comercial, situados ao oeste, e ao sudoeste das Ilhas Britânicas, conhecidas pela denominação de "Western Approaches". Reconhecíamos bastante que não deveria constituir objetivo da marinha alemã destruir a *British Home Fleet* antes de atacar as rotas marítimas da Inglaterra, pois essa solução era absolutamente impossível sob a base do poder relativo. Acreditou-se, porém, que com a ação dos nossos navios capitais contra os pontos mais fracos, situados ao longo das rotas de importação britânica, poderíamos ainda esperar um efeito múltiplo desejável. Sem contarmos com um grande número de êxitos isolados, previamos que o nosso adversário fôsse compelido a escoltar seus comboios com encouraçados, aumentando assim a duração do comboio e o gasto no emprêgo dos navios mercantes. A aplicação de encouraçados no serviço de escolta exigiria por seu turno o recurso de contratorpedeiros para protegê-los, melhorando assim a oportunidade da ação dos submarinos alemães. Com um tal efeito dispersivo no emprêgo da tonelagem da esquadra e dos navios mercantes, os Inglêses ficariam privados de qualquer oportunidade para o empreendimento de operações ofensivas contra os litorais mantidos pelos Alemães. Assim foi executada a estratégia básica dos navios de superfície da Alemanha.

Voltando a lançar um olhar rápido sôbre a nossa carta nas cercanias do Mar do Norte, nota-se que, para se alcançarem boas zonas para operações frutíferas contra a navegação comercial, impunha-se o rompimento do bloqueio britânico em dois pontos críticos, isto é, no estreito com 150 milhas de largura entre a Noruega e as Shetlands, e nos estreitos ao norte e ao Sul da Islândia. Partindo de Helgoland, um grupo tarefa ou um cor-

sário isolado teria que enfrentar a perspectiva de navegar umas quatro mil milhas náuticas em águas dominadas pelo inimigo antes de chegar ao teatro das operações, a umas trezentas milhas ao sudoeste da Islândia. Além disso, ainda seria necessário navegar com grande velocidade, muito especiamente na passagem pelos Estreitos, o que viria redundar em maior despesa de combustível. Ficou então reconhecido, depois do cálculo da travesia, que sobravam um dia e meio, que mal davam para navegar na zona de operações e sem um estoque de combustível para reserva em combate. Se por acaso fôsse encontrado um "alvo" em tais circunstâncias, navegando-se pela rota tempestuosa Halifax-Escócia, então nada mais se poderia fazer que jogar com a sorte, com mais a sobrecarga de ter que correr por duas vêzes o grande risco de achar-se em águas controladas pelos Britânicos. Isso porque, enquanto a partida para a viagem pudesse ser feita sob a proteção da noite, a viagem de regresso, com especialidade depois de uma irrupção no Atlântico, tornar-se-ia fatalmente numa fôrça caudina ainda mais agravada pela falta de combustível.

Conforme ficou demonstrado pelo *Bismarck* e outros corsários, o fator crítico era menos o da passagem dos Estreitos que o fato de, uma vez estando para além das passagens pela Islândia, não haver base de combustível à disposição, ou qualquer outro recurso imediato no Atlântico Ocidental. O reabastecimento feito por meio de navios tanques, que tiveram que desempenhar mais tarde um grande papel nas operações de corso, também sofreu as dificuldades da travessia feita por êsses auxiliares que trabalhavam às ocultas e sôbre os quais recaia a responsabilidade de responder pela vida dos que estavam nos navios de combate da zona de operações. Resultou de tudo isso que, na expectativa de melhora da situação básica, o Comando Naval alemão limitou suas atividades até os Estreitos em ambos os lados da Islândia. Ganhamos com isso uma valiosa experiência e um conhecimento bastante significativo das reações dos nossos adversários e que provaram mais tarde ser de muita importância.

A ocupação da Noruega, em abril de 1940, não veiu alterar essencialmente aquela situação. Embora seja verdade que a travessia ilimitada do Atlântico teria sido reduzida a 1 500 milhas, se Frondheim fôsse usada como base, os portos do mar da Noruega tinham a desvantagem de sofrer a atividade da espionagem inimiga e não possuiam recursos adequados. Em conclusão, mesmo depois da tomada da Noruega, a Alemanha continuou segregada da zona de operações do Atlântico Médio por um duplo cinto de segurança e sem ter apoio de reserva para além das barreiras já referidas. Por conseguinte, uma ofensiva de



Região ocupada pela marinha alemã, quando irrompeu a segunda guerra mundial

Quando procuravam determinar o melhor emprêgo dos grandes navios de superfície na II Guerra Mundial, os Alemães eram obrigados a considerar numerosos fatores que eram muitas vêzes desprezados pelos críticos da política naval da Alemanha. Na vanguarda de todos êles figurava o fator geográfico, conforme revela êste artigo.

grandes proporções no teatro das operações não poderia ser classificada como um sadio plano estratégico.

A situação geral mudou completamente num abrir e fechar de olhos quando, após o colapso da resistência francesa, em julho de 1940, todo o litoral da costa do golfo Biscaia, de Brest até o Gironda, caiu em nossas mãos. Daí por diante, para qualquer dos lados da barreira de proteção inglesa, havia uma porta aberta, — aberta não só para os nossos navios de guerra, mas também para os auxiliares necessários, os ronceiros navios-tanques. Tiramos todo o partido possível dessa situação, logo que os portos franceses do Atlântico ficaram em condições de acomodar uma parte da Esquadra. Convém dizer, porém, que o aspecto favorável dessa situação não podia ser tomado em alto valor. Brest fica numa região hostil, de modo que qualquer atividade alemã chegaria por certo aos ouvidos da espionagem inglêsa. Além disso, êsse velho pôrto estava bem dentro do raio de ação dos aviões da *Royal Air Force*. As rotas que correm umas seiscentas milhas para oeste de Brest eram flanqueadas ao norte

pelo canal da Mancha, e ao sul por Gibraltar. Assim, embora as saídas para os "Western Approaches" ficassem encurtadas, os casos do reabastecimento de combustível durante aquelas tentativas não foram simplificados.

Os leitores americanos precisam não esquecer que foi sempre possível aos Inglêses concentrar superiores fôrças de batalha, reforçadas por porta-aviões, contra os grupos tarefa que ousassem sair para o Atlântico. Portanto, o Comando Naval do *Reich* teve que raciocinar exatamente como um comando tático em seu passadiço, isto é, que depois de um combate e de uma corrida a tôda fôrça, importaria na prática se demandar o litoral francês ou procurar um navio tanque para reabastecer-se. Era êsse um caso inteiramente diferente da situação do chefe de uma esquadra, dispondo de bases para onde êle podia correr, se faltasse combustível, ou fazer rebocar outras unidades avariadas, ficando o chefe no teatro das operações.

O caso era diferente com os Alemães. Por falta de bases no além-mar, não sòmente no Atlântico ao ocidente, mas também ao norte e ao sul da nossa zona de operações, tivemos que criar postos artificiais de abastecimento com os nossos esquivos tanques. Não se podia nunca saber se essas "vacas leiteiras" estavam ainda flutuando, quando alguém se aproximava delas no local de *rendez-vous* com os tanques, ou se seria possível avistarem-se seus mastros no horizonte. Ainda assim, o reabastecimento no mar nas regiões brumosas do Atlântico do Norte era uma alternativa diferente da que se encontrava no Pacífico. Quando os grandes navios, cobertos de pesada crosta de gelo e debaixo de tremenda queda de neve e chuva, procuravam aproximar-se e efetuar a atracação, a faina requeria de todos o máximo esfôrço titânico. E era sempre assim, porquanto os pontos de reunião marcados na zona sul eram procurados raramente por ficarem muito distante.

Considerando-se a situação do comandante de uma unidade de um grupo-tarefa alemão em viagem, e reconhecendo-se o grau de interêsse que êle tomava pelo combustível, torna-se clara a razão por que êle não participava dos cometimentos no Atlântico. Tais escoltas eram grandes consumidoras de óleo combustível, embora fôssem classificadas crônicamente como tendo pouco raio de ação. O reabastecimento delas dava uma dor de cabeça continuada, porquanto a possibilidade de um encontro com fôrças superiores do inimigo exigia que as unidades fôssem sempre conservadas abarrotadas. O observador americano que se lembrar das surpreendentes emprêsas realizadas pelas fôrças-tarefas norte-americanas no Pacífico, não deve deixar de reconhecer as dificuldades estratégicas encontradas nas áreas de

operações dos Alemães e o poder relativo das fôrças oponentes. No Pacífico, uma esquadra americana enormemente preponderante, ameaçada principalmente por submarinos e aviação, mas costumadamente favorecida pelo bom tempo, gozou de uma situação muitissimo favorável. Mas aqui no Atlântico, onde o bom tempo é inteiramente medido em "horas", os nossos pequeninos grupos-tarefas tinham que estar constantemente preparados para fugirem das fôrças superiores do inimigo, e não podiam ser estorvados por contratorpedeiros, que constituiam antes um perigo do que uma proteção. Seria necessário ir muito longe para se tentar calcular a necessidade de combustível de, digamos, quatro contratorpedeiros, mas qualquer conclusão a que se poderia chegar quanto às nossas perdas, durante nossas guerras de corso no Atlântico central, procurando saber se elas seriam reduzidas com a presença de contratorpedeiros, é coisa que fica infelizmente a perder de vista da questão de indagar se a participação do contratorpedeiro era absolutamente praticável.

Para exemplificação, tomemos um grupo-tarefa alemão, composto de dois encouraçados, um cruzador pesado e quatro contratorpedeiros, fôrça essa que, segundo nossos cálculos, teria uma capacidade de 14 000 toneladas de óleo combustível. Sem entrar em combate, essa fôrça consumiria diàriamente umas 2 000 toneladas, possuindo uma vida provável de não mais de seis dias. Seus contratorpedeiros teriam que ser reabastecidos de dois em dois dias, devido ao consumo relativamente elevado de combustível, e para que a fôrça não ficasse em completa dependência do navio-tanque. Esta consideração reduz consideràvelmente o raio de ação do grupo-tarefa e obriga a fazer-se seu reabastecimento de quatro em quatro dias, operação que requer umas trinta e três horas de trabalho de bombear, no caso de haver apenas úm navio-tanque à disposição. Êste cálculo não incluiu mais dez horas de manobra necessária, mesmo durante as melhores condições do estado do tempo no Atlântico do Norte. Se juntarmos aqueles dois dias de reabastecimento ao dia e meio de viagem de ida-e-volta ao local de reunião com o navio-tanque, torna-se evidente que a eficiência de um tal grupo-tarefa fica grandemente reduzida pelos contratorpedeiros sem raio de ação. Necessitando de dois dias para reabastecimento, e de dois a quatro para viagem, uma tal fôrça estorvante disporia apenas de doze horas por semana para fazer o serviço de patrulhamento na zona que lhe fôsse escalada.

Concluindo nossas considerações sôbre o problema de combustível, vê-se claramente que a questão recai finalmente na situação geográfica da marinha alemã. Embora ela tivesse sido substancialmente melhorada com a queda da França, as des-

vantagens operacionais acima mencionadas ainda perduravam devido à falta de bases seguras nas proximidades da rota para Halifax. A situação criada pelo colapso da França foi, contudo, explorada até o limite máximo. Em mar-alto, no Atlântico, nossos grupos-tarefas destacavam-se da nossa fôrça superior e utilizavam-se dos navios-tanques com impunidade relativa, enquanto não apareciam os piquetes britânicos e as unidades de tarefa ainda não estavam aparelhadas com radar, dispositivo técnico êsse que nós passámos a usar com grande resultado desde 1939, embora apenas com finalidade tática. Foi em conseqüência dêsse aparelho de longo alcance, virtualmente à prova de qualquer estado de tempo, que a nossa situação geográfica tornou-se tão desfavorável para nós que as operações remotas não mais se justificavam.

A dramática operação do *Bismarck* durante a primavera de 1941, demonstrou com clareza tremenda que as passagens por ambos os lados da Islândia não mais poderiam ser investidas sem se tornarem notadas, e que havia desaparecido virtualmente a possibilidade de se escapar dos superiores caçadores britânicos. Daí por diante, os nossos navios-tanques que serviam de bases, não tiveram mais segurança. Poderá ser dito que a nossa área de operações no Atlântico decresceu na razão inversa do desenvolvimento da atividade da exploração do radar britânico. Supondo-se que os chefes navais da Alemanha tenham conservado sempre em mente o caso do poder relativo, e concordassem então em não realizar o impossível, só poderiam ser planejadas operações onde não se cogitasse de abastecimento de combustível, isto é, nas áreas onde se pudesse penetrar de modo independente. A perda do *Bismarck* foi o alto preço que pagamos por uma dessas operações, muito embora não constituísse uma surprêsa para nós. Previam-se grandes riscos, e o fato do *Bismarck* pagar caro foi apenas em conseqüência de um acêrto de torpedo que, infelizmente, tornou o encouraçado impotente. Com o fim dêsse breve periodo de tempo de operações em que se faziam travessias pela Biscaia, a posição geográfica voltou a ter novamente influência predominante nas demais operações dos navios de superfície.

Examinando-se até onde chegava a influência do nosso valor estratégico militar nas áreas não alcançadas pelas fôrças-tarefas alemãs, destaca-se como sendo de grande significação o periodo que vai de 1940 a 1941. À declaração anterior de que só a ocupação do litoral do golfo de Biscaia pela *Wehsmarcht* possibilitou grandes ações de superfície contra os comboios britânicos nos "Western Approaches", temos que acrescentar mais que a ação dos corsários foi realmente necessitada devido ao desenro-

lar dos acontecimentos no Mediterrâneo. Essas operações no Atlântico médio destinavam-se, e não pouco, a desviar as fôrças inglêsas de superfície, com sede em Gibraltar, a fim de não interferirem com as linhas de suprimento do Eixo para a África do Norte. Enquanto os grupos tarefas estivessem em atividade no Atlântico ou pudessem ameaçar de Brest, a célebre "Fôrça-H" inglêsa teria que ficar estacionada em Gibraltar, e pronta para encontrar-se com os corsários do comércio.

Foi sòmente devido a atividade agressiva do *Hipper*, do *Scharnhorst* e do *Gneisenau*, durante o inverno de 1940-41 (x) que se tornou possível a constituição do *Afrikakorps*, e acudir às necessidades na África do Norte. O comando naval das águas entre a Sicília, Tripoli e Benghazi foi conquistado no Atlântico, talvez menos por batalha do que por pura pressão estratégica. Podemos acrescentar que a retirada dos navios de superfície que se encontravam em Brest foi facilitada pelo êxito do general Rommel, que estabilizou o teatro das operações no Mediterrâneo durante o verão de 1941. Também houve necessidade de contribuir para contrariar a ofensiva do Reich contra a Rússia em 1942, agravando o problema do suprimento dos Aliados para Murmansk, o que veiu pesar na balança dos interêsses no Mediterrâneo.

A idéia de abandonar a base naval de Brest foi nesse intervalo fortemente recomendada devido aos crescentes ataques aéreos feitos da vizinha Inglaterra. A decisão, para mudar para o norte nossas unidades de superfície, foi motivada pelo fato anteriormente citado da Rússia estar muito necessitada de socorro aliado. Visto estar cada vez mais aumentando a quantidade de material de guerra que naquela ocasião se fazia pelo canal da ilha Bear, ao largo do cabo Norte (canal que tem apenas 120 milhas de largura durante o inverno), pareceu ser lógica a exploração das vantagens geográficas que nos oferecia a Noruega. Previa-se que uma ameaça feita pelas unidades de superfície, sediadas na Noruega, contra a rota seguida pelos comboios pelo norte da Rússia, forçaria os inglêses a fazerem uma alteração drástica nas suas operações de cobertura, as quais até agora vinham sendo necessárias apenas contra a aviação e os submarinos alemães nas águas árticas. Se os nossos adversários fôssem compelidos a enviar fôrças pesadas com os comboios para Murmansk, mais contratorpedeiros seriam inevitàvelmente escalados, aliviando assim a tarefa dos nossos submarinos e talvez permitindo que se desse auxílio a outros teatros de operações,

(x) Ver: "The Scharnhorst Gneisenaum Team at its Peak", página 82, agôsto, 1956 — **Proceedings**.

como por exemplo ao Extremo Oriente. Tais foram as considerações que levaram ao famoso "Channel Dash" (x) pelo grupo de Brest, e à subseqüente reunião das fôrças de superfície da Alemanha ao norte da Noruega durante o verão de 1942. E' desnecessário dizermos aqui que o resultado das operações realçou as deficiências das bases na Noruega, muito principalmente a de Altenfjord, que fica a leste do cabo Norte. Nenhum dos numerosos ancoradouros possuia de fato facilidades adequadas para reparos, sendo que o dique mais próximo para receber navios de grande calado encontrava-se a mil milhas de distância. Ficou amplamente provado, pela sorte do *Tirpitz*, que os ancoradouros árticos eram fracamente defendidos contra os navios de superfície, submarinos e ataque aéreo; que a contra-espionagem era obstada com grande dificuldade, e que a grande distância até a Alemanha tornava o serviço de reabastecimento de combustivel um motivo para grandes aborrecimentos, muito especialmente em vista do êxito crescente dos ataques da *Royal Air Force* contra a navegação comercial pelo litoral norueguês. Para finalizar, a Noruega tornou-se o túmulo da esquadra de superfície do *Reich*.

Em resumo, fica esclarecido agora o motivo por que o poder relativo da Esquadra e a situação geográfica impediram que a Alemanha concorresse na aposta para a supremacia naval durante a Segunda Guerra Mundial. A impossibilidade de substituir nossas perdas iniciais mostrou que era prudente evitar encontros com fôrças superiores do inimigo. A predominância naval dos Aliados era ainda aumentada pela falta que a Alemanha sentia das bases ultramarinas. Os compromissos das nossas fôrças de superfície e a escolha de seus setores de combate eram ainda influenciados muito pelas exigências estratégicas de outros teatros de guerra. O objetivo estratégico dos nossos grupos tarefas visou sempre o transporte marítimo do inimigo. O combate com os navios de guerra dos Aliados só era cogitado no caso de ser considerado inevitável, ou quando êle pudesse reduzir a capacidade de transporte de carga da navegação inimiga.

Nenhum oficial da marinha alemã sustentará que ela estava bem preparada em tudo para a guerra, quando foi declarada em setembro de 1939. Até mesmo a data marcada para sua inteira "conclusão" era o ano de 1948. Embora já possuíssemos um certo número de navios de superfície, outros ainda estavam em construção e só foram concluídos ao principiar a guerra.

(x) Ver: Captain Reinick — "The German Side of the Channel Dash", página 637 — junho de 1955 — **Proceedings**.

Se o Alto Comando fêz ou não o melhor uso possível dêsses navios de superfície, no intento de cumprir o objetivo visado e para o qual êles foram construídos, é isso um assunto que requer estudo detalhado e reflexão. Mas, para haver justiça, os julgadores devem procurar compreender bem, e conservar sempre diante de si, os problemas básicos com os quais se defrontava a Marinha Alemã.

Do *"Proceedings"* de fevereiro de 1957

Tradução de *A. de Azevedo Lima*
Cap. Frag. reformado

COMO SE MEDE A RADIOATIVIDADE NO "NAUTILUS"

R. C. Wadel

Divisão Nuclear do Laboratório de Pesquisas Navais

Os porta-vozes da Marinha têm declarado muitas vêzes que o USS *NAUTILUS* (figura 1) representa um marco no progresso Naval de importância comparável tão sòmente à substituição da vela pelo vapor. Êste progresso tem tomado tal surto, que desenhistas e engenheiros não descansam no afã de resolverem os muitos e complexos problemas encontrados na construção e equipagem de submarinos de propulsão atômica. Um dêsses problemas tem sido o de providenciar à segurança radiológica da tripulação. Não sòmente foi preciso aperfeiçoar uma peça do equipamento para medir a radiação em situações críticas a bordo dos submarinos, mas ainda aperfeiçoar outra de agir de maneira a inspirar confiança nos longos períodos de tempo durante os quais êles navegam submersos, muitas vêzes em grandes velocidades.

Nas fases iniciais de esbôço e construção do *NAUTILUS*, a atenção se prendeu ao aperfeiçoamento de invento que medisse com segurança a radioatividade das partículas de ar dentro do submarino. As primeiras tentativas de construção de um aparelho útil falharam. Como resultado, o Laboratório de Pesquisas Navais foi convidado a aperfeiçoar ràpidamente um detector-contador que funcionasse efetivamente. O aparelho foi construído e, dentro em pouco tempo, instalaram-se no *NAUTILUS* três modêlos idênticos. Estão localizados a distância um do outro mas, tanto quanto possível, próximos dos melhores lugares de averiguação da irradiação. Um está assentado na frente, perto dos camarotes dos oficiais; outro, num compartimento diretamente sôbre o reator; e o terceiro perto do centro de contrôle.

O aparelho, batizado com o nome de Detector-Contador Radiac CP-275/BEQUIA consta de três unidades. A maior unidade (figura 2) aloja o filtro, o detector e o mecanismo contador. A unidade central contém a bomba de ar e seu respectivo motor. A menor unidade contém repetidores com indicadores luminosos.

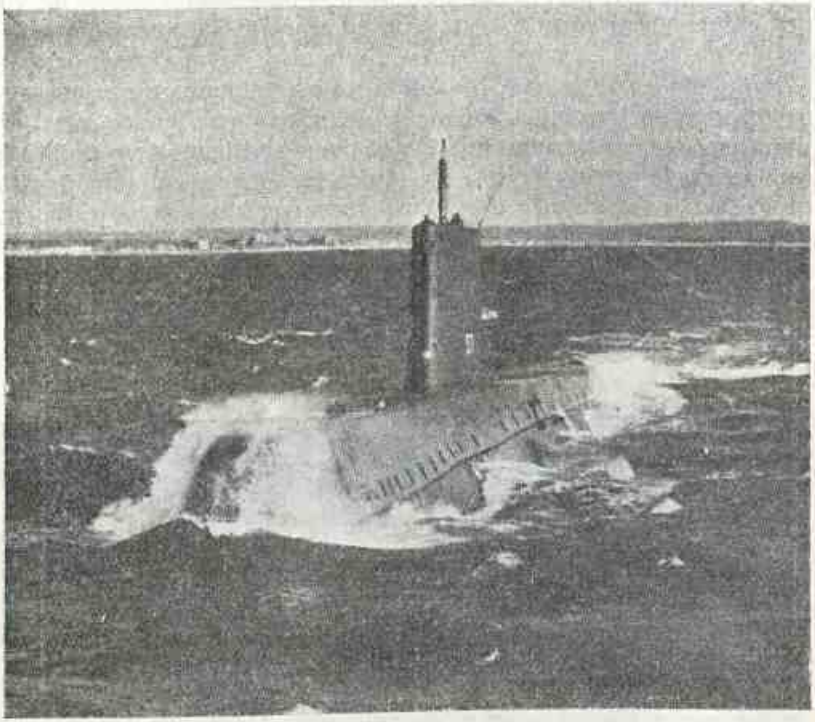


Figura 1 — O USS "Nautilus" rumo ao mar

Os testes revelaram que o invento possui a necessária segurança e sensibilidade. Atua, outrossim, sem dificuldade, num campo de radiação de partículas "gama" de 10 "miliroentgens" por hora. A execução é boa, apesar do ruído, do abalo e da vibração do navio. O aparelho permite leituras de radioatividade numa seqüência entre 8 x 10 - ^{10} e 8 x 10 - ^{7} "microcuries" por centímetro cúbico e, assim sendo, assegura à tripulação que a atmosfera está realmente dentro dos limites de tolerância da radioatividade. A rapidez da colheita de amostras de ar para exame, de 2,5 pés cúbicos por minuto, considera-se como bastante para uma leitura satisfatória da condição da atmosfera.

O manual oficial em uso no NRL sôbre segurança radiológica relaciona 78 isótopos aéreos que podem encontrar-se numa atmosfera sob experiência. O novo invento é capaz de acusar ao máximo possível os níveis de exposição de 68 dêsses isótopos e demonstra um significativo desvio para uma atividade de 10 - ^{9} "microcuries" por centímetro cúbico.

O ar atmosférico é captado para experiência à razão de 2,5 pés cúbicos, por minuto, bombeando-se o ar através de um filtro de movimento vagaroso. As emanações de qualquer depósito radioativo armazenado no filtro, impressionam um cristal luminoso cujos lampejos são apanhados e amplificados por um amplificador. Instrumentos eletrônicos indicam por meio de oscilações de um ponteiro e de sinais de alarme quando o grau de radiação está muito alto. Para terem certeza da precisão do aparelho, os cientistas da NRL deram especial atenção à bomba de seleção e lubrificação do ar, à instalação do filtro e à construção do chassis, à escolha e montagem dos dispositivos elétricos e aos detalhes do circuito.

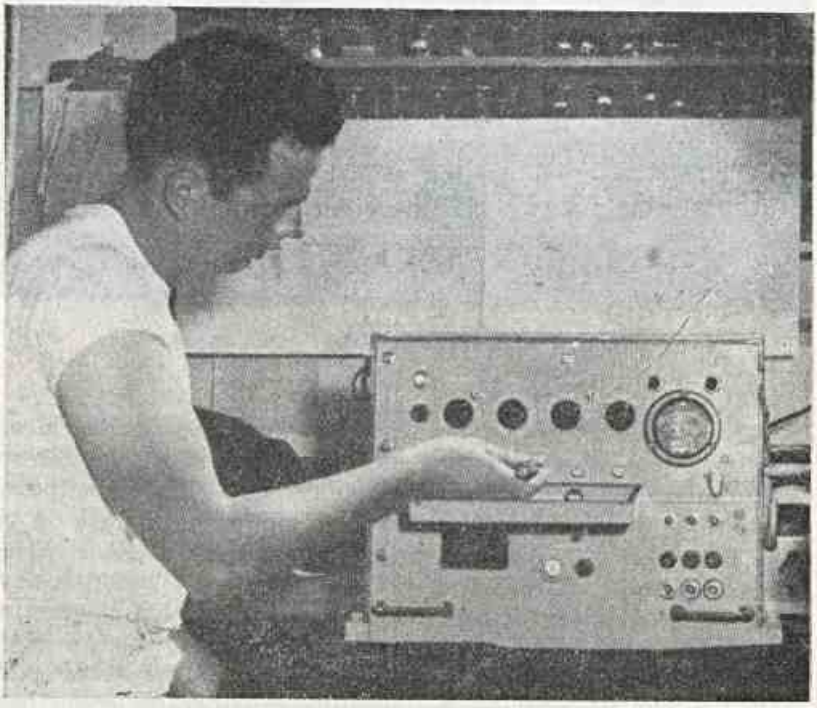


Figura 2 — O Laboratório

O aparelho foi planejado de maneira a ser de fácil manutenção. A construção de seu tipo de gaveta permite fácil acesso a tôdas as partes dos instrumentos mais importantes; luzes de advertência indicam automàticamente certos defeitos de funcionamento do instrumento e nela estão construídos os sistemas de verificação de calibramento e voltagem. Ao todo, o aparelho pesa 543 libras e ocupa 13,29 pés cúbicos.

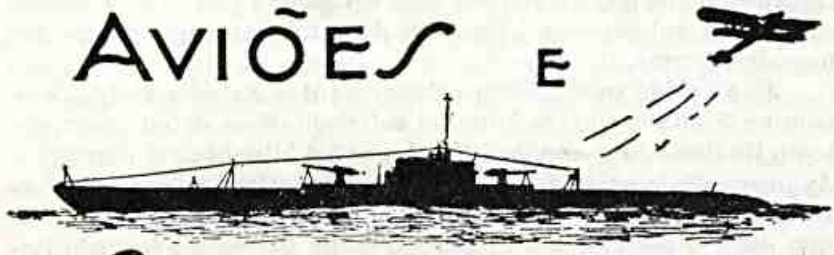
A proteção oferecida pelo Detector-Contador tem sido de grande importância no êxito das operações do *NAUTILUS*. Como ainda continua na Marinha a transição para o emprêgo da fôrça nuclear, é certo que o aparelho terá muito maior aplicação.

Descrição mais detalhada do Detector-Contador é dada em relatório do "Progresso NRL" de junho de 1956, que se pode conseguir do Escritório de Serviços Técnicos, Departamento de Comércio, Washington, D.C.

De *All Hands*

A. de A.L.

AVIÕES E SUBMARINOS



SUMÁRIO — *Torpedo! — Salvamento Submarino — Decolagem e pouso verticais.*

TORPEDO!

Theodore Roscoe

De "Operações Submarinas dos Estados Unidos"

Disparos sob a superfície

"Submarino" e "Torpedo" são dois têrmos estreitamente relacionados entre si, visto que para fazer-se a história de um dos dois, torna-se necessário estudar a do outro. O submarino e a carga explosiva de profundidade nasceram e viveram no mesmo berço sub-aquático. Concebidos na Nova Inglaterra por David Bushnell, foram aperfeiçoados simultâneamente pelo gênio náutico norte-americano Roberto Fulton. O submarino foi inventado com o propósito expresso de levar ao combate uma carga demoledora, de profundidade, e o torpedo automóvel moderno evoluiu como a máquina idealizada para conduzir essa carga até o alvo.

E' óbvio que o comportamento do torpedo possui influência direta sôbre tôdas as operações submarinas. Pertence ao submarino localizar o alvo, regular convenientemente o torpedo e lançá-lo no momento exato. Depois que o torpedo entra em função, é êle que tem que "assumir a responsabilidade". Uma chafurdice, uma vacilação ou qualquer outra falha, e a operação, tôda, fracassará. Essa deficiência pode importar na perda do submarino. E' ocioso dizer-se que — como os submarinos — também as batalhas podem perder-se em conseqüência à falha dos

torpedos, e que o êxito de tôda uma campanha pode ver-se ameaçado se os submarinos houverem de combater empregando armas defeituosas.

Já é sabido que a fôrça submarina dos Estados Unidos entrou na Segunda Guerra Mundial sofrendo dêsse defeito. Sòmente ao finalizar já o ano de 1943, é que tal situação foi corrigida. As provações e as amarguras que os submarinos sofreram como resultado dessa desvantagem traçaram uma história que bem que diz dos méritos dos homens que, na defesa do torpedo naval, souberam contornar os defeitos dêle, e dos que, corrigindo-os, o transformaram numa arma eficiente.

Um peixe metálico temperamental

O torpedo automóvel Withehead, conduzindo 18 libras de algodão pólvora, e sendo capaz de conservar uma velocidade de 6 nós, foi, outrora, um maravilhoso e complicado mecanismo; porém, comparado com um moderno torpedo submarino, é uma invenção tão simples como seja uma lancha movida a gasolina.

Pesando, aproximadamente, uma tonelada e meia, com alcance efetivo de, no máximo, 9 000 jardas, o moderno torpedo autocontrolado é realmente um "robot" submarino. Os empregados pela marinha norte-americana nos começos da Segunda Guerra Mundial eram lançados por tubos lança-torpedos, empregando ar comprimido. Uma vez na água, podiam situar-se automàticamente à profundidade pré-escolhida e percorrer inicialmente uma trajetória curva, para, logo depois, empreenderem em linha reta, o seu caminho, como se fôssem balas avançando para os alvos. Imagine-se-os como projetis que, logo de disparados pela arma, pudessem virar à esquerda ou à direita e dobrar a esquina à procura do alvo a que se destinam; uns projetis dotados da habilidade de submergir e depois elevar-se ao nível conveniente à sua trajetória! O torpedo que, evidentemente, não é um projetil, possui estas mágicas possibilidades.

O vapor de água, que se gera forçando a passagem de um jato atomizado de aquêle liquido através de um aquecedor de álcool, fornece a energia para o movimento. O seu govêrno se realiza mediante um mecanismo giroscópico. Um muito sensível sistema hidrostático, reagindo às pressões marítimas, controla a profundidade. O explosivo, transportado na cabeça de combate do torpedo, contém aproximadamente um quarto de tonelada de trinitro-tolueno.

A explosão era produzida por uma espoléta acionada por percussão contra o alvo, ou por influência magnética, ao atravessar o torpedo, o campo magnético produzido por um navio de aço. Ver-

dadeiramente que o torpedo com o qual os submarinos norte-americanos entraram na guerra eram uma arma notável; uma das mais completas máquinas de destruição jamais produzida. Tinha, porém, um defeito: muito freqüentemente *não trabalhava*.

Mostrou ser, em combate, extremamente *temperamental* no seu desempenho, não muito diferente ao de uma *prima donna* que se apresenta brilhantemente numa ocasião, e, noutra, deixa-se levar por um capricho histérico. Numa segunda-feira, um dêsses torpedos comporta-se magnificamente, "correndo diretamente em lançamento quente e normal", como dizem os submarinistas. Na quarta-feira, poderá pular à superfície ou detoar no caminho para o alvo. Na sexta-feira, talvez atinja o objetivo; mas falha na explosão. Domingo, já se torna capaz de afundar um contratorpedeiro a quatro milhas. Na realidade, a única característica certa do torpedo é a sua própria incerteza.

Os torpedos defeituosos não são fáceis de estudar; especialmente aquêles que apresentam falhas numerosas. Os da marca citada efetuavam corridas circulares erráticas, "frias" e, até, as vêzes, não funcionavam. Êsses transtôrnos foram pouco freqüentes e era possível geralmente, atribui-los a erros pessoais, deficiente preparo ou má regulação. Já os defeitos provenientes da idealização do torpedo ou da de sua espoleta de percussão, eram mais desconcertantes. Segundo temos descrito, umas vêzes os torpedos se movimentavam a maior profundidade que a predeterminada; outras explodiam prematuramente, em ocasiões muito perto do submarino, logo de armada a espoleta, e em ocasiões perto do alvo, dando à explosão, a aparência de um impacto, quando, na realidade, ela se tinha produzido a uma distância excessiva para danificar sèriamente o objetivo. Havia também os casos de acertar o alvo e não explodir. Todos êstes caprichos tinham a sua origem no preparo do torpedo ou no mau comportamento do mecanismo produtor da explosão, tornando assim diabòlicamente improfícuos os esforços para corrigi-los.

Por trás de cada defeito escondia-se mais um outro adicional. Tornava-se impossível descobrir e consertar todos êles ao mesmo tempo. A fugida do torpedo para grande profundidade estêve a ocultar a detonação prematura, e só quando aquêle primeiro defeito foi sarado é que se veio saber do segundo. A razão desta prematuridade foi achada na verdadeira caixa de Pandora que era o detonador magnético, e, quando se decidiu prescindir de tão complicado mecanismo e conformar-se com a explosão obtida pela simples percussão do impacto contra o alvo, foi

a cabeça do detonador que veio constituir-se no novo e maior problema.

Naquelas perplexidades não era menos desconcertante o fato das muito numerosas ocasiões em que os torpedos elaborados com os mesmos requisitos que os que fracassavam faziam seu caminho e seu trabalho com uma perfeição que nada deixava a desejar. Afundaram navios inimigos — milhares de toneladas — com a natural conseqüência de aumentar as dificuldades para localizar os defeitos dos destruidores engenhos.

O fator humano — de sempre difícil análise — contribuia para complicar o problema. No fim das contas, os torpedos se regulam, se apontam e se disparam pelo esfôrço humano. Uma apreciação falsa, um êrro de cálculo, um descuido ou uma manutenção deficiente, podem contribuir ao mau funcionamento do torpedo. Por isso mesmo as falhas não eram fàcilmente atribuidas à sua verdadeira origem: eram precipitadamente diagnosticadas e apressadamente remediadas. Evidentemente a guerra submarina era muito complexa, e o torpedo uma sua arma igualmente complicada, com a qual fàcilmente se obtinha um tiro dificultoso.

Muitos oficiais submarinistas foram de opinião que o torpedo deveria e poderia ter sido aperfeiçoado com antecipação e insistiram na sua opinião de que se tinha procedido precipitadamente. O Almirante Lockwood interessou-se pelo problema. Aquêles oficiais — e eram êles que tinham suas vidas dependendo do desempenho do torpedo — insurgiram-se contra a inércia sistemática e burocrática que se obstinava em não examinar as dificuldades existentes e tornava assim impossível e improficuo qualquer esfôrço para vencê-las.

Organizações militares em massa, com as suas ramificações interdepartamentais e suas complicações internas, ofereciam resistência às mudanças que se sugeriam para os projetis. Tiveram os submarinistas que movimentar-se numa atmosfera fria, e foi-lhes preciso desferir um imperativo movimento pró-revisão dos torpedos. Não faltaram altos chefes na organização de armamentos que atribuiram as falhas dos torpedos a erros do pessoal e consideraram as queixas existentes como um *alibi* dos comandantes para explicar o próprio fracasso! Foi assim como o êxito dos submarinos americanos viu-se retardado por culpa dos torpedos defeituosos. Só no outono de 1943, quando as fôrças navais se interessaram diretamente em resolver o problema, é que foi fornecida aos submarinos uma arma devidamente experimentada.

Marca 10 e Marca 14

Até o uso no mar, em setembro de 1943, do torpedo elétrico Marca 18, os torpedos mais empregados pelos submarinos norte-americanos foram os Marca 10 (para submarinos tipo S.), e os Marca 14 (para os submarinos de esquadra). O Marca 10 era veterano, com mais de uma década de experiência. Media 21 polegadas de diâmetro e pesava 2 250 libras, quando pronto para o tiro. Possuia turbinas que lhe davam um alcance de 3 500 jardas à velocidade de 36 nós. A cabeça de combate carregava 497 libras de T.N.T. (depois, 485 libras de Torpex) e levava espoleta Marca 3, que era um simples mecanismo de contato destinado a detonar a cabeça, ao produzir-se o impacto de encontro ao alvo.

O torpedo Marca 14, de 21 polegadas de diâmetro era mais comprido, mais pesado e mais rápido, possuindo alcance maior que o Marca 10. Ao deflagrar-se a guerra era o mais recente modêlo, produzindo-se em quantidade. Tinha uma dupla regulação de velocidade: uma, com 46 nós e alcance de 4 500 jardas; outra, com 31, 5 nós e 9 000 jardas. A regulação em baixa potência raramente era utilizada; o que deu lugar à produção, já no último período da guerra, do torpedo Marca 23, que era simplesmente o próprio Torpedo Marca 14 com o dispositivo de baixa potência eliminado. Neste artigo as denominações Marca 14 e Marca 23 serão empregadas indistintamente.

A cabeça de combate Marca 14 original continha 507 libras de T.N.T. Melhoramentos posteriores aumentaram-lhe a carga até 668 libras de Torpex. À cabeça de combate adaptou-se o detonador Marca 6. Era um mecanismo extraordinàriamente complicado, idealizado para explodir ao chocar-se de encontro ao alvo e também por ativação magnética por indução ao passar através do campo magnético de um navio de aço ou ferro.

O percussor Marca 6 havia estado em estudo durante muito tempo e a sua produção ficara sendo grande segrêdo. Só no verão de 41 foi dado ao conhecimento dos especialistas na arma e, ainda assim, ùnicamente ao dos Comandantes dos navios e Oficiais torpedistas. Não demorou a chegar-se à convicção de que os torpedistas também deviam adquirir alguma prática no manejo de tal comando. Entretanto, no começo da guerra o segrêdo fôra tão rigorosamente guardado, que, pràticamente, não tiveram qualquer conhecimento experimental dêle. Posteriormente, os fatos comprovaram que foi o Marca 6 e não o torpedo Marca 14 quem representou o papel de *vilão* no drama do mau funcionamento da arma submarina.

Por irônica circunstância, antes de entrarem os Estados Unidos na guerra, os alemães já tinham descoberto que o detonador magnético dêles era de comportamento muito incerto para poder ser lançado por submarinos. Em emprêgo similar ao que davam ao seu os americanos, mostrara-se tão pejado de defeitos que, depois de muitas experiências, foi eliminado dos submarinos germânicos. Igualmente rigosas deveriam ter sido as provas com o detonador Marca 6 antes de lançá-lo ao serviço de guerra; entretanto, a maneira como foram conduzidos os exercícios dos submarinos, privou o seu pessoal de exercer qualquer contrôle sôbre o percussor; o que certamente não teria acontecido em tempo de paz.

O torpedo é uma máquina cara: o Marca 14 excede em custo os dez mil dólares por unidade. Um critério de economia fazia com que não se gastassem os torpedos, em treinos. Quando eram disparados em exercícios, não levavam nem o percussor nem a cabeça de combate. Esta era substituída por uma especial que se enchia com água, e disposta de maneira que o torpedo, ao chegar ao final de sua corrida, expelia o líquido e, reduzido assim em seu pêso, ascendia à superfície, onde podia ser recuperado. Para evitar danos ao alvo e ao torpedo regulava-se êste para uma certa profundidade que assegurasse a sua passagem sob o alvo, em vez de chocar-se contra êle. Esta maneira de praticar permitia, sim, apreciar a perícia do comandante para efetuar a aproximação e o ataque; também confirmava a habilidade dos torpedistas e, teòricamente, as possibilidades do torpedo. Mas todo isto não podia pôr a prova o mecanismo do percussor, nem tampouco verificar a excessiva profundidade a que passasse o torpedo, quando as corridas a pouca profundidade o teriam expôsto a fazer impacto sôbre o alvo. As verificações dos dispositivos reguladores da profundidade do torpedo e de deflagração do percussor na cabeça de combate, eram da responsabilidade do Poligono da Estação Naval de Torpedos de Newport, em Rhode Island, e os submarinistas tinham que aceitar suas opiniões. Foi preciso iniciar-se na Marinha de Guerra dos Estados Unidos a reação de tôda uma geração de pessoal submarinista, que nunca vira nem ouvira a explosão de um torpedo submarino.

Corrida profunda

Em agôsto de 42 as dificuldades com o trabalho submerso dos Marca 14 haviam sido corrigidas, e as perdas causadas pelos seus movimentos erráticos estavam já eliminadas. Mas o torpedo Marca 14 não foi o único a dar ésta espécie de dores de ca-

beça. Quando o Tenente W.G. "Luna" Chapple levou o seu S. 38 ao interior do golfo de Ligayen, naquele primeiro dezembro da guerra, os seus torpedos, Marca 10, fracassaram. Foi na ocasião em que se realizava o principal desembarque em Luzón e os navios japonêses de invasão constituíam verdadeiro enxame. Chapple disparou uma banda de quatro torpedos, — um para cada um dos quatro transportes que, pesadamente carregados, acabavam de fundear naquêle lugar. Os quatro torpedos perderam-se. Chapple, que regulara os seus torpedos para uma profundidade de 12 pés, procurando achar explicação a aquela perda de projetis sôbre "alvos certos", chegou à conclusão de que o inimigo estava usando para o desembarque embarcações de pouco calado e, conseqüentemente, regulou os torpedos que lhe restavam para 9 pés. Foi com esta regulação de profundidade que colocou no alvo os dois torpedos que afundaram o *Hayo-Maru*.

A 5 de janeiro de 1942 o "Bureau de Armamento" informava ao Comando de Submarinos da Frota Asiática que os torpedos Marca 10 avançavam a uma profundidade de mais quatro pés do que a regulada. Êste aviso, tão morosamente dado, com referência a um torpedo que já estava tanto tempo em uso, produziu efeito desmoralizador.

Seja como fôr, o certo é que o êrro de quatro pés na profundidade do Marca 10 não era tão marcante como o das falhas do M 14, com seu desregramento de 11 a 12 pés de maior profundidade do que a prevista na sua regulação. E, entretanto, a necessidade de exatidão no tiro era maior para o torpedo Marca 10 do que a necessária para o de Marca 14, devido a que o primeiro, tendo a sua explosão produzida pela percussão do impacto sôbre o alvo, nenhum dano causava a êste, se não se chocava com êle, e, assim, um êrro no Marca 10 dava no mesmo sendo grande que sendo pequeno; o que não acontecia com o Marca 14 que, detonando pela influência magnética, devia explodir a qualquer distância que passasse por baixo do alvo, com quanto estivesse dentro do campo magnético do navio.

Percebida a deficiência do Marca 10, foi felizmente corrigida no começo da guerra, o que não aconteceu com o Marca 14. E só depois que se revelou seu defeito quanto à profundidade, é que foi percebida a seu tendência para detonar prematuramente. Como as dificuldades tinham a sua origem no detonador, torna-se aconselhável uma explicação do seu funcionamento.

Detonador magnético

O T.N.T. não é um explosivo fácil de detonar. Em circunstâncias normais não explode, nem sob a ação do fogo, nem pela de uma pancada. O T.N.T. fundido assemelha um bloco de resina sólida e deve ser ativado por uma onda detonadora. Na cabeça de combate do torpedo esta onda se produz por uma seqüência de operações que são: a agulha percutora detona o primeiro fulminante, fazendo com que o detonador se engate numa cavidade à base da carga inicial, a qual, pela sua vez, também explode produzindo a onda de detonação que determina a explosão do T.N.T.

A função do detonador é a de iniciar a série das explosões no momento preciso. O pêso desta aparelhagem é de 92 libras, e ela acha-se alojada numa cavidade *and hoc* no fundo da cabeça de combate do torpedo. Está construído de maneira a ser a agulha percutora posta em ação, seja pela percussão ao bater de encontro ao alvo, seja pela passagem através de um campo magnético. Esta dupla capacidade de explosão era uma preciosa característica do mecanismo. Equipado, como estamos vendo, com um detonador que podia ser atuado por influência magnética, o torpedo não precisava fazer impacto direto. Teòricamente, uma simples frição era tão fatal quanto um choque e, em determinadas circunstâncias, até podia causar maiores danos. O dispositivo para a explosão ainda possuia outro elemento importante; um aparelho que "desarmava" o torpedo, para facilitar o seu manejo sem perigo. Quando desarmado o torpedo, o detonador ficava fora da cavidade que o alojava. Com êste dispositivo de segurança, se preçaviam as conseqüências de um choque ou pancada acidental, porque mantinha desconexionada a carga inicial da carga principal. Quando se disparava o torpedo, a medida que êle efetuava a sua corrida na água, ativava uma bobina, a qual agia sôbre uma cadeia de mecanismos que introduziam o detonador na cavidade da carga inicial. Esta operação terminava logo após as primeiras 450 jardas, quedando o torpedo automàticamente armado. Durante êste inicio de corrida para armar-se, diversos dispositivos de ação retardada fechavam-se também automàticamente; os canos de vácuo aquesciam-se, e o detonador ficava pronto para trabalhar.

Dita margem de 450 jardas de corrida, era precaução destinada a proteger o submarino contra uma explosão do seu próprio torpedo, que viesse a se produzir na proximidade do casco, se bem que nem tanta distância era necessária para tal finalidade. Esta distância de 450 jardas tinha mais outro objetivo:

Durante o primeiro lance de deslizamento na água o torpedo acha-se sujeito a bruscas mudanças de velocidade e de direção; procura êle situar-se à profundidade e no rumo para os quais foi regulado. Os choques produzidos por estas paradas e desvios podem ser o bastante para provocar a explosão do detonador magnèticamente ou por inércia. O mecanismo de "armar" foi idealizado, como se está a ver, para completar o seu trabalho, quando já disipadas as perturbações do torpedo, logo após de disparado. As 450 jardas do começo do percurso do torpedo é quanto chega para dar estabilidade ao seu rumo, e pleno poder ofensivo à sua cabeça de combate.

Percorridas as 450 jardas e armado o torpedo, entrava a funcionar um outro artifício de contrôle: o *contra-minas*, idealizado para evitar que um torpedo pudesse ser lançado à superfície por uma explosão próxima; coisa que bem podia acontecer quando se disparavam vários torpedos numa bordada. Impedia que a explosão de um dêles detonasse os outros componentes do grupo. Compreende-se como era delicado o mecanismo "Anti-contraminas" para o contrôle-pressão do mar que agia sôbre um diafragma para manter segura a agulha percussora, em quanto a pressão fôsse superior à que corresponde a uma profundidade de 50 pés. A onda de concussão duma explosão acionava o diafragma para evitar a ativação do detonante enquanto a onda durar. Um disparador retardado sustava a detonação até depois de passada a segunda onda. Em conseqüência, a explosão do torpedo só podia produzir-se quando êle entrasse no campo magnético de um navio de ferro ou quando batesse num casco, se o mecanismo funcionava devidamente.

O dispositivo de contato do detonador Marca 6 era relativamente simples. Se o torpedo batia num objeto com suficiente violência, desalojava, por inércia, o dispositivo correspondente e, movimentada a agulha percussora, produzia-se a explosão. Já o mecanismo para a ação da influência magnética era mais complicado, incluindo-se nêle alguns elementos eletrônicos. Quando o torpedo passsava num campo magnético, a fôrça eletro-motriz gerada nas bobinas de indução do percussor recebia uma alteração, que, amplificada mediante tubos de vácuo, acionava a agulha.

Qual era a extensão do campo magnético de um navio? Nos começos da guerra, as instruções dadas aos submarinistas eram de fazer a regulação dos torpedos para passar a dez pés por baixo dum encouraçado e a cinco sob uma unidade mais leve. Esta disposição deixava uma boa margem, considerando que por baixo dessas profundezas havia suficiente intensidade de campo magnético para ativar o mecanismo sensível à sua influência.

Resultava assim que o torpedo, operando com ambos mecanismos — o de contato e o magnético, podia explodir em qualquer lugar da obra viva e a mais 15 ou 20 pés por baixo da quilha Os defensores do sistema magnético afirmavam que êle, além de ampliar o tamanho do alvo, produzia uma explosão muito mais destrutora que a de um impacto direto. Tôdas as declarações coincidiam na afirmação de que uma explosão a poucos pés sob a quilha de um navio era "três vêzes mais eficiente que a que se produzisse por choque contra um costado".

Entretanto, em 1943, o "Bureau of Ships" publicou um relatório sôbre pesquisas feitas para determinar a maneira pela qual tinham afundado um certo número de navios postos a pique pelos alemães, e dêle resultava que foram mais os que soçobraram por perda de estabilidade que os afundados por perda de flutuabilidade. Dito de outra maneira: os navios torpedeados se inclinavam primeiro e, logo após, afundavam, em vez de irem a pique pela inundação direta produzida pela explosão. No relatório chegava-se à conclusão de que os impactos laterais eram mais eficientes que os feitos por baixo da quilha para causar a perda de estabilidade. Estas conclusões eram francamente contraditórias das afirmações precedentes. O principio do detonador magnético era novidade na guerra naval, enquanto que a espoleta de percussão datava dos ataques com torpedos já feitos na Guerra Civil: era um artifício velho eficiente e de méritos comprovados. Entretanto, era o *Marca* 6 a principal arma submarina, ao iniciar-se a guerra.

Mau funcionamento versus moral

Em 1939 e 1940 a Fôrça Submarina Alemã estêve pejada de falhas nos seus torpedos. Gunther Prien e outros comandantes de submarinos "U" relataram dificuldades resultantes de explosões prematuras e de defeitos que perceberam no detonador alemão de influência. Pela circunstância de o contrôle de profundidade acionar defeituosamente o percussor de influência, o torpedo alemão se conduzia mal sob a superfície. Tornava-se indispensável sarar aquelas deficiências, antes que os submarinos "U" pudessem ter esperança de ganhar no Atlântico.

O Almirante Doenitz se fêz eco da séria repercussão que sôbre as tripulações dos submarinos tinham as falhas dos torpedos. Medidas drásticas foram tomadas para lhes devolver a confiança na arma principal com que contavam. O detonador enguiçável foi retirado do serviço e substituído por uma espoleta de percussão; as falhas nas corridas dos torpedos foram eliminadas, e o torpedo alemão ganhou uma eficiência aterradora,

na época em que os Estados Unidos entraram na guerra, quando, como é lógico, a moral da Fôrça de Submarinos "U" era muito elevada.

As tripulações alemãs estiveram às voltas com os mesmos defeitos concatenados que fizeram, para os americanos, da experiência com o errático Marca 14, um pesadêlo de dois anos. Entretanto, as dificuldades germânicas com os torpedos eram aliviadas por um ambiente geral de vitórias, enquanto que os americanos tiveram que lutar contra as falhas nos mesmos dias em que o inimigo vencia batalhas após batalhas. Se é verdadeira a expressão de que sòmente num ambiente de derrota pode uma fôrça militar mostrar a sua têmpera moral, o Serviço Submarino dos Estados Unidos satisfez na mais terrível das provas.

A invasão japonêsa das Filipinas já fôra calamidade bastante e o sentimento de frustração e desânimo dos submarinistas estêve em perigo de firmar-se, quando veio a saber-se que tôda a fôrça de Manilha era incapaz de se opor ao avanço do inimigo, e que 28 submarinos da Frota Asiática — um Esquadrão contra uma Armada — que, com armas eficientes, poderiam ter estorvado poderosamente o inimigo, estavam armados com um torpedo defeituoso. No golfo de Lingayen, com 5 submarinos disponíveis, apenas um transporte afundado, para uma frota de invasão de mais de 80 unidades; em janeiro, nos mares pejados de embarcações inimigas, sòmente três foram postos a pique; e em fevereiro, também só três; e quatro em março. Em resumo: quatro mêses de guerra e apenas 13 navios afundados pelos bravos submarinos norte-americanos.

Fique para os pesquisadores futuros organizar as estatísticas dos disparsos feitos, dos torpedos aproveitados e dos perdidos, das corridas profundas ou das esplosões prematuras. O trabalho não será fácil, e, como contribuição a êle, aparece o caso do Capitão de Corveta Jacobs com 13 disparos e nenhum impacto. O certo é que a defesa das Filipinas depois da rendição de Wainwright foi prejudicada pela desastrosa ação dos submarinos.

Quanto ao moral do pessoal submarinista pode dizer-se que — se bem não tantos como seria de temer-se — houve casos de comandantes que, preocupados pelas repetidas falhas nas suas tentativas de torpedeamentos, pediram exoneração ao Comando, para dar a outros a ocasião de experimentar no pôsto em que êles tinham fracassado. Os comandantes que assim agiram sentiram-se esmagados pela convicção de terem tido que lutar utilizando uma arma defeituosa. Fôra, mesmo, dêles a culpa do insucesso? Perderam o impacto por ter disparado demasiado cêdo ou demasiado tarde; por ter feito cálculos errados? Uma au-

to-confissão sincera deixava sempre perante as suas consciências o fantasma obsesionante da dúvida.

Não era menos penosa a situação para as tripulações. A de um submarino constitui uma equipe de elementos mútuamente interdependentes. Uma deficiência num campo de foot-ball talvez não leve a perder o jôgo; num submarino, pode custar a vida de todos. O Comandante dirige a aproximação e dá a ordem de disparar os torpedos. Freqüentemente êle é o único a ver o alvo, enquanto os que o acompanham no Pôsto de Comando, na casa das máquinas ou no compartimento de torpedos devem confiar na habilidade e no bom juizo dêle. Pela sua vez, o Comandante precisa ter confiança em que os seus homens são capazes de realizar eficientemente tôdas as manobras que lhes competem. Se o torpedo falhar: o comandante, no periscópio; o operador do sonar, que marcou o alvo; o oficial de cálculos; o torpedista, e mais uma dúzia de homens, podem ser os responsáveis pelo êrro, e, quando as falhas se repetem inexplicàvelmente, tornam-se um convite à mútua desconfiança. O comandante que vê um torpedo falhar, quando as circunstâncias favoreciam o impacto, sente-se obrigado a investigar quanto ao comportamento dos torpedistas. Êstes, que sabem que o seu serviço foi realizado com plena consciência, são atingidos pela desconfiança em relação ao comando. Há também as perguntas que podem originar ressentimentos ou gerar situações incômodas. Na falta de qualquer êxito, nada tão deprimente como essas contínuas e inexplicadas falhas.

No decorrer da retirada da Austrália, nos primeiros cruzeiros por águas imperiais, na batalha das Aleutianas o esfôrço dos submarinistas esbarrou constantemente nas falhas dos torpedos. Aquelas tripulações, porém, apertaram os punhos e mantiveram alto o moral. E o não ter-se êles desintegrado fez com que a arma continuasse igualmente firme no meio à adversidade, atestando assim a coragem, a resolução e a fertilidade de recursos daquêles Comandantes e daquêles seus comandados que serviram na Arma Submarina.

As explosões prematuras

Entre as grandes sabotadoras do moral estavam — segundo já foi dito — a corrida do torpedo a falsa profundidade e a não explosão ao chegar ao alvo. Igualmente desconcertantes eram as explosões prematuras. Nestas, entretanto, não ficava qualquer dúvida com relação ao sucedido. O "porquê" podia ficar no escuro, porém sabia-se que o defeito era do torpedo e de mais ninguém. O torpedo funcionava antes de tempo e nenhum dos homens do submarino tinha culpa.

Mas, as explosões prematuras eram mais perigosas que qualquer outra falha. Se uma delas se produzia no momento de se despreender o torpedo do submarino ou instantes depois, êste estava arriscado de afundamento. Eram, também um risco sob um outro aspecto: alertavam o inimigo. A oportunidade de golpeá-lo de uma vez só sumia com aquela gigantesca coluna d'água justamente pelo través do alvo. Ai, não só o navio atacado podia evadir-se, como a posição do submarino ficava claramente revelada às unidades de escolta, e o submarino passava a sofrer o contra-ataque com pesadas cargas de profundidade. Não há provas certas, mais é muito possível que as explosões prematuras sejam responsáveis pela perda de um ou dois submarinos americanos.

Os submarinistas desde o começo da guerra que sabiam da existência de torpedos que explodiam antes de tempo; porém, os casos foram poucos, e até que um outro defeito — o da regulação da profundidade — foi corrigido, não se penetrou na causa das explosões prematuras. Quando os torpedos navegavam a maiores profundidades não sofriam o efeito das ondas; até o extremo de que muitos dêles realizavam a sua corrida tão profunda que o seguro para evitar as explosões por simpatia mantinha prêso o percussor, por efeito da pressão da água, durante todo o percurso, inclusive quando passava por baixo do alvo. Porém, quando êstes defeitos foram superados e os torpedos começaram a fazer suas corridas a pequenas profundidades, as perturbações produzidas pelos movimentos do mar e as trepidações do sistema propulsor, bastavam para ativar o sensível mecanismo das cabeças de combate, e a explosão sobrevinha. Foi assim que o número de torpedos que explodiam antes de tempo foi terrivelmente incrementado pela correção do defeito no mecanismo de profundidade.

Existia mais outra causa para as explosões prematuras: achava-se na espoléta do percussor magnético. Quando o torpedo estava regulado para uma profundidade menor que o calado do alvo, penetrava na componente horizontal do campo magnético do navio alvejado a uma certa distância dêle. Em certas ocasiões a espoléta era ativada logo ao entrar no campo magnético, produzindo-se a esplosão uns quinze metros antes de atingir o objetivo. Estas explosões, vistas pelo periscópio, davam a impressão nítida de impactos perfeitos. A detonação era ouvida no momento exato e levantava-se uma verdadeira cortina de água, detrás da qual desaparecia o navio. Mais de um reapareceu, sem a menor avaria, quando o Comandante do submarino havia já dado a parte do seu afundamento.

Estas falhas das explosões prematuras, que afloraram na estela dos defeitos na regulação de profundidade, tomaram aspecto terrível no outono de 1942, e surgiram como um novo monstro a combater os submarinistas; monstro que subsistiu até bem entrado o 43. Um exemplo desta luta inglória a forneceu o *Scamp*: dos 9 torpedos que disparou no seu primeiro cruzeiro, cinco — regulados entre dois e três metros — explodiram antes de tempo e, autorizado pelo Comando dos Submarinos do Pacífico, desarmou os que lhe ficavam.

O caso do Tunny contra uma formação de porta-aviões

Em abril de 1943 os japonêses estavam ocupados em levar, empregando porta-aviões de esquadra e de escolta, aviões para Truk. O *Tunny* patrulhava a área das Carolinas. Já no seu primeiro cruzeiro havia experimentado as conseqüências das falhas do material, e agora, com novas esperanças, navegava às 21 horas do dia 8 de abril, quando recebeu informações sôbre um comboio que, com rumo SW, se dirigia a Truk. Às 22,28, o *Tunny*, sob o comando do Capitão de Corveta J.A. Scott, estabeleceu contato pelo radar com formação inimiga a uns 13 000 metros. Feitas as observações necessárias, Scott indenficou o comboio anunciado, fez imersão e, com só a tôrre fora da água, dirigiu-se a tôda fôrça ao encontro do inimigo. Às 22,37, o comboio, com uma mudança de rumo, colocou o submarino em posição mais favorável. O *Tunny* reduziu a velocidade e observou. Pela amura de estribordo havia um grande porta-aviões e, pela de boreste, dois, de escolta, navegavam em linha. A cada amura da formação navegava um contra-torpedeiro. O submarino colocou-se no centro, tentando, Scott, posição de ataque para disparar os seis tubos de proa contra a formação a boreste e os quatro de pôpa contra o porta-aviões. Êste plano ruiu ao perceber Scott três petroleiros aproximando-se a uma quarta pela amura de boreste. Como a distância a essas embarcações era de 300 a 400 metros, o *Tunny* teve que virar de bordo e completar a imersão. Com rápida mudança de plano de ataque, Scott colocou-se a um rumo que lhe oferecia ângulo de encontro de 90.º e ordenou submergir a 12 metros. Os cálculos foram para fazer o lançamento pelos tubos de pôpa sôbre a unidade guia das duas que navegavam em formação. Às 22,48, Scott disparou quatro torpedos a 800 metros, ouvindo-se, a seguir, quatro explosões. Ao mesmo tempo o segundo Comandante, C.C. R.M. Keithely, achava-se no outro periscópio tratando de localizar o porta-aviões isolado para lhe enviar os torpedos dos tubos de proa. A recente mudança de rumo e a escuridão da noite estavam fa-

zendo muito difícil a localização do navio japonês, quando um projetor de sinais, acêso nêle, deu ao radar preciosa orientação. Desta vez, foram lançados seis torpedos contra o alvo, a 600 metros, com zero ângulo giroscópico e em salva longitudinal. A manobra de aproximação e ataque do *Tunny* reuniram as características da mais perfeita técnica. Por outra parte, talvez fosse esta a única ocasião na história em que o Comandante de um submarino se viu na possibilidade de realizar simultâneamente um ataque pela prôa e outro pela pôpa, com porta-aviões servindo de alvos para ambos os grupos de tubos. Scott mostrou-se à altura da situação. Com as boas indicações do radar, usou a velocidade dos Diesel para ganhar uma favorável posição de ataque, conservou a iniciativa, mantendo-se na superfície até o último momento e planejou, finalmente, o ataque, lanzando-o da melhor posição possível. Quando os patrulheiros apareceram e Scott teve que mudar seus planos repentinamente, o equipamento de ataque do *Tunny* demonstrou uma grande flexibilidade para acompanhar a brusca manobra sem qualquer confusão. Os dez torpedos foram disparados ao seu devido tempo e a tripulação funcionou em todo momento como as mais delicadas engrenagens de uma máquina de precisão.

Na história da guerra — escreveu um crítico, — provàvelmente em tôda a história da arma submarina — êsse ataque ficará como um exemplo. Pois, infelizmente, de nada serviu. Sòmente o porta-aviões de escolta *Taiyo* recebeu pequenos danos, que não lhe impediram chegar ao seu destino. Aparentemente, nenhuma outra unidade resultou avariada e as explosões ouvidas, que o *Tunny* ouviu e informou como impactos, não passaram, seguramente, de explosões prematuras causadas pelas espoletas magnéticas de combate.

O exasperante Marca 6

Foi assim que, nos primeiros seis meses de 1943, perdeu-se a confiança nas espoletas de combate *Marca* 6. As imperfeições que cada dia vinham a tona originaram uma notável correspondência entre os comandos das Fôrças Submarinas e a Direção de Material. Surgiram muitas teorias e sugestões para remediar as falhas. Descobriram-se defeitos de construção, que haviam passado despercebidos nas inspeções de fábrica. Submeteram-se as espoletas de combate às mais rigorosas provas, anteriormente à sua entrega aos submarinos. Todo foi feito, menos procurar uma espoleta nova... e os torpedos continuaram a explodir pouco depois de armados ou pouco antes de chegar aos alvos ao

A 27 de abril, a Direção de Material comunicou que os *Marca* 6 eram passíveis de explosão prematura, quando lançado o torpedo a profundidade inferior a 3,5 metros e recomendou a inativação dos dispositivos de contato das suas espoletas. A 3 de maio, o mesmo Departamento informou ao Almirante King, Comandante em Chefe da Frota dos Estados Unidos, que a eficiência do *Marca* 6 seria acrescida de 10% a 30% aumentando o percurso para "armado", de 400 para 630 metros. A 7 de maio, informava que os dispositivos magnéticos funcionavam satisfatòriamente por cima dos 30º. de latitude magnética norte, devendo os torpedos ser regulados para uma profundidade igual à da quilha do navio visado, porém, ao sul dos 30.º o *Marca* 6 não era utilizável. Por baixo dessa latitude, o engenho devia ser regulado para menor profundidade que a do alvo, devendo empregar-se ùnicamente a espoleta de contato.

A 27 de maio, o Almirante King respondeu à Diretoria de Material que o câmbio sugerido no percurso de "armar-se" o torpedo, não podia ser levado à prática; e, ao mesmo tempo, transmitia uma opinião do Almirante Lockwood para que as espoletas *Marca* 6, modêlo 1, fôssem substituidas o antes possível por uma nova, cujo funcionamento estivesse plenamente comprovado.

A 24 de julho, o Almirante Nimitz, Comandante em Chefe da Frota do Pacífico, ordenou ao Comando de Submarinos e ao de Contra-torpedeiros (também êstes tinham sofrido falhas nos torpedos) desativar tôdas as espoletas magnéticas. Perguntado o Almirante pela Diretoria de Material, quanto às razões de sua determinação, respondeu êle "a causa das prováveis contramedidas do inimigo, da ineficiência das espoletas em determinadas circunstâncias, e perante a impossibilidade de escolher essas adequadas condições para efetuar os ataques". Conseqüentemente a esta ordem, os submarinos do Almirante Lockwood retiraram as espoletas magnéticas dos torpedos, libertando-se assim, desta remora. Porém, em 11 de julho, o Almirante Ralph Christie, comandante, na época, dos Submarinos do Pacífico Ocidental, ordenou que continuasse o uso das espoletas magnéticas, a certas profundidades e contra determinados tipos de navios. O seu Q.G. em Fremantle era independente do Comandante em Chefe da Frota do Pacífico e, por tal motivo, a ordem de 24 de julho não lhe atingia.

Um ofício da Diretoria de Material, com data 31 de agôsto de 1943 explicava as vantagens do dispositivo electro-magnético, com as seguintes palavras:

a) — Emenda os erros que se produzem quando os torpedos navegam a maior profundidade que a marcada, seja por defeito de origem ou por êrro do pessoal, seja por errada apreciação do calado do alvo;

b) — Há ocasiões em que se inflige maior dano aos navios de combate com êsses dispositivos que com explosões nos costados da unidade que nêles têm maior proteção.

Ao ofício acompanhava um estúdio das condições sob as que o mecanismo funcionaria corretamente e das em que isso não sucederia.

O Chefe dos Submarinos do Pacífico Sul-Ocidental (Comandante da Sétima Frot.), justificava assim o envio das suas unidades armadas de torpedos com espolêtas magnéticas :

1) Porque com elas se conseguem alguns impactos.

2) Porque é a nossa única defesa contra as unidades antisubmarinas.

3) Porque, se a abandonarmos, perdê-la-emos para sempre.

Foi por estas razões que os submarinos da 7.ª Frot. continuaram a sofrer as falhas causadoras de explosões prematuras: — o *Grouper*, em 13 de julho; o *Silversides* em agôsto e em outra ocasião. — O Comandante do primeiro dêstes navios, de volta de um dos seus cruzeiros, recomendou desativar as espolêtas *Marca* 6, com êste comentário: "Parece mais lógico afundar os navios inimigos que acharmos — quando os alvos não abundam, precisamente, em certas áreas — que continuarmos a perder esplêndidas situações, com o único intuito de demonstrar que um mecanismo positivamente inútil pode, às vêzes, funcionar".

O certo é que só em março de 1944, e depois de tentar-se todos os remédios e de verem malogrados com as explosões prematuras os melhores esforços da 7.ª frota, chegara aos comandantes a ordem de desativar o perigoso engenho.

Quando, com a desistência dos detonadores magnéticos, parecia ter-se chegado ao ponto final no pesadêlo das falhas que atormentavam o pessoal submarinista, eis que um outro defeito, que já antes aparecera esporàdicamente, começa a tornar-se freqüente e a criar nova preocupação: a falha da explosão, que não se produzia como conseqüência do impacto. O mecanismo da espolêta de percussão, ainda que mais simples que o magné-

tico, não deixava de ser complicado. O mais leve êrro de montagem podia acarretar o umedecimento do fulminante ou a inundação de qualquer outra parte, impedindo o funcionamento.

O *Tautog*, em outubro de 42, já assinalou uma destas falhas, quando os seus hidrófonos acusaram o choque do torpedo, de encontro a alvo, sem, entretanto seguir-se a explosão. O *Thresher* teve ordem de regressar para entregar seus torpedos que vinham falhando, tanto pelo processo magnético, como pelo de percussão.

Estas falhas foram tornando-se freqüentes e eram muito difíceis de remediar, pôsto que os torpedos lançados contra o inimigo eram irrecuperáveis, para nêles poder pesquisar o motivo da anormalidade.

"Tinosa" contra "Tonan Maru"

O Caso do *Tinosa* foi decisivo a êste respeito.

O *Tonan Maru n.º 3*, com suas 19 262 toneladas, era um dos maiores petroleiros que possuia o Japão. Quando o Comandante do *Tinosa*, Capitão de Corveta L.R. "Dan" Daspit, estabeleceu contato com êste prodigioso alvo, dispunha de 16 torpedos, resto que lhe ficava de encontros anteriores. Levou seu submarino a posição de ataque, disparando contra o petroleiro uma banda de quatro torpedos com grande ângulo de incidência. A distância era grande — uns 3 600 metros, — mas o *Tinosa* não conseguira encurtá-la, e Daspit teve que aceitar as desfavoráveis condições para o ataque. Dois torpedos fizeram impacto na pôpa do petroleiro, que ficou parado, enquando adernava para uma banda, ficando o *Tinosa* a umas duas quartas aberto pela sua amura de bombordo. Daspit mandou mais dois torpedos, que explodiram ruidosamente, e o *Tonan Maru* começou a lançar fumaça e a afundar de pôpa. A situação era excelente e Despit se dispôs a terminar a tarefa. Os canhões da unidade japonêsa faziam impossível o assalto em superfície, pelo que escolheu uma posição a 800 metros pelo través do petroleiro e disparou um torpedo. Pelos hidrófonos escutou o choque do torpedo de encontro ao alvo e o silenciar repentino das hélices. Pelo periscópio assistiu a uma pequena agitação junto ao casco do navio.... pero nada de explosão! Até quatro vêzes repetiu a tentativa com a máxima atenção e com o mesmo resultado nulo. Era evidente que os torpedos feriam o casco mas as suas cabeças carregadas de Trilita resultavam tão inofensivas como se estivessem cheias de serragem.

Outro oficial, menos calmo que Daspit, teria entrado em desespero ao ver fracassar o que deveria ser para êle uma façanha gloriosa; porém, o Comandante do *Tinosa*, controlado, dono dos seus nervos e espírito pesquisador, quis apurar até o fim aquêle caso, e acabou tirando dêle maior proveito para a Marinha submarina que se tivesse mandado ao fundo o *Tonan Maru* e seu petróleo. Despit disparou 8 torpedos, um após outro e desde posição teòricamente perfeita; pelo través do alvo e com ângulo de impacto de 90.º Os tiros duraram várias horas e, antes de disparar cada torpedo, era êle retirado do tubo e cuidadosamente revistos todos os dados de regulação. Os cálculos para o lançamento faziam-se com a máxima calma: O primeiro tenente, "Ebbie" Bell, também calmo e tranqüilo, com a precisão de um cirurgião; os torpedistas trabalhando como correspondia a uma unidade bem disciplinada; e o *Tinosa* comportando-se como um excelente submarino. Os oito lançamentos acabaram em mortal silêncio em vez de em trepidante explosão. A cuidadosa escolha do ângulo de encontro foi a causa daquelas falhas, segundo mais tarde foi averiguado. Se os torpedos tivessem chegado ao alvo com ângulo diferente, teriam funcionado como aconteceu com os primeiros. Lançados com 90.º para bater normalmente no costado do navio, as espoletas deixavam de funcionar. Um dos torpedos foi visto pular na linha dágua e logo após afundar. Daspit cessou o fogo quando só lhe restava um torpedo, com o propósito de levá-lo a Pearl Harbor, para estudá-lo.

Depois de 15 lançamentos, o *Tonan Maru* continuava a flutuar e navios japonêses de salvamento o rebocavam, salvo, até Truk.

Quando o *Tinosa* chegou a Pearl Harbor e o exame do torpedo confirmou a não existência de qualquer êrro de regulação, o ambiente ferveu. O Almirante Luckwood decidiu não gastar tempo em consultar e enfrentou o problema. Sua primeira determinação foi disparar, já, dois torpedos contra os rochedos submersos de Kahoolawe. Um dêles não explodiu, foi recuperado e examinado, encontrando-se que o dispositivo libertara a agulha percutora, a qual, não obstante, não batera com fôrça suficiente para fazer funcionar o detonador.

O que depois aconteceu demonstra todo o que se pode esperar quando um problema difícil é pôsto em evidência para ser examinado por vários homens competentes e hábeis. A prova a que foram submetidos os torpedos foi a seguinte: as cabeças foram enchidas com cimento, substituindo o torpex, mantendo

as espoletas de combate, e os torpedos foram lançados de uma altura de 27 metros sôbre uma plancha de aço, com o que se duplicava a violência do impacto com relação ao normal de encontro a um navio. Sete das dez cabeças assim lançadas não explodiram! As provas confirmaram o observado em Kahoolawe. Os percussores funcionavam, porém sem fôrça bastante. Mas quando a prancha de aço era inclinada de maneira a receber o impacto com ângulo diferente dos 90.º as espoletas funcionavam invariàvelmente bem. Isso explicava o afundamento de navios atingidos com ângulos muito fechados enquanto impactos recebidos perpendicularmente haviam falhado.

A investigação concentrou-se sôbre as massas de inércia das espoletas. Estas que pesavam várias onças e tinham forma de cogumelo, ao ficar em liberdade, forçavam os percussores a pular em direção normal ao torpedo. Os suportes-guia faziam com que a direção do movimento fôsse a exata, forçando o percussor a bater sôbre os detonadores. A fôrça de inércia produzida ao chocar-se um torpedo foi calculada em 500 vêzes maior do que a da gravidade. Esta fôrça, agindo sôbre o percussor produzia uma componente de frição de mais ou menos 90 quilogramas sôbre os soportes-guias; sendo, conseqüentemente, incapaz de vencer aquela resistência e percutir com a fôrça necessária. Idearam-se três maneiras de corrigir o defeito: a de o Capitão de Corveta Johnson, que era um interruptor elétrico; as das oficinas da Base Naval de Pearl Harbour e do Navio de Abastecimento *Holland*, que apresentaram suas soluções: ambas reduziam ao mínimo possível o pêso, diminuíndo, assim, a frição sôbre os suportes-guias.

A 30 de setembro, suspendia o *Bard* de Pearl Harbor, já com 20 torpedos modificados, e, a meados de outubro, estavam realizados os trabalhos para fornecer a tôdas as unidades que largavam os torpedos recondicionados.

Por fim, dois anos depois de começada a guerra, os submarinos norte-americanos podiam combater usando de torpedos merecedores de confiança!

Do total de navios de guerra afundados pelos submarinos norte-americanos apenas um 15% foi na época dos torpedos defeituosos. O 85% restante só foi conseguido depois de feita a correção das enervantes falhas que examinamos nêste artigo.

* * *

SALVAMENTO SUBMARINO

Foi inventado e está sendo aperfeiçoado, um sistema de salvamento submarino que permite aos tripulantes abandonar o navio afundado com uma rapidez que chega a ser de três náufragos em cada lapso de cinco segundos, com grande vantagem sôbre os processos até agora utilizados que exigem 5 minutos de intervalo entre a partida para a superfície de um tripulante e a do subseguinte.

Os mais modernos métodos de salvamento estão substituindo as volumosas comportas fixadas permanentemente no casco do submarino; e não tardará que passem à categoria de objetos de museu as bolsas de respiração que servem para purificar o ar enquanto se processa a ascensão do náufrago.

Na Inglaterra e nos Estados Unidos os serviços técnicos apressam-se a instalar os novos métodos e equipamentos de escape, que importam em três mudanças radicais nos métodos anteriormente usados. A primeira é um grande tubo de uma fazenda, tipo sarja, que é situado na parte superior do casco e está submetido à pressão interna do submarino. Êsse tubo se estende por baixo da escotilha de escape pela que os náufragos se evadem para a superfície. Aos que esperam a sua vez para a evasão, fornece-se-lhes uma mistura de ar proveniente de cilindros de armazenagem providos do necessário sistema de tubulação e das válvulas correspondentes.

Baseando-se no fato de que a determinadas profundidades a pressão existente no interior dos pulmões e diferente da pressão da água envolvente, recomenda-se aos náufragos que não sustem a respiração; antes, pelo contrário, que deixem que a pressão do líquido lhes expulse o ar dos pulmões. Assim o ar escapa pela bôca sem que entre água pelas fossas nasais que prèviamente devem ter sido obstruídas com uma pinça.

Se um submarino afundar a 60 metros de profundidade, os tripulantes dirigem-se ao compartimento de escape situado à pôpa ou à proa. Durante o tempo em que vestem as suas roupas de emersão que protegem contra o frio, arma-se o tubo de escape e deixa-se entrar, pouco a pouco, a água naquêle compartimento, cuidando de manter sua parte superior cheia de ar. Quando a entrada do mar no compartimento estanque torne a pressão no interior igual à do exterior, abre-se a tampa do tubo de evasão, para que a água penetre pela escotilha de escape situada por

cima do compartimento estanque, e à qual está ajustado o tubo de fazenda. Um por um, os tripulantes se abaixam até ficar por baixo do nível da água que inunda o compartimento e procuram a bôca do tubo pela que se introduzem e chegam ao mar à cuja superfície ascenderão.

Os tripulantes, em quanto esperam o momento da respectiva evasão, cuidam de acumular, na parte superior e não inundada do compartimento, reservas de ar e de oxigênio, mediante a manipulação das válvulas existentes na tubulação que passa à altura das suas cabeças. E' nestes momentos de espera quando cada um deve encher de ar a gola de sua vestimenta impermeável, ficando assim pronto para a ascensão que deve processar-se a uma velocidade de 1,20 metros por segundo, para evitar os inconvenientes que para o organismo decorrem de uma mudança excessivamente rápida da pressão da água.

Durante a ascensão, o náufrago deverá auxiliar paulatinamente a saída de ar dos seus pulmões substituindo aos poucos com seu esfôrço respiratório a decrescente pressão exterior a medida que se realiza a ascensão.

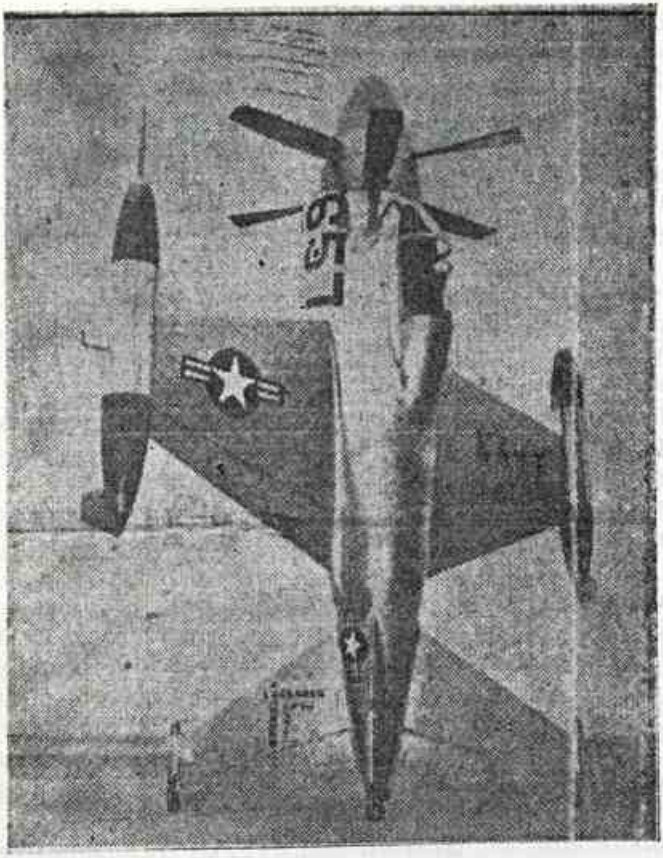
Chegado à superfície o náufrago, procede ao enchimento de ar de tôda a sua vestimenta — à saída do submarino só encherá a gola para assegurar a posição ereta durante a excursão — para manter-se a flote até a chegada dos elementos de salvamento, orientados por uma luz vermelha que se acende na própria gola do macacão de emersão.

* * *

DECOLAGEM E POUSO VERTICAIS

Na vertiginosa sucessão de descobertas e inovações que caracterizam êstes tempos que seguiram à última conflagração mundial, um dos que prometem maiores mudanças na guerra aero-naval é a dos aparelhos que partem da pista e chegam a ela verticalmente.

As crescentes fôrças velocidade e pêso dos aviões foi tendo como conseqüência um aumento proporcional das exigências de resistência e extensão das pistas terrestres e — o que é mais grave — das plataformas de vôo dos navios aeródromos. O convés



Avião de decolagem vertical XFV-1 da Lockheed, construído para a marinha norte-americana

dos porta-aviões cresce de dia para dia e a tonelagem e o custo destes gigantes dos mares os situam fora do alcance das possibilidades econômicas de quase tôdas as Marinhas do mundo. Até a mais poderosa delas — a norte-americana — vê como os seus magníficos navios aeródromos concluídos ou reformados depois da guerra ficam em segundo plano, ràpidamente envelhecidos pela aparição dos "Forrestal" que já pensam em ceder a primacia a outros colosos, maiores com propulsão têrmo-nuclear.

De uma parte o crescente aumento de pêso e velocidade dos grandes aparelhos modernos de combate e de bombardeio, exigindo pistas terrestres e navios cada vez mais extensos e sólidos; e de outra o invento da turbina de gás permitindo, pela grande redução do coeficiente pêso-potência, a supercapacidade de afas-

lamento do chão: são duas ordens de razões que têm levado a engenharia aeronáutica a êsse prodígio — até há pouco impossível e hoje realidade — da partida vertical do aparelho.

Se na aviação terrestre esta transcendental inovação permite grande simplificação e economia no sistema das pistas, para certos aparelhos super-pesados e ultra-rápidos, na aviação naval resolve problema ainda maior; o da possibilidade de não importa que aparelho poder ser lançado ao ar desde a plataforma de um navio. Até dos tombadilhos de navios mercantes poder-se-ão lançar aviões interceptores de ataque aéreos.

Têm-se concretizado recentemente êsses esfôrços que tiveram por resultado a entrega à Lockhheed e à Convair pela Marinha dos Estados Unidos do encargo de estudar o problema.

Pondo mãos à obra, as duas grandes emprêsas norte-americanas projetaram, construiram e realizaram aperfeiçoamentos nos aparelhos experimentais XFV-1 (Lokheed) e XFY-1 (Convair), de linhas não muito diferentes, embora os especialistas de uma emprêsa pouco ou nada soubessem do que faziam os da outra.

Ambos os aparelhos são equipados com turbinas Allison geminadas, acionando hélices contra-rotativas capazes de desenvolver um esfôrço de tração superior ao pêso da aeronave em ordem de vôo. Graças a tal excesso de tração sôbre o pêso, ambas as aeronaves podem decolar verticalmente e, uma vez atingida a altitude de segurança, assumirem a posição normal de vôo (horizontal) e desenvolverem grandes velocidades de translação.

Embora em fase experimental, o VTOL já demonstrou ser uma solução praticável, o que leva a crer na sua aplicação prática em um futuro não muito remoto, primeiramente na aviação militar e posteriomente na aviação civil.

P. de M.

RESPIGA

SUMÁRIO — *Escritores da Marinha — Homens-rãs da Marinha Canadense operam no Ártico — Viva a Marinha — Repartições da Marinha.*

ESCRITORES DA MARINHA
(Notas Bibliográficas)

III — TEOTÔNIO MEIRELES (TEOTÔNIO MEIRELES DA SILVA)

Prado Maia

TEOTÔNIO MEIRELES DA SILVA, capitão-tenente reformado da Armada foi o verdadeiro iniciador da historiografia naval brasileira. Filho de Domingos Meireles da Silva, nasceu em Minas Gerais, onde fêz os seus primeiros estudos. Vindo para o Rio de Janeiro, matriculou-se na Academia de Marinha, em 2 de março de 1838. Foram seus colegas notáveis de turma, entre outros vultos da Marinha Brasileira, o almirante Francisco Cordeiro Tôrres e Alvim, Barão de Iguatemi, o Chefe-de-Esquadra Antônio Cláudio Soido e o Conselheiro Sabino Elói Pessoa. Saiu guarda-marinha em 11 de dezembro de 1841. Promovido a segundo-tenente em 21 de dezembro de 1843, e a primeiro-tenente em 3 de março de 1852. Embarcou na fragata *Paraguaçu*, brigue *Três de Maio*, fragata *Constituição*, corveta *Bertioga*, vapores *Fluminense* e *Imperador*, corveta *Dois de Julho*, brigue-escuna *Fidelidade* e vapor *Urânia*. Serviu no Batalhão Naval e no Corpo de Imperiais Marinheiros, neste como seu ajudante. Comandou a corveta *Bertioga* (em desarmamento) e exerceu as funções de bibliotecário, na Biblioteca da Marinha, e as de oficial de arquivista, no então Quartel-General da Marinha, hoje Estado-Maior da Armada (1884).

Foi reformado, a seu pedido, no pôsto de primeiro-tenente (correspondente hoje a capitão-tenente) por decreto de 21 de março de 1885.

Possuia os títulos de comendador da Ordem de Cristo, oficial da Imperial Ordem da Rosa e cavaleiro da Ordem de Francisco I, de Nápoles.

Faleceu em sua residência, na cidade do Rio de Janeiro, a 7 de março de 1887.

BIBLIOGRAFIA: — *Fragmentos históricos e mitológicos.* Rio de Janeiro, 1864, 43 p., in-8º.

— *Resumos históricos.* Rio de Janeiro, 1875, 267 p., in-8º.

— *A Marinha de Guerra brasileira em Paissandu e durante a campanha do Paraguai.* Rio de Janeiro, 1876, in-4º.

— *O Exército brasileiro na campanha do Paraguai.* Resumos históricos oferecidos à mocidade estudiosa. Rio de Janeiro, 1875, 245 p., in-8º. O livro é dividido em seis partes: 1.ª — Invasão de Mato Grosso; 2.ª — Invasão de Corrientes; 3.ª — Invasão da província do Rio Grande do Sul; 4.ª — Marcha dos Exércitos aliados; passagem do Paraná e chegada ao Passo da Pátria; 5.ª — Estero-Bellaco e Tuiuti; 6.ª — Curuzú e Curupaiti.

— *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira.* Organizados por ordem do ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, conselheiro dr. José Rodrigues de Lima Duarte, sendo ajudante general da Armada o chefe-de-esquadra Elisiário José Barbosa. Rio de Janeiro, Tip. Perseverança, rua do Hospício, 85. Vol. I — 1881, 273 p., 20 cm.; vol. II — 1882, 406 p., 20 cm.; vol. III — 1883, 264 p., 20 cm.

— *História Naval Brasileira.* Para uso das escolas a cargo do Ministério dos Negócios da Marinha. Prefácio do autor. Parecer, sôbre a obra, do conselheiro Olegário Herculano de Aquino e Castro, vice-presidente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Rio de Janeiro, Editor B.L. Garnier, rua do Ouvidor, 71, 1884 XV-376 p., 18 cm.

* * *

Teotônio Meireles, foi como afirmamos acima, o verdadeiro iniciador da nossa historiografia naval. Os seus preciosos "Apontamentos", assim como a "História Naval" constituem a fonte límpida em que se vão invariàvelmente desalterar quantos têm procurado evocar homens e fatos da história naval brasileira, principalmente nos primórdios da organização e estabelecimento da Marinha em nossa terra. Tendo consumido grande parte de sua vida no beneditino, esfalfante mas patriótico afã das pesquisas e buscas em arquivos, na leitura cansativa de velhos alfarrábios e no manuseio ininterrupto de documentos valiosos, — deixou-nos um patrimônio escrito, no que concerne à história da Marinha brasileira, que tem facilitado de muito — até os dias presentes — o trabalho dos estudiosos do assunto.

Por isso mesmo, não tendo sido embora um purista da língua, nem se tendo recomendado nos seus escritos pela beleza do estilo, Teotônio Meireles faz jus, com incontestável direito, a um lugar de destaque na galeria dos escritores da Marinha.

Diário de Notícias — Rio de Janeiro, 22 de julho de 1956.

* * *

HOMENS-RÃS DA MARINHA CANADENSE OPERAM NO ÁRTICO

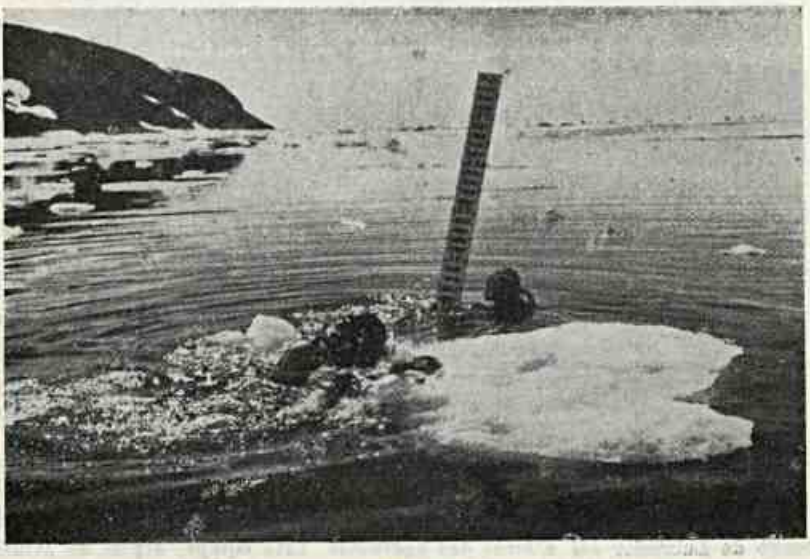
Fotografias do "Instituto Nacional do Filme", do Canadá

O navio-patrulha canadense *Labrador*, acaba de retornar pelo quarto ano consecutivo às geladas plagas setentrionais no desempenho da sua missão de patrulhar as costas e preparar passagem para os cargueiros que no começo do verão transportam suprimentos aos distantes e isolados postos da Linha Avançada de Alarme Prévio (DEW Line), operação conjunta americano-canadense que visa manter vigilância constante no norte do hemisfério.

O *Labrador* leva a bordo uma equipe de técnicos-mergulhadores da Marinha, mais conhecidos como "homens-rãs", incum-

Os mergulhadores e o equipamento são transportados por helicópteros, de bordo do Labrador até o local das operações. Esta equipe, depois de armar seu acampamento, prepara-se para dinamitar rochas submarinas que impedem o acesso a uma pequena enseada

Pequenas lanchas são utilizadas no estudo das praias onde serão feitos os desembarques dos suprimentos. Os mergulhadores são puxados sob a água por cordas presas aos espigões laterais da lancha, a fim de observarem a profundidade das águas e o relêvo submerso



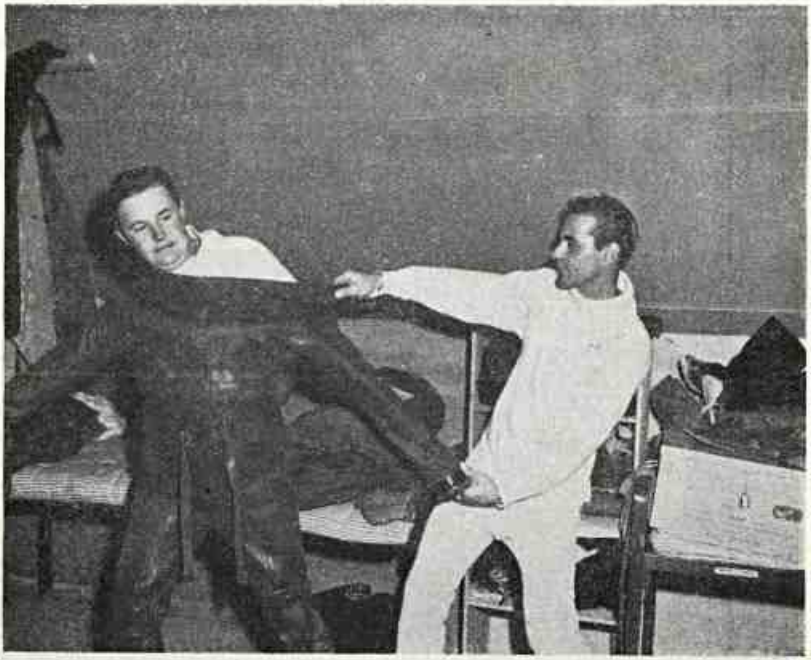
Dois mergulhadores do Labrador colocam um marco para a medição das marés

bida de realizar as mais diversas tarefas: colocação do marcos para a medição das marés, levantamento dos trechos do litoral ainda não cartografados, dinamitar rochas submersas que possam oferecer perigo à navegação e até abrir canais na própria superfície gelada para dar passagem aos navios de suprimentos. Êsses trabalhos, levados a efeito, sob condições por demais adversas, em temperatura de muitos graus abaixo de zero, requerem do mergulhador um excelente preparo técnico e psicológico, grande resistência orgânica, bem como alta dose de disciplina e coragem.

A Linha Avançada de Alarme Prévio é vital para a defesa do continente. Seus postos estão situados em locais de difícil acesso e os homens que nêles servem mantêm-se isolados da civilização

O capitão-de-corveta Ben Ackermann, de Peterborough, Ontário, valoroso homem-rã da Marinha Canadense posa ao lado de seu equipamento. Êsse equipamento "auto-suficiente" permite muito maior mobilidade sob a água, uma vez que o mergulhador leva consigo a sua carga de ar. Os cilindros contêm oxigênio e nitrogênio misturados na proporção necessária à profundidade do mergulho. O consumo de oxigênio varia com as condições da água e com a profundidade. Numa descida de mais ou menos 30 metros, os cilindros têm capacidade para fornecer ar durante 85 minutos

por longos períodos, sem outros recursos que os do próprio pôsto. Os homens-rãs da Marinha canadense sabem que em parte depende dêles manter êsses homens bem supridos de mantimentos, combustível, agasalhos e equipamentos. E êles não medem sacrifícios para o bom desempenho de sua missão.



Uma malha inteiriça de lã angorá, com pés e colarinho justo, agasalha o homem-rã durante seus mergulhos nas águas geladas do Ártico canadense

---

VIVA A MARINHA!

J. R. Lessa de Aboim
Capitão-de-corveta

Um exame, mesmo superficial, dos programas navais das principais nações do mundo, mostra que aquelas com responsabilidades marítimas, isto é, com linhas de navegação vitais a defender, incorporaram às suas Fôrças Navais navios-aeródromos, como a pequenina Holanda, a moderada França, o surpre-

endente Canadá, a jovem Austrália, a pacífica Índia... A própria Inglaterra, a conservadora Albion, tão apegada às tradições de sua gloriosa "Home Fleet", não hesitou em sacrificar seus modernos e poderosos encouraçados, conservando apenas os porta-aviões como núcleos de suas Fôrças Navais. Sem mencionarmos os Estados Unidos, possuidores dos mais espetaculares navios-aeródromos do mundo, num total de 105 unidades dêste tipo.

Que se passa então, que os responsáveis por essas nações não perceberam que os porta-aviões estão obsoletos? Como não se convenceram aquêles povos, às voltas com graves problemas internos, de que os porta-aviões são unidades dispendiosas e inúteis? Não terá tido efeito sôbre êles essa avalanche literária pseudo-técnica, que condenou à extinção as Marinhas?

A resposta negativa a esta última proposição explica tudo. Efetivamente, o estudo aprofundado e criterioso das campanhas da última guerra, mais a consideração da tremenda evolução dos meios navais desde então, levaram os estrategistas a concluírem que nada foi alterado a respeito da importância fundamental da proteção das linhas de navegação marítima para os países que delas dependem vitalmente. E esta é missão precípua da Marinha de Guerra.

O submarino constitui a mais terrível ameaça à navegação marítima. A peculiar possibilidade de aproximar-se do objetivo sem ser percebido dota o submarino de uma característica única entre as demais armas de guerra. Sim, sem ser percebido, pois os mais modernos aparelhos de detecção submarinos — que não são os radares, usados apenas na superfície — têm alcance muito limitado, de pouco mais de uma milha, podendo o submarino escapar dêles se submergir abaixo de uma certa profundidade. A propulsão atômica ou a peróxido de hidrogênio veio aumentar de muito as características operacionais dos submarinos, eliminando uma de suas mais sérias restrições: a obrigatoriedade de carregar periòdicamente suas baterias, na superfície. Ainda mais, têm-se notícias de que os soviéticos lograram desenvolver um teleguiado, que poderá ser lançado de um submarino a 300 pés de profundidade, com um alcance de 140 milhas. E os soviéticos dispõem, no momento, de um número de submarinos dez vêzes superior àquele com que os alemães iniciaram a guerra...

Tal conjunto de possibilidades torna o submarino de tal maneira perigoso, que a simples presença de um único dêles em determinada área exige a afluência a ela de elevado número de unidades antisubmarino, para caçá-lo e destruí-lo.

Na atualidade, apenas um adversário pode desafiar o submarino: o avião dos navios-aeródromos. Apenas um combinado

pode fazer frente à tremenda ameaça que representa: o conjugado contratorpedeiro-avião.

Esta foi a conclusão a que chegaram tôdas as marinhas do mundo, sem discrepâncias. A posse de navios-aeródromos passou a ser exigência primordial e da mais alta prioridade para aquelas que tenham a responsabilidade da defesa de suas linhas de comunicações marítimas contra incursores, sejam submarinos, de superfície ou aéreos.

O Brasil, apesar de sua enorme extensão continental, é um país essencialmente marítimo, e depende, para viver, de suas linhas de navegação costeiras e oceânicas. Apenas por mar podem ser alcançados diversos pontos de nosso território, em cujo litoral se concentram os principais fatores de nossa vitalidade. Situado entre nações amigas e comungando nos elevados ideais do pan-americanismo, que nos irmanam, apenas do mar poderão vir o perigo e a ameaça.

Será do mar, longe de nossas costas, fora do alcance dos aviões baseados em terra, que submarinos inimigos poderão lançar ataques contra nossas cidades; destruir Paulo Afonso; os altos fornos de Volta Redonda; as refinarias do litoral; o parque industrial de São Paulo... Será no mar que o Brasil poderá ser mortalmente atingido, pelo ataque ao seu tráfego marítimo.

A responsabilidade é enorme, e é ainda em tempo de paz que a Marinha tem de preparar-se para fazer face a ela. Seria criminoso esperar que a conflagração estourasse para certificar-se de seu perigo. E' preferível um sacrifício na paz que nunca necessite ser justificado por uma guerra. Que ela nunca ocorra, mas se vier, que não nos apanhe desprevenidos, como aconteceu nos dolorosos dias de 1942...

Evidentemente, as exigências de nossa segurança marítima são de tal ordem que não podemos pensar em dispor, permanentemente, de uma Fôrça Naval à altura de sua responsabilidade. O fundamental, porém, é que possa ser constituída uma Fôrça-núcleo homogênea e equilibrada, dispondo de unidades em número e em tipo apropriados. Assim, dirigindo nossa atenção para as ações antisubmarinas, em defesa de nossa vital navegação mercante, concluímos da absoluta necessidade de dispor a Marinha de um Grupo de Caça e Destruição, constituído por um navio-aeródromo e quatro a seis contratorpedeiros, mais uma fôrça de ação de superfície, formada pelos cruzadores ligeiros de que dispomos.

Dessa maneira, poderão os homens do mar adestrar-se nas complexas tarefas que lhes serão atribuídas, pois um navio é uma escola ativa, onde trabalham na mais íntima e harmônica

colaboração, como um todo único, os diversos especialistas que formam sua guarnição, perfeitamente identificados no "espírito do navio". O mesmo se dá com os grupamentos táticos, formados por navios de vários tipos, que deverão evoluir e realizar suas tarefas dentro de uma só doutrina, de forma a cumprirem com segurança as missões que lhes forem atribuídas.

E isso tudo só poderá ser alcançado com muitos e exaustivos exercícios, para ambientação do homem com os complexos meios postos à sua disposição, de forma que cada um seja perfeito no seu mister e imbuído de sua importância no conceito geral.

E quando o povo ver nossa pequena esquadra saindo barra a fora para exercícios, que duram dias e noites seguidos, poderá prosseguir confiante para seu trabalho, pois saberá que a Marinha está cumprindo suas obrigações na paz — "adestrando-se — para que as possa cumprir igualmente na guerra — "combatendo".

O Jornal — Rio de Janeiro, 18 de setembro de 1957.

REPARTIÇÕES DE MARINHA

R. M. da Costa Lima

Quando, em 1907, entrei para a Marinha, as repartições navais ainda funcionavam nos velhos edifícios coloniais da rua 1.º de Março, canto da rua Visconde de Inhaúma, circundadas pelo grosso muro de pedra e cal que abrangia a antiga Secretaria da Marinha e ia até a subida de São Bento, fechando assim o Arsenal de Marinha, então tradicional.

Um único portão, hoje conservado, dava acesso pelo fim da rua 1.º de Março ao pátio interno, cheio de árvores frondosas, e, pelo lado do mar, o cais antigo, irregular, abrangendo uma pequena enseada, terminava por um pequeno jardim que dava para a rua Visconde de Inhaúma, defronte da antiga Guarda-moria da Alfândega, hoje entregue à Marinha; com um pequeno portão de ferro no gradil da Capitania do Pôrto, instalada no pavimento térreo da Secretaria.

No imponente edifício da Secretaria, composto de dois pavimentos, achava-se instalado, no superior, o Estado-Maior da Armada, conhecido como Quartel-General da Armada, com largas salas e muitas janelas, com escada interna para o primeiro pa-

vimento, no centro, onde, então, se acomodavam, na parte do mar, o gabinete do ministro, servido por um comprido corredor e solene salão e, na parte da rua 1.º de Março, a velha Secretaria, com salas e janelas.

Não havia elevador e uma escada dupla servia do térreo saguão aos andares superiores.

Havia um largo passadiço interno, ligando a Secretaria à antiga e colonial Contadoria da Marinha, dentro dos muros do Arsenal, com frente para a rua 1.º de Março e fundos para o mar. Seguia-se ao lado desta, o grande estabelecimento interno, com frente lateral para o jardim do Arsenal e que servia de residência dos oficiais em serviço no Arsenal, cheio de salas e janelas.

Na parte térrea da Contadoria havia uma poderosa Casa Forte, onde se guardava o dinheiro da Marinha.

Não havendo as atuais construções da Ilha das Cobras, nem as da Ilha Fiscal, esta ainda pertencente ao Ministério da Fazenda, a Carta Marítima, hoje Diretoria de Navegação e Diretoria de Hidrografia, estava instalada, em outro edifício distante, no Largo do Paço e rua D. Manoel.

Na Ilha das Cobras, apenas, funcionavam: o Depósito Naval, a Escola de Aprendizes Marinheiros e a Rádiotelegrafia, em baixo; e, no alto: o Batalhão Naval e o Hospital Central de Marinha. A Escola Naval funcionava na Ilha das Enxadas e o Corpo de Marinheiros, na Ilha de Villegaignon, sem ligação ainda com o continente.

O Arsenal velho, estendia-se até a Praça Mauá, tendo antes da entrada interna, na baixada do São Bento, um grande e forte estabelecimento, onde funcionavam a Engenharia Naval e a Imprensa Naval.

Por dentro do Arsenal, na encosta do São Bento, havia a Casa do Inspetor do Arsenal, tendo em baixo o Pôsto Médico e sala de estada. Ainda, internamente, defronte da Capitania, havia um alpendre, coberto, onde a oficialidade esperava as conduções, ainda a remos, e mais tarde outro se instalou, no centro do jardim, em forma de cruz, com o mesmo fim. O cais de cimento e pedra era tosco e dava acesso, por escada, ao mar. Não havia ponte para a Ilha das Cobras e só mais tarde foi construída uma ponte pênsil, com um largo transportador elétrico, que corria por baixo do Arsenal para a ilha, cognominado pela gíria naval de o *Minhocão;* tudo demolido mais tarde para ter lugar a construção da larga ponte atual, fazendo aquela ligação.

Transcrevo aqui a correspondência colonial e autêntica da criação da velha Contadoria da Marinha, em 1808, a 12 de maio, a cujo centenário assisti em 1908:

Ilmº. e Exmº. Sr.

Vão assinados por S.A.R. os dois Decretos que V. Exa. me remeteu com Aviso de 12 do corrente.

Ao sair do Paço esta manhã me foi entregue um saco, dentro do qual vinha o Alvará sôbre a criação da Contadoria da Marinha, que esta noite apresentarei ao mesmo Senhor para que se digne assiná-lo.

Deus Guarde a V. Excia. Paço em 12 de Maio de 1908.

D. Fernando José de Portugal Snr. Visconde de Anadia.

O Museu Naval também estava instalado em prédio distante, na rua D. Manoel, com a Biblioteca, onde outrora fôra o Clube Naval, naquela rua, antes do Museu Histórico. Posteriormente, na organização Alexandrino, foi a Secretaria da Marinha, transformada em Diretoria do Expediente e a Contadoria, em Diretoria Geral de Contabilidade da Marinha.

Havia uma Enfermaria Naval de Beribéricos, em Copacabana.

A Auditória e o Almirantado funcionavam no 3.º andar do edifício da Biblioteca de Marinha.

Só em 1935 foram postos abaixo os edifícios principais, com a prontificação do Novo Edifício do Ministério e criação do atual jardim fronteiriço.

Cogitou-se do Novo Arsenal e diques da Ilha das Cobras. A Rádio passou para a Ilha do Governador e a Escola Naval foi transferida para Tapera, em Angra dos Reis, onde funcionava a Escola de Grumetes.

Em Mocanguê funcionava a Base da Defesa Minada e na Ponta da Areia, a antiga Diretoria do Armamento.

A Inspetoria de Saúde funcionava na parte térrea da Contadoria da Marinha.

Desmembrou-se o Estado-Maior, criaram-se as Inspetorias do Pessoal, Máquinas e Fazenda e Fiscalização; instalando-se também a Missão Americana, em prédio interno do Arsenal. Criou-se o Gabinete de Identificação e a Odontologia; ampliando-se o Laboratório Farmacêutico e a Imprensa Naval. A Aviação Naval foi instalada, largamente no Galeão. Mais tarde surgiu o Tribunal Marítimo.

Foram essas as primeiras Repartições que conheci, ao entrar para a Marinha, assistindo depois à evolução e transformações operadas até 1945, quando me retirei voluntàriamente.

Singra — Rio de Janeiro, 21 de junho de 1957.

NOTICIÁRIO

BRASIL

VISITA AO RIO DE JANEIRO DO PRESIDENTE DO PARAGUAI, GENERAL ALFREDO STROESSNER

Chegou ao Rio, dia 5 de setembro, em visita oficial, o presidente do Paraguai, general de Exército Alfredo Stroessner. A chegada ao Aeroporto Santos Dumont, do avião que trouxe o chefe do Estado da Nação amiga foi prevista para às 15h30m.

Programa da visita

O programa da visita do Presidente Stroessner, ao Brasil, foi o seguinte :

DIA 5 (quinta-feira) — 18,30 hs. — Visita ao Presidente da República, no Palácio do Catete.

18,30 hs. — Visita da Sra. Ligia Mora de Stroessner à Sra. Sara Kubitschek, no Palácio das Laranjeiras.

19,30 hs. — Círculo diplomático no Salão Verde do Copacabana Pálace Hotel.

DIA 6 DE SETEMBRO — 9 hs. — Cumprimento da Colônia paraguaia no Salão Verde do Copacabana Pálace Hotel.

11 hs. — Entrevista aos jornalistas brasileiros e correspondentes estrangeiros no Copacabana Palace Hotel.

12,30 hs. — Almôço oferecido pela Câmara de Comércio Brasil-Paraguai, na Associação Comercial.

14,30 hs. — Visita ao Senado Federal.

15,15 hs. — Visita à Câmara dos Deputados.

16 hs. — Visita ao Supremo Tribunal Federal.

20 hs. — Troca de instrumentos de ratificação do Tratado Geral de Comércio e Investimentos, do Convênio de Comércio Fronteiriço, do Convênio de cooperação para o estudo do aproveitamento da energia hidráulica dos rios Acaraí e Mondaí, do Convênio para o estabelecimento, em Paranaguá, de um entreposto de depósito franco para as mercadorias exportadas pelo Paraguai, e do Convênio para o estabelecimento, em Concepción, de um entreposto de depósito franco para as mercadorias ex-

portadas ou importadas pelo Brasil, entre o Paraguai e o Brasil, no Palácio Itamarati.

20,30 hs. — Jantar oferecido pelo Presidente da República e Sra. D. Sara Kubitschek ao Presidente da República do Paraguai e Sra. Ligia Mora de Stroessner, no Palácio Itamarati.

DIA 7 DE SETEMBRO — 9,00 hs. — Parada Militar, com Fôrças do Exército, Marinha e Aeronáutica.

13,00 hs. — Almôço no Ministério da Guerra, oferecido pelos Oficiais Generais das Fôrças Armadas ao Presidente da República do Paraguai, durante o qual será entregue, pelo Presidente da República ao General Alfredo Stroessner uma espada de Oficial General do Exército Brasileiro.

DIA 8 DE SETEMBRO — 11,00 hs. — Missa na Igreja da Candelária, celebrada pelo Cardeal Arcebispo do Rio de Janeiro.

13,00 hs. — Almôço no Hipódromo da Gávea, seguido de corridas.

20,45 hs. — Jantar oferecido pelo Presidente do Paraguai e Sra. Ligia Mora de Stroessner, ao Presidente da República e Sra. Sarah Kubitschek, no Copacabana Palace Hotel.

DIA 9 DE SETEMBRO — 10,00 hs. — O Presidente da República e Sra. Sarah Kubitschek chegam ao Copacabana Palace Hotel paar acompanhar o Presidente do Paraguai e Sra. Ligia Mora de Stroessner ao Aeroporto Santos Dumont. O Presidente da República e o Presidente do Paraguai passaram em revista a tropa que estava formada na Avenida General Justo. No Aeroporto Santos Dumont aguardaram as mesmas altas autoridades que os foram receber no dia da chegada, a fim de apresentarem despedidas. A Banda da Escola da Aeronáutica executou os Hinos do Paraguai e do Brasil. O Presidente do Paraguai despediu-se do Presidente Juscelino Kubitschek, embarcando em avião especial para o Paraguai.

* * *

BANQUETE NO COPACABANA PALACE HOTEL

No dia 8, à noite, no Copacabana Palace, o General Alfredo Stroessner e espôsa ofereceram um jantar ao Presidente Juscelino Kubitschek e espôsa.

Saudação do General Stroessner

Durante o mesmo, o presidente do Paraguai proferiu o seguinte discurso de saudação ao presidente Juscelino Kubitschek e Sra. Sarah Kubitschek :

"Grande é a honra e imensa a satisfação de ter-vos junto a mim, neste instante, Excelentíssimo Senhor Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Dr. Juscelino Kubitschek, rodeado dos ilustres membros de todos os Poderes de vossa Nação, do Núncio Apostólico de Sua Santidade, e de tantos e tão nobres espíritos que assim proclamam os sentimentos de confraternização entre os povos.

E' assim que praticamos o patriotismo americano na exaltação de uma data que, ao relembrar, o gesto emancipador do Brasil, unifica o pensamento continental no triunfo do ideal da independência. Tôdas as nações da terra participam assim do regozijo de um povo como o do Brasil que, ao sentir reverdecidos em sua alma os lauréis da Pátria, transforma hoje o Grito do Ipiranga numa clarinada de esperança pelo reinado da paz, da justiça e da liberdade no mundo.

O Paraguai se sente imensamente feliz quando, por meu intermédio se faz representar nesta terra, aceitando o vosso gentil convite, para expressar-vos, Excelentíssimo Senhor Presidente, em nome dos vínculos que unem os nossos povos, e que têm sua origem na geografia e na história, sua fervorosa adesão a esta data, que sente como se fôra sua, e ante cujo significado reitera ao Brasil seus sentimentos de amizade inquebrantável.

Nada é mais oportuno do que esta data, origem das glórias do Brasil, para se perceber a florescência do espírito de seu povo, na vigência das leis que asseguram o funcionamento normal de suas instituições democráticas; no espetáculo de seu progresso moral e material, imagem fiel do desenvolvimento da cultura em todos os setores; no brilhante desfile do Exército, Marinha e Aeronáutica, fôrças depositárias da tradição de honra e do épico legado de sua Bandeira legendária, e também na fé e na vontade criadora de seus filhos que fizeram do momento presente um ponto de partida vitoriosa para as mais audazes conquistas do futuro.

Fui testemunha, nestes breves dias em que tremulam unidas as insígnias de nossas Pátrias, de tôda essa magnífica realidade em que as presentes gerações aparecem como executoras e fiéis defensores de elevados ideais de nacionalidade.

Ao perceber que o povo e o Govêrno desta Nação obedecem ao Grito do Ipiranga como a um mandato da História que relembra a existência de todos os povos livres e soberanos da terra, nós, os paraguaios, compreendemos melhor, e cada dia mais, em tôda a sua grandeza política, doutrinária e continental, a atitude exemplar do Brasil no passado, tendo sido a primeira Nação do mundo a reconhecer a independência e soberania do Paraguai.

Estamos, assim, junto ao povo brasileiro, na celebração desta data de sua história, por dever e por direito. Por dever que nos impõe a imperecível gratidão à Nação que nos tratou como Nação desde a primeira hora do nosso nascimento para a vida independente. Por direito do irmão de participar da alegria de uma Nação vizinha e amiga, alegria que sente como se fôra sua, porque no Grito do Ipiranga já se distinguia a voz da consagração da personalidade do Paraguai.

Estêve, assim, o Brasil junto do Paraguai desde a época do Império. Se acontecimentos históricos toldaram um período da vida das relações entre êsses dois países, podemos afirmar, sem receio, com o mesmo valor dos soldados que tomaram parte na guerra, que os sacrifícios de nossos heróis se pagam e se honram melhor na posteridade, com o abraço dos povos que souberam combater com honra, e com obras de amor e esperança, dignas da grandeza e da memória de nossos antepassados.

E' o que hoje sentem e praticam os nossos povos através das decisões de seus Governos. E' o que sentís e fazeis, Excelentíssimo Senhor Presidente, ao reconhecer o valor de cada período da história com os homens e os feitos que lhe correspondem, e ao transformar, no presente, a espada de aço, com que se enfrentaram nossos heróis no passado, na espada de ouro da fraternidade.

Excelentíssimo Senhor Presidente, cumpro o honroso dever de expressar-vos neste instante a minha gratidão por tôdas as homenagens de que fui alvo, como Presidente de minha Pátria, nesta terra que, sendo tão grande em dimensões materiais, é ainda maior pelo seu elevadíssimo conteúdo espiritual. Regressarei à minha Pátria, cheio de emoções, com o éco vivo das palavras de sabedoria com que exaltastes as virtudes que fortificam a amizade fraternal de nossas nações; dos conceitos repletos de doutrina orientadora e de efusões americanistas do digno Senado Federal; das vibrantes expressões de confraternização da digna Câmara de Deputados; das solenes orações do Supremo Tribunal Federal consagrando a fraternidade internacional; das cavalheirescas e solidárias manifestações dos militares do Exército, da Marinha e da Aeronáutica; das vozes, tão altas, nobres e ilustrativas da imprensa, que honra a América ao honrar o Brasil; das adesões da Indústria e Comércio à política de cooperação e complementação dos interêsses de nossos povos; das palpitações das almas que, neste imenso Brasil, sobem ao céu até onde se eleva a Bandeira de sua Pátria, para entoar o hino de paz e de harmonia internacional; dos aplausos do povo que saudou nossas Bandeiras unidas e rompeu os cordões do protocolo para ex-

pressar de perto seu júbilo fraterno, perante os Mandatários das duas Nações, unidas para sempre.

Eu vos agradeço, Excelentíssimo Senhor Presidente, por tudo o que semeastes no terreno da confraternização, e pelos frutos que, brasileiros e paraguaios, recolhemos dessa semeadura, para o bem de nossos povos e para o bem da nossa América.

Os céus clareiam para que nos unamos. Os caminhos se estendem para que nos encontremos; as pontes se firmam para evitar dificuldades à nossa marcha vitoriosa, e as aspirações de nossos concidadãos se enfileiram de um e outro lado de nossas fronteiras, como exércitos de paz, trabalho e progresso, para assegurar para sempre o triunfo dos ideais comuns do Paraguai e Brasil.

Perante esta atitude, o passado nos contempla como executores do mandato da história, e as novas gerações caminham confiantes rumo a um porvir venturoso.

Ao expressar mais uma vez à vossa figura, já histórica na mente de minha Pátria, a gratidão do Govêrno e do povo paraguaio por vosso transcendente trabalho de confraternização, tenho a grande honra de convidar-vos a elevar a taça para brindar à prosperidade e grandeza do Brasil, à união eterna de nossos povos, na comunhão de suas glórias e de seus destinos".

Agradece o Presidente Kubitschek

Finda a alocução do Chefe da Nação guarani, o Presidente Juscelino Kubitschek pronunciou as seguintes palavras de agradecimento :

"Muito honra e sensibiliza à minha mulher e a mim, Senhor Presidente, a demonstração de aprêço com que a Senhora Stroessner e V. Exa. nos distinguem, e que acaba de ser realçada, em palavras tão generosas, na saudação que nos dirigiu.

As calorosas manifestações de simpatia, que a Senhora Stroessner e V. Exa. receberam do povo e do Govêrno brasileiro, e as carinhosas homenagens prestadas aos ilustre soldado, que, pelas suas virtudes de homem e de cidadão, foi elevado a mais alta magistratura do seu País, obedecem a dois sentimentos de igual veemência.

Um dêles nos convidava a testemunhar, na pessoa do ilustre Chefe da Nação Paraguaia, e na de sua nobre companheira, a fraterna estima, a admiração e o respeito que votamos ao grande povo irmão. O outro nos impelia a exprimir, em caráter, pessoal, a um velho amigo do Brasil, o quanto nos tocam as contínuas provas de afeto que dêle tem recebido a nossa Pátria.

Na deferência que V. Exa. teve para conosco, vindo pessoalmente, em companhia da Senhora Stroessner, assistir as comemorações da nossa Independência, encontramos, ainda, uma inspiração daquêle afeto que V. Exa. dedica à nossa Pátria e que, transcendendo o plano político, se reforça por generosos impulsos de coração.

No dia em que seja possível unirem-se os dirigentes das Nações, por sentimentos da natureza dos que nos vinculam a V. Exa., Senhor Presidente, não há dúvida que a paz entre os povos deixara de ser breve intervalo entre guerras, como tem sucedido em outras partes do mundo, e sábia compreensão alumiará os caminhos da humanidade.

Afortunadamente para nós, perspectivas novas se têm aberto às populações da América, e a fraternidade não é, em nosso Continente, um conceito vazio, nem a paz uma entidade mitológica, uma idéia abstrata, uma simples alegria. Se não nos podemos alhear dos graves debates da nossa época e temos posição definida em face dêles, oferecemos, contudo, aos povos, um modêlo de convivência familiar, de coexistência, harmônica, que permite conjugação de esforços para superar dificuldades e atritos.

Nações jovens, isentas de ressentimento e capazes de olhar o mundo sem prevenções, temos podido procurar, na paz e na cooperação, a solução dos problemas que afligem as nossas coletividades nacionais, e ir alcançando o progresso técnico e o desenvolvimento cultural a que êles justamente aspiram. Por ingentes e árduos que sejam, êsses problemas encontram em nós inabalável decisão de resolvê-los, e esta decisão dia a dia se robustece, em reuniões e ajustes entre as Nações do Continente.

No desenvolvimento espiritual e material das Américas, a política pan-americana encontra a sua própria justificação. Seria precária a unidade neste hemisfério se, a par dos ideais que a inspiraram, não procurassemos assegurar aos nossos povos maior participação nas riquezas de que somos depositários.

Apraz-me reafirmar a V. Exa., neste ensejo, a determinação do Brasil em pelejar, ao lado do Paraguai e das Nações vizinhas, pela independência econômica e pelo fortalecimento desta parte do Continente. Se o nosso esfôrço comum visar, inflexivelmente, a essas metas continentais do ideal americano, teremos atendido às aspirações dos nosso povos e aos profundos

apêlos da comunhão universal. Por outros caminhos, ou inspirados em diversos sentimentos, seria extremamente difícil aos países sul-americanos vir a ocupar, ainda neste século, a posição que a História lhes reserva entre as nações depositárias das mais antigas e nobres reivindicações. Êsse pacto continental, se corresponde a espontâneo sentimento de solidariedade, atende por igual, e necessàriamente, aos interêsses de uma sólida construção econômica, fundamento de paz duradoura e de perfeita harmonia. Implica, assim, a troca de experiência, um largo sistema de cooperação de valores, de idéias, de recursos e técnicas para o enriquecimento do patrimônio comum.

Não nos deve afligir a circunstância de possuirmos ainda grandes áreas subdesenvolvidas. O que as velhas nações alcançaram através de um milenar processo de amadurecimento, pode ser conseguido por nós, em breve período, já que a investigação científica e todo o rico aparelhamento da técnica moderna asseguram aos povos, neste século, recursos infinitamente mais poderosos.

Como evidência prática das possibilidades de intercâmbio e auxílio mútuo entre os nossos dois países, agrada-me assinalar os entendimentos de que resultou a construção da Estrada Assunção-Paranaguá. Essa grande via, já quase concluída, vem satisfazer a velhos e justos ansejos do Paraguai, abrindo-lhe os caminhos do mar. E a ponte sôbre o Rio Paraná — uma das mais belas vitórias da engenharia sul-americana — será mais um elo, como a unir, por vigas de concreto, as terras que as águas do majestoso rio separam.

Senhor Presidente,

Se as nosas Pátrias se aproximam, cada dia, mais fraternalmente, se os problemas comuns às nossas coletividades estão sendo tratados em plano que exclui espírito de competição e só tem em mira os interêsses superiores dos dois Países, é-me grato proclamar que a visita da Senhora Stroessner e de V. Exa. ao Brasil constituirá, na ordem do sentimento, tão poderosa no vínculo das Nações como o é no das pessoas, mais um fator de aproximação e de compreensão.

Agradecendo à Senhora Stroessner e a V. Exa. as agradáveis horas de convívio que proporcionaram à minha mulher e a mim com a fidalguia e cavalherismo que singularizam a nobre gente paraguaia, quero erguer a minha taça pela felicidade pessoal da Senhora Stroessner e de V. Exa., e pela prosperidade e grandeza da heróica República do Paraguai".

USO DA ENERGIA SOLAR

Estudos a ser iniciados no Brasil em 1958

Deverão ser iniciadas no ano vindouro, no Brasil, as primeiras pesquisas visando ao aproveitamento da energia solar, cujo programa está sendo organizado pelo Instituto Nacional de Tecnologia, a pedido do Conselho Nacional de Pesquisas.

Famosos técnicos estrangeiros, em correspondência com membros do CNPq, já se revelaram dispostos a colaborar em tal empreendimento, quer no tocante aos estudos, quer no treinamento de especialistas brasileiros.

Colaboração estrangeira

Em uma das últimas reuniões do Conselho Deliberativo do Conselho Nacional de Pesquisas, sob a presidência do professor João Christóvão Cardoso, foi estudada a possibilidade do aproveitamento de uma equipe especializada que se encontra com tarefa em outro setor e que deverá, talvez em janeiro, passar à execução do programa referente à energia solar.

A propósito, o conselheiro Bernardino de Mattos, autor, no Conselho Deliberativo do Conselho Nacional de Pesquisas, da proposta para o desenvolvimento de um programa acêrca do aproveitamento da energia solar, passou à Presidência do mesmo Conselho uma carta do técnico Thomas Alfred Unger que nela oferece sua colaboração no que tange às pesquisas no referido setor.

Laboratório à disposição

Outro técnico estrangeiro de renome, o professor F. Trombe, diretor de Pesquisas do Centro Nacional de Pesquisas Científicas da França e do Laboratório de Energia Solar de Mont Louis, a quem o conselheiro Bernardino de Mattos escrevera sôbre o assunto, respondeu que colocou seu laboratório à disposição para o estágio de técnicos brasileiros que sejam designados dentro do programa que sôbre energia solar seja adotado pelo Conselho Nacional de Pesquisas.

Por outro lado, antes do fim do ano, o programa cuja organização foi confiada ao Instituto Nacional de Tecnologia deverá ser submetido à apreciação do Conselho Nacional de Pesquisas, do qual é membro o próprio diretor daquêle Instituto, professor Sylvio Fróes de Abreu.

* * *

"RIO CAPIBERIBE"

Com um programa de solenidades, o Ministério da Viação incorporou à Marinha Mercante o *Rio Capiberibe*, navio recentemente adquirido, nos Estados Unidos, para a Companhia Nacional de Navegação Costeira.

A cerimônia principal foi no pôrto do Recife, no dia 25 de agôsto. Estavam presentes o Governador Cordeiro de Farias, o Presidente da Comissão de Marinha Mercante, Almirante Sylvio Motta, parlamentares e políticos nordestinos, convidados pelo Ministro Lúcio Meira.

Estêve também presente o Arcebispo de Olinda e Recife, D. Antônio de Moraes Júnior, que proferiu a oração inaugural e batizou o navio.

Como representante do Ministro Lúcio Meira, falou o Sr. Henrique Mendonça Santos, da Seção de Segurança Nacional do Ministério da Viação e Obras Públicas.

* * *

ALMIRANTE JORGE DO PAÇO MATTOSO MAIA

Sua posse no Comando em chefe da Esquadra

Realizou-se no dia 2 de agôsto, às 14h30m, a bordo do cruzador *Barroso*, a passagem do cargo de comandante-chefe da Esquadra. Transmitiu o cargo o almirante Carlos da Silveira Carneiro ao seu substituto, almirante Jorge do Paço Matoso Maia, recentemente nomeado pelo chefe do govêrno. O ato foi presidido pelo chefe do Estado-Maior da Armada e contou com a presença de altas autoridades navais.

* * *

CARTA DO CHEFE DO GOVÊRNO À MARINHA

O Presidente da República Sr. Juscelino Kubitschek, enviou carta ao Ministro da Marinha, manifestando a "magnífica impressão" que teve das manobras e exercícios realizados pela flotilha de submarinos, a que assistiu, a bordo do *Humaitá*. Em sua carta, o Chefe do Govêrno revelou que os exercícios lhe deram "a honra e o prazer de participar de uma operação por que me interessava vivamente o desejo de que sejam elogiados os comandantes da flotilha e dos submarinos que fizeram as manobras, o Presidente Juscelino Kubitschek assina-

lou que conheceu "de perto um exercício naval de alto nível técnico e profissional, que deve ser motivo de orgulho para os nobres marinheiros do Brasil".

Por fim, acentuou que tudo o que pôde observar e sentir lhe deu a "certeza de que a Marinha do Brasil continua dentro de suas melhores tradições de cavalherismo, eficiência, espírito de ordem e disciplina, que a Flotilha de Submarinos tão bem representa".

* * *

UNIÃO DOS ESCOTEIROS DO BRASIL

A União dos Escoteiros do Brasil homenageou o Almirante Antônio Alves Câmara no dia 29 de setembro, às 10 horas, em cerimônia no Departamento de Esportes da Marinha.

Ao se aproximar da ilha das Enxadas foi recebido por embarcações de escoteiros do mar, que fizeram a continência de "Remos ao alto", enquanto durou a revista. Após isso, foi lançada ao mar uma corôa de louros, em homenagem aos mortos da Marinha e aos escoteiros do mar falecidos, ao som do Hino Nacional entoado pelos presentes.

Em seguida as embarcações rumaram ao Centro de Esportes da Marinha onde alas de escoteiros receberam S. Exa.

Formada tôda a Tropa Escoteira, o Sr. Ministro e demais autoridades encaminharam-se para a pista de atletismo, onde teve início à cerimônia de condecorações.

O Presidente da União dos Escoteiros do Brasil saudou o Sr. Minstro da Marinha e demais condecorados.

Foram entregues as seguintes condecorações: Ao Almirante Alves Câmara: — título de vice-presidente de honra e medalha de gratidão de ouro. Almirante Renato Guillobel, Américo Jacques Mascarenhas da Silveira e Eduardo Bezerril Fontenelle; medalha de gratidão de ouro.

* * *

CENTRO DE INSTRUÇÃO DE OFICIAIS DA RESERVA DA MARINHA

Em cerimônia presidida pelo Chefe do Govêrno, noventa e quatro novos guardas-marinhas foram incorporados, no dia 26 de setembro, à reserva da Marinha de Guerra.

O ato realizou-se no Centro de Instrução de Oficiais da Reserva da Marinha, na Ilha das Enxadas.

O Presidente da República chegou ao local acompanhado do Ministro da Marinha, Almirante Antônio Alves Câmara, e do General Nelson de Melo, Chefe do Gabinete Militar da Presidência. Recebido no Centro, com as honras militares de estilo, dirigiu-se ao palanque principal, onde já se encontravam o Chefe do Estado-Maior da Armada, os comandantes do 1.º Distrito Naval e do CIORM, vários parlamentares, convidados especiais e jornalistas.

A cerimônia foi iniciada com a revista, pelo Sr. Juscelino Kubitschek, do corpo de alunos do Centro, seguindo-se a leitura da Ordem do Dia, o juramento à Bandeira prestado pelos novos guardas-marinhas, todos em continência ao pavilhão Nacional, mudança das praças e, finalmente, entrega das espadas pelas madrinhas dos novos oficiais.

Logo após, o Presidente da República conferiu prêmio ao primeiro colocado da turma dos Fuzileiros Navais, guarda-marinha Rui de Souza Carneiro; e o Ministro da Marinha e o Chefe do Estado-Maior da Armada aos guardas-marinhas Jorge Antônio Benedito Sekeff, do Corpo de Intendentes, e José Tavares Justa, do Corpo da Armada; também primeiros colocados nestas turmas.

Em seguida à entrega dos prêmios aos que mais se distinguiram durante os cursos, realizou-se o desfile dos novos guardas-marinhas e dos alunos do 1.º ano do Centro e, finalmente a desincorporação da Bandeira Nacional.

Encerrada a solenidade, foi oferecida uma recepção ao Chefe do Govêrno e às restantes autoridades presentes, retirando-se o Sr. Juscelino Kubitschek logo após.

* * *

FÔRÇA-TAREFA BRITÂNICA

Com salvas disparadas pelos canhões do Forte de Copacabana, entrou no dia 19 de setembro, às 8,30 horas, na baía de Guanabara, a Fôrça-Tarefa britânica, capitaneada pelo porta-aviões *Warrior*. Veio fazer uma visita de cortesia de quatro dias ao Rio de Janeiro.

Os navios da Fôrça-Tarefa britânica, exceção da fragata *Burghead Bay* que vem do nordeste brasileiro, onde visitou os portos de Recife e Belém, já estiveram em Buenos Aires e Montevidéu, de onde largaram, a 17, com destino ao Pôrto do Rio de Janeiro. A bordo do *Warrior* viajou o Comandante-Chefe da frota do Atlântico Sul e da América do Sul, Vice-Almirante Sir William Geoffrey Robson, K.B.E., D.S.O., D.S.C.

A Embaixada britânica entrou logo em entendimentos com as autoridades brasileiras e foi organizado grande programa de solenidades que foi cumprido durante a visita dos marinheiros inglêses. Dêsse programa constou um almôço oferecido ao Presidente Juscelino Kubitschek, pelo Vice-Almirante Sir Geoffrey Robson, a bordo do navio-capitânia.

* * *

ALMIRANTE DE ESQUADRA
ANTÔNIO MARIA DE CARVALHO

Pelo Decreto n.º 2 765-F de 14 de outubro de 1957, foi promovido, por merecimento, ao pôsto de Almirante de Esquadra, no Corpo da Armada, o almirante de esquadra, graduado, Antônio Maria de Carvalho.

VICE-ALMIRANTE
DIOGO BORGES FORTES

Pelo Decreto n.º 2 170-B, de 14 de agôsto de 1957, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao pôsto de vice-almirante, o contra-almirante, CA, Diogo Borges Fortes.

VICE-ALMIRANTE
HEITOR BAPTISTA COELHO

Pelo Decreto n.º 2 765-G, de 14 de outubro de 1957, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao pôsto de vice-almirante, o contra-almirante Heitor Baptista Coelho.

CONTRA-ALMIRANTE
WALDEMAR DE FIGUEIREDO COSTA

Pelo Decreto n.º 2 170-C, de 14 de agôsto de 1957, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao pôsto de contra-almirante, o capitão de mar e guerra, CA, Waldemar de Figueiredo Costa.

CONTRA-ALMIRANTE EURICO PENICHE

Pelo Decreto n.º 2 765-H, de 14 de outubro de 1957, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao pôsto de contra-almirante, o capitão de mar e guerra, CA, Eurico Peniche.

ATOS ADMINISTRATIVOS

Escudo d'armas do Marquês de Tamandaré — O Aviso n.º 1 753, de 26 de junho de 1957, aprovou o escudo d'armas do Marquês de Tamandaré, Almirante Joaquim Marques Lisboa, Patrono da Marinha do Brasil. Bol 31/57.

Aprovação do Regulamento para a Escola Naval — O Decreto n.º 41 946, de 31 de julho de 1957, aprova e publica o regulamento para a Escola Naval. Bol. 33/57.

Concessão à Marinha do Uruguai do prêmio "Marinha do Brasil" — O Decreto n.º 41 947, de 31 de julho de 1957, concede à Marinha do Uruguai o prêmio "Marinha do Brasil" para o guarda-marinha que concluir em primeiro lugar o curso da sua Escola Naval. Bol. 33/57.

Subordinação de Navios — O Aviso n.º 2 048, de 31 de julho de 1957, comunica a subordinação à Diretoria de Hidrografia e Navegação dos Navios-Escola *Almirante Saldanha* e *Guanabara*. Bol. 33/57.

Cumprimento do dispôsto no parágrafo 31, 2.ª *parte, da Constituição Federal* — A Lei n.º 3 164 de 1.º de junho de 1957, dispõe sôbre seqüestro e perda de bens adquiridos ilicitamente em função pública, e institui o registro público obrigatório dos valores e bens de patrimônio privado dos funcionários públicos.

Doação à Marinha de terreno para a construção da Escola de Guerra Naval — O Decreto n.º 42 021, de 12 de agôsto de 1957, Autoriza o Serviço do Patrimônio da União a aceitar da Prefeitura do Distrito Federal a doação de um terreno, na Praia Vermelha para a construção e Instalação da Escola de Guerra Naval. Bol. 35/57.

Criação de Cargo de Adido Naval — O Decreto n.º 42 027, de agôsto de 1957, cria o cargo de Adido Naval junto à Embaixada do Brasil em Tóquio. Bol. 34/57.

Uso de Medalha — O Decreto n.º 42 041, de 14 de agôsto de 1957, autoriza o uso da Medalha "Marechal Trompowski" nos uniformes militares. Bol. 35/57.

Criação da Medalha "Mérito Tamandaré" — O Decreto n.º 42 111, de 20 de agôsto de 1957, cria, no Ministério da Marinha a Medalha "Mérito Tamandaré". Bol. 35/57.

Medalha "Mérito Tamandaré" — O Decreto n.º 42 112, de 20 de agôsto de 1957, aprova o Regulamento para a concessão de Medalha "Mérito Tamandaré". Bol. 35/57.

Regulamentação da profissão de Assistente Social — A Lei n.º 3 252, de 27 de agôsto de 1957, regulamenta o exercício da profissão de Assistente Social. Bol. 36/57.

Criação do Cargo de Adjunto de Adido Naval — O Decreto n.º 41 984, de 3 de agôsto de 1957, cria o cargo de Adjunto de Adido Naval em Ottawa. Bol. 38/57.

Modificação de distintivo — O Decreto n.º 41 990, de 6 de agôsto de 1957, modifica o distintivo do Curso de Estado-Maior e Comando das Fôrças Armadas da Escola Superior de Guerra. Bol. 38/57.

Baixa de Navio — O Aviso n.º 2 361, 27 de agôsto de 1957, comunica a baixa do Navio-Auxiliar *Almirante Frontin*. Bol. 38/57.

Regimento Interno do Quartel de Marinheiros — O Aviso n.º 2 479, de 10 de setembro de 1957, comunica e publica o Regimento Interno do Quartel de Marinheiros. Bol. 37/57.

Regulamento para os Centros de Instrução da Marinha — O Decreto n.º 42 253, de 11 de setembro de 1957, aprova e publica o regulamento para os Centros de Instrução da Marinha. Bol. 40/57.

Mudança da Capital Federal — A Lei n.º 3 273, de 1.º de outubro de 1957, fixa para 21 de abril de 1960, a mudança da Capital da União para o novo Distrito Federal no planalto Central. Bol. 41/57.

Elogio ao Almirante de Esquadra Renato de Almeida Guillobel — O Aviso n.º 2 698, de 9 de outubro de 1957, faz público elogio ao Almirante Renato de Almeida Guillobel, na ocasião da sua dispensa a pedido das funções de Chefe do Estado-Maior da Armada. Bol. 42/57.

Amparo aos conscritos acidentados — A Lei n.º 3 282, de 10 de outubro de 1957, concede amparo aos conscritos acidentados ou invalidados em estabelecimentos militares ou durante deslocamentos por fôrça de convocação. Bol. 34/57.

Inclusão de novos membros no Almirantado — O Decreto n.º 42 410 de 5 de outubro de 1957, dispõe que formem parte do Almirantado como Membros Conselheiros os oficiais generais da Marinha que tenham exercido com caráter efetivo o cargo de Ministro de Estado da Marinha. Bol. 43/57.

ESTADOS UNIDOS

Quinto submarino atômico dos E.U.A.

GROTON (Connecticut), 13 de setembro (F.P.) — O quinto submarino atômico da Marinha dos Estados Unidos será lançado na costa do Pacífico nos estaleiros navais de Mare Island, Vallejo, Califórnia, a 10 de outubro, anunciou o Departamento da Defesa, num comunicado publicado na base de submarinos de Groton.

O navio, denominado *Sargo*, é o primeiro construído na costa do Pacífico. Os quatro precedentes sairam de estaleiros do Atlântico.

O Departamento da Defesa acrescenta que dois outros submersíveis atômicos serão construídos em Mare Island, o *Halibut* e o *Scamp*. O *Halibut* será especialmente concebido para lançamento de projéteis teleguiados.

* * *

Poderio russo

MIAMI, 26 de setembro (U.P.) — O Almirante Arleigh A. Burke, Chefe do Estado-Maior Naval dos Estados Unidos, advertiu hoje que a Rússia tem a maior frota submarina da história naval. Acrescentou o Almirante Burke que os russos continuam a construir submarinos a razão de uns cem por ano, um ritmo jamais igualado por qualquer outro país em tempo de paz.

O Almirante Burke falou na 58.ª Concentração dos Veteranos de Guerras Externas.

Afirmou o Chefe do Estado-Maior Naval que, para neutralizar a crescente ameaça submarina soviética, os Estados Unidos estão construindo uma frota de 21 navios atômicos, inclusive 19 submarinos. O quarto dêsses submarinos será mandado ao mar amanhã em Portsmouth, no Estado de New Hampshire.

* * *

RÚSSIA

Satélite soviético breve no espaço

MOSCOU, 17 de setembro, (U.P.) — Cientistas soviéticos indicaram, hoje, que o lançamento do primeiro satélite artificial da Terra, pelos russos, é iminente.

"O assalto ao espaço já começou", eis o título de uma série de artigos sôbre ciência do espaço publicados para comemorar o centenário de nascimento de Konstantin Tsiulkvsky, cientista soviético perito em foguetes.

M. Glushko, membro da Academia de Ciências da União Soviética, disse que "o lançamento dos satélites seria o primeiro monumento a Tsiulkvsky no curso do Ano Geofísico Internacional".

De acôrdo com o artigo de M. Glusko publicado no "Izvestia", os satélites soviéticos serão mais pesados que o *Vanguard* norte-americano e estarão equipados com transmissores de rádio, cujas ondas curtas poderão ser captadas por qualquer estação de rádio amador.

O major-general V.A. Semenov, professor de tecnologia que escreve em "Aviação Soviética" descreve o satélite russo.

L.M.

NECROLOGIA

CONTRA-ALMIRANTE (QO). REF. GALDINO PIMENTEL DUARTE

Faleceu no dia 5 de setembro de 1957, no Hospital dos Servidores do Estado, nesta Captial, o contra-almirante QO, ref. Galdino Pimentel Duarte.

CAPITÃO DE MAR E GUERRA, (QO). REF. JOÃO COELHO DE SOUZA

Em sua residência, nesta Capital, faleceu a 18 de abril do corrente ano o capitão de mar e guerra, QO, ref. João Coelho de Souza.

CAPITÃO DE CORVETA (QMA), R. RMN. MANOEL PINTO BITTENCOURT

A 13 de setembro de 1957, faleceu em sua residência, nesta Capital, a capitão de corveta QMA, R. Rmn. Manoel Pinto Bittencourt.

Às famílias enlutadas a *Revista Marítima Brasileira* envia sentidas condolências.

ÍNDICE ALFABÉTICO DO 150.º VOLUME

(JANEIRO A JUNHO DE 1957)

A

Alemã (Orientação da política marítima...) Rev. de Rev. 402
Almirante (Em memória de um...) Respiga 439
Alterados (Todos os planos foram) — Entrevista do Almirante Arleigh Burke, traduzida pelo C. F. Francisco de Souza Maia Junior 139
Ângulo ("Estudo sôbre a trisecção de um...) 137
Atividade (Desenvolvamos maior...) Rev. de Rev. 389
Atômica do U.S.S. "Nautilus" (Central de propulsão...) Av. e Sub. 407
Auroras polares e tropicais — James Paton 377
Aviões e Submarinos — P. de M. ..... 165 e 407

B

Batalha Naval do Riachuelo — Almirante César Augusto Machado da Fonseca 243
Batalha de Trafalgar (documentos históricos) — Tradução do Capitão de Fragata A. de Azevedo Lima 201
Bibliografia 213
Bolso (Os submarinos de...) Av. e Sub. 175

C

Calor (Muralha do...) Av. e Sub. 417
Câmara dos Deputados (A Semana do Marinheiro na...) Respiga 443
Central de propulsão atômica do U.S.S. "Nautilus" — Av. e Sub. 407
Chegada do "Minas Gerais" nas memórias de Gilberto Amado — Respiga 192
Cisplatina (Nossas Campanhas Navais — A Guerra da...) (Continuação) — Contra-Almirante Lucas Alexandre Boiteux ..... 5 e 245

Compromisso de Defesa Mútua do Continente Americano (O...) Respiga 195
Conquista do Espaço (A...) Av. e Sub. 165
Contra-torpedeiros soviéticos (Os novos...) Rev. de Rev. 151
Costeiros (Navios de escolta...) Rev. de Rev. 403

D

Defesa Mútua do Continente Americano (O Compromisso de...) Respiga 195
Desenvolvamos nossa atividade — Rev. de Rev. 389

E

Ecos da Semana da Marinha 105
Escolta Costeiros (Navios de...) Rev. de Rev. 403
Espaço (A conquista do...) Av. e Sub. 165
"Estudo sôbre a trisecção de um ângulo" 137
Exército (Homenagem do...) Respiga 447
Experiência Norte-americana no domínio da Logística (A...) — Cap.-de-Fragata IM F. Ferreira Neto ... 79

F

Forte, fortim ou bateria de Inhangá — Respiga 185
França na Segunda Guerra Mundial (A...) — Contra-Almirante Reformado Paul Auphan 117

G

Giberto Amado (A chegada do "Minas Gerais" nas "Memórias de...) — Respiga 192
Guam: Operações da 77.ª Divisão.—Versão do Cap. Silvio do Vale Amaral ..... 89 e 343
Guerra da Cisplatina (Nossas Campanhas Navais (A...) Contra-almirante Lucas Alexandre Boiteux ..... 5 e 245
Guerra Mundial (A França na Segunda...) — Contra-almirante Paul Auphan 117

H

Homenagem do Exército — Respiga 447

I

Índice Alfabético do 149.º volume (julho a dezembro de 1956) 469
Inhangá (Forte, fortim ou bateria de...) — Respiga 185

L

Logística (A experiência americana no domínio da...) C.F. IM. F. Ferreira Neto 79

M

Maior atividade (Desenvolvamos...) Rev. de Rev. 389
Marinha na Câmara dos Deputados (A Semana da...) Respiga 443
Marinha (Ecos da Semana da...) 105
Marinha Mercante (Reaparelhamento da...) — Respiga 427
Marítima Alemã (Orientação da política...) Rev. de Rev. 402
Mediterrâneo (Poder Marítimo no... 1940 a 1943) 157
Memória de um Almirante (Em...) Respiga 439
"Minas Gerais", nas "Memórias" de Gilberto Amado (A chegada do...) Respiga 192
Muralha do calor — Av. e Sub. 417
Museu da Marinha (O...) Respiga 199

N

"Nautilus" (A Central de propulsão atômica do U.S.S...) Av. e Sub. 407
Navios de escolta costeiros — Rev. de Rev. 403
Necrologia ..... 235 e 467
"Neversail" (O...) Rev. de Rev. 155
Nossas Campanhas Navais — A Guerra da Cisplatina (continuação) Contra-Almirante Lucas Alexandre Boiteux ..... 5 e 245
Noticiário — L. M. ..... 215 e 449
Nova Cultura Brasileira (A...) C. F. Primo Nunes de Andrade 321
Novos contra-torpedeiros soviéticos (Os...) Rev. de Rev. 151

O

Operações da 77.ª Divisão (Guam) (continuação) Versão do Cap. Silvio do Vale Amaral ..... 89 e 343
Orientação da política marítima alemã — Rev. de Rev. .. 402

P

Planos foram alterados (Todos os...) — Entrevista do Almirante Arleigh Burke, traduzida pelo C. F. Francisco de Souza Maia Junior 139

Poder Marítimo no Mediterrâneo — 1940 a 1943 — Rev. de Rev. 157
Polares e Tropicais (Auroras...) James Paton 377
Política Marítima alemã (Orientação da...) Rev. de Rev. 402
Propulsão Atômica do U.S.S. "Nautilus" (A Central de...) Av. e Sub. 407

R

Reaparelhamento da Marinha Mercante — Respiga 427
Respiga ..... 185 e 427
Revista de Revistas — A. de A. L. ..... 151 e 389
Riachuelo (Batalha Naval do...) Almirante César Augusto Machado da Fonseca 243

S

Segunda Guerra Mundial (A França na...) Contra-almirante Paul Auphan 117
Semana da Marinha (Ecos da...) 105
Semana da Marinha na Câmara dos Deputados (A...) Respiga 443
77.ª Divisão (Guam: Operações da...) Versão do Cap. Silvio do Vale Amaral ..... 89 e 343
Soviéticos (Os novos contratorpedeiros...) Rev. de Rev. 151
Submarinos de bolso (Os...) Av. e Sub. 175

T

Tamandaré — Respiga 193
Todos os planos foram alterados — Entrevista do Almirante Arleigh Burke, Tradução do C. F. Francisco de Souza Maia Junior 139
Trafalgar (A batalha de...) Documentos históricos. Tradução do C.F. A. de A. Lima 201
Trisecção de um ângulo" ("Estudo sôbre...) 137
Tropicais (Auroras polares e...) — James Paton 377

NOSSA CAPA

A **Revista Marítima Brasileira**, acompanhando o desenvolvimento de suas congêneres, entre as quais a **United States Naval Institute Proceedings**, dá uma nova apresentação à sua capa, substituindo-a por uma bonita e sugestiva estampa, distintivo do Serviço de Documentação Geral da Marinha (SDGM) cuja descrição e simbolismo são:

DESCRIÇÃO

"É um escudo boleado, envolvido por uma elipse formada de cabo de ouro terminando em nó direito e timbrado com a coroa naval; em campo de púrpura, cortado de um fachado de prata e azul, de seis peças com um destrechevo armado de ouro, segurando um rôlo de pergaminho de sua côr sainte do meio do traço do cortado."

SIMBOLISMO

"O braço direito vestido de armadura, segurando um rôlo de pergaminho simboliza a guarda e segurança dos valiosos documentos confiados ao Serviço de Documentação Geral da Marinha.

O campo de púrpura por ser a côr alusiva à dignidade, ao saber, ao estudo, à meditação.

O fachado ondeado de prata azul, representa o mar com os seus fastos, seus heróis e suas glórias."

*

— Para completar, na contra-capa se inclui, com destaque, a estampa do **Ex-libris** representando tôdas as atividades do Serviço de Documentação Geral da Marinha.

Sua descrição é a que se segue :

"O *Ex-Libris* do Serviço de Documentação Geral da Marinha é constituido por um pergaminho, em forma de cartela, encimado pela coroa naval, da qual pende um cabo de ouro, em elipse, dentro de cujo limite se figura um conjunto de livros, cofres, portulanos e papéis, como no desenho. De dois dêsses livros, assinalando determinadas páginas, pendem as veneras da Restauração da Bahia (Campanha da Independência), de Aviz (Condecoração Militar do Império) e de Bons e Leais Serviços (do Período Republicano). No fundo, à direita, um baluarte, evocativo das lutas e das resistências da fase colonial; à esquerda e na curva do horizonte, caravelas com a cruz de Cristo nas velas, madrugando sob a constelação do Cruzeiro. Ao alto, uma lâmpada de ouro, como símbolo da pesquisa e do estudo.

O pergaminho é farpado e em parte encanudado, disparando, para a direita e para a esquerda, alças pelas quais passam, como "tenentes", uma espada de marinha, com lâmina de prata e copo de

ouro, enguirlandada por um ramo de carvalho — símbolo da luta, da justiça e da fôrça; e para a esquerda uma pena de prata apontada de ouro, enguirlandada por um ramo de louros — símbolos da inteligência, do triunfo e da glória.

Rematando o conjunto, na parte inferior, uma fita azul, artisticamente disposta, com a legenda em letras de ouro — SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA; e em baixo, ao centro, a expressão — *Ex-Libris*."

Com êsse novo feitio, a **Revista Marítima Brasileira**, com os dois trabalhos artísticos antes mencionados e bastante significativos, de autoria, respectivamente do ilustre Ministro Orlando Guerreiro de Castro, estudioso de assuntos de heráldica, e do Capitão-de-Corveta, Professor Carlos Miguês Garrido, também não menos dedicado ao mesmo assunto, tornar-se-á muito atraente, o que convidará, por certo, à sua leitura, colhendo-se o resultado desejado que é, não só a disseminação de conhecimentos que se relacionam com os problemas marítimos ou navais, como proporcionar o estudo e a aplicação do espírito no desenvolvimento das faculdades naturais de todos que a lerem, e particularmente da nossa gente de Marinha, mais interessada nas questões ligadas aos assuntos que a **Revista** focaliza normalmente.

Esperamos que esta nova fase da **Revista Marítima Brasileira** seja acompanhada de um maior desenvolvimento nos estudos dos assuntos navais e que seja também um incentivo para realizações mais importantes por parte dos nossos colaboradores,

Cesar Augusto Machado da Fonseca
Contra-Almirante, (R) — Diretor

MINISTÉRIO DA MARINHA

RIO DE JANEIRO

N.º 3057

Em 22 de novembro de 1957

Do : Ministro da Marinha
Ao : Exm.º Sr. Diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha.

ASSUNTO : Capa da *Revista Marítima Brasileira* (Ilustração da).

REFERENCIA : Aviso n.º 3 027, de 21 de novembro de 1957, do Ministro da Marinha.

1. Comunico a V. Exª. que ora resolvo autorizar seja a capa da *Revista Marítima Brasileira* ilustrada com o distintivo do Serviço de Documentação Geral da Marinha, aprovado pelo Aviso da referência.

ANTONIO ALVES CAMARA JUNIOR
Almirante R. Rm. — Ministro da Marinha.

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Destinada aos interêsses da Marinha Nacional de Guerra e Mercante

ASSINATURA ANUAL

No Brasil	Cr$ 50,00
No Estrangeiro	Cr$ 100,00

As assinaturas devem começar sempre no mês de janeiro

Número avulso	Cr$ 20,00
Número atrasado	Cr$ 25,00

Tôda correspondência destinada a esta Revista deve ser remetida com êste endereço: "Serviço de Documentação Geral da Marinha — Edifício do Ministério da Marinha — Rio de Janeiro"

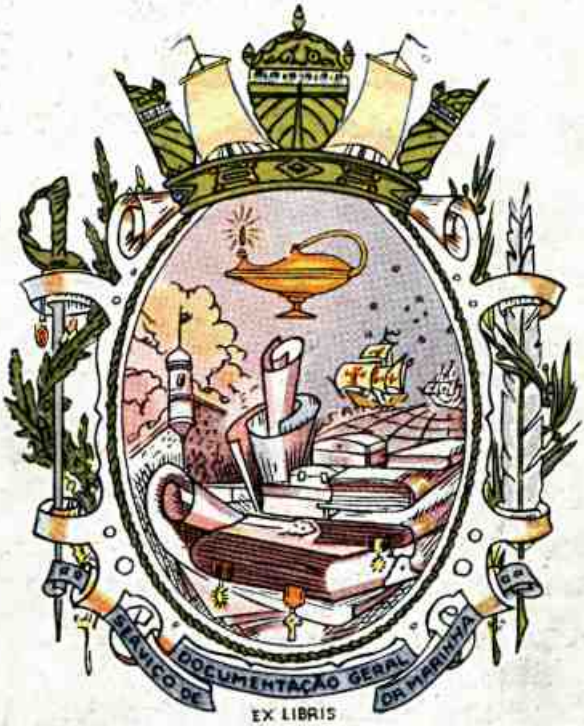
Aos nossos assinantes rogamos o especial obséquio de renovarem sempre em tempo oportuno as suas assinaturas, a fim de que não haja interrupção na remessa da Revista.

Igualmente pedimos que nos comuniquem qualquer mudança de residência, a fim 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 interêsse 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 tôda ordem, largamente divulgadas no Brasil e no Estrangeiro.

Os pagamentos, quer de assinaturas, quer de anúncios, de pessoas que residem fora desta Capital, só poderão ser feitos mediante vales postais.


SERVIÇO DE
DOCUMENTAÇÃO GERAL
DA MARINHA
EX LIBRIS