

# REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

MINISTÉRIO DA MARINHA  
RIO DE JANEIRO



ESTA REVISTA MANTÉM INTERCAMBIO COM AS  
SEGUINTES PUBLICAÇÕES:

- ARGENTINA — *Boletín 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 Caballería* — *Revista de Artillería*.
- COLÓMBIA — *Armada*.
- CUBA — *Cultura Militar y Naval* — *Boletín del Ejército*.
- DINAMARCA — *J. L. News*.
- EQUADOR — *Revista Municipal*.
- ESPAÑA — *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* — *Bollettino di Informazioni Maritime*.
- MÉXICO — *El Legionario*.
- PERÚ — *Revista de Marina*.
- PARAGUAI — *Boletín Naval*.
- PORTUGAL — *Anais do Clube Militar Naval* — *Revista de Marina*.
- URUGUAI — *Revista Marittima* — *Revista Militar y Naval*.
- VENEZUELA — *Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica* — *Revista de las Fuerzas Armadas*.

TÊRMOS NAUTICOS

*(Nautical Terms)*

Acha-se à venda no *Serviço de Documentação Geral da Marinha*, 3.º pavimento do Ministério da Marinha, o dicionário em brochura, TÊRMOS NAUTICOS — *Português-Inglês — Inglês-Português* — de autoria do capitão-de-fragata (R) A. de Azevedo Lima, pelo preço de Cr\$ 300,00 o exemplar.

# Revista Marítima Brasileira

Publicação do Gabinete de Leitura

ANNO XXXV - JUNHO DE 1912 - Nº 12 - PÁG. 1-100

## SUMÁRIO

ALBUQUERQUE DE S. MARTINHO JACÓ DE S. MARTINHO  
O DE S. MARTINHO  
SERRA DE S. MARTINHO  
SERRA DE S. MARTINHO

Para o Prêmio "Infante D. Henrique", o SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA possui, em folheto impresso, a relação dos Livros existentes no Gabinete Português de Leitura, à disposição dos interessados.

ALBUQUERQUE DE S. MARTINHO JACÓ DE S. MARTINHO  
O DE S. MARTINHO  
SERRA DE S. MARTINHO  
SERRA DE S. MARTINHO

# 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

ALMIRANTE DE ESQUADRA JORGE DO PAÇO MATTOSO MAIA .....	311
7 DE SETEMBRO .....	317
NOSSAS CAMPANHAS NAVAIS — A GUERRA DA CISPLA- TINA — (1825-1828) — (Continuação) — Contra-Almirante Lucas Alexandre Boiteux .....	319
ALMIRANTE JOAQUIM JOSÉ IGNÁCIO — (Visconde de Inhaúma) .....	377
SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA — Re- latórios apresentados pelo Cap. de Corveta Levi Scavarda .....	383
ALMIRANTE ANTÓNIO ALVES CÂMARA .....	405
OS DOIS SENHORES DA GUERRA NO MAR: — O SUBMA- RINO E O NAVIO-AERÓDROMO — Conferência do Almi- rante César da Fonseca na Federação das Academias de Le- tras do Brasil .....	409
ALMIRANTE ROBERTO DE BARROS .....	421
REORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO NAVAL (Conclusão) Almi- rante Renato Guillobel .....	425
O PROBLEMA DA AVIAÇÃO EMBARCADA — Oração proferi- da na Escola de Guerra Naval pelo Vice-Almirante Fernan- do Almeida da Silva .....	437
REVISTAS DE REVISTAS — A. de A. L. ....	463
<i>Marinhas em 1957</i> (Continuação) .....	463
<i>Liberdade dos Mares</i> .....	475
AVIÕES E SUBMARINOS — P. de M. ....	483
<i>Ofensiva anti-submarina: fundamental à defesa</i> .....	483
<i>Panorama do poder aéreo em 1958</i> .....	496
RESPIGA .....	517
<i>O Porta-Aviões</i> .....	517
<i>A Marinha Mercante Soviética</i> .....	524
<i>A compra do porta-aviões</i> .....	526
NOTICIÁRIO — L. M. ....	531
NECROLOGIA .....	547

# Revista Marítima Brasileira

Publicação do Ministério da Marinha

EDITORA: REVISTA DE ECONOMIA SOCIAL DO BRASIL - Rua do Ouvidor, 111 - Rio de Janeiro - Caixa Postal 11111 - Tel. 2222-1111

## SUMÁRIO

111	ALGUMAS IDEIAS DE REFORMA NA LEGISLAÇÃO DO FATO MARÍTIMO
112	NOTA
113	O FATO MARÍTIMO
114	NOTA
115	NOTA
116	NOTA
117	NOTA
118	NOTA
119	NOTA
120	NOTA
121	NOTA
122	NOTA
123	NOTA
124	NOTA
125	NOTA
126	NOTA
127	NOTA
128	NOTA
129	NOTA
130	NOTA
131	NOTA
132	NOTA
133	NOTA
134	NOTA
135	NOTA
136	NOTA
137	NOTA
138	NOTA
139	NOTA
140	NOTA
141	NOTA
142	NOTA
143	NOTA
144	NOTA
145	NOTA
146	NOTA
147	NOTA
148	NOTA
149	NOTA
150	NOTA

*Os conceitos emitidos nos artigos assinados representam o pensamento de seus autores e não acarretam necessariamente identidade de opiniões da "Revista Marítima Brasileira".*

151	NOTA
152	NOTA
153	NOTA
154	NOTA
155	NOTA
156	NOTA
157	NOTA
158	NOTA
159	NOTA
160	NOTA
161	NOTA
162	NOTA
163	NOTA
164	NOTA
165	NOTA
166	NOTA
167	NOTA
168	NOTA
169	NOTA
170	NOTA
171	NOTA
172	NOTA
173	NOTA
174	NOTA
175	NOTA
176	NOTA
177	NOTA
178	NOTA
179	NOTA
180	NOTA
181	NOTA
182	NOTA
183	NOTA
184	NOTA
185	NOTA
186	NOTA
187	NOTA
188	NOTA
189	NOTA
190	NOTA
191	NOTA
192	NOTA
193	NOTA
194	NOTA
195	NOTA
196	NOTA
197	NOTA
198	NOTA
199	NOTA
200	NOTA

**SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA**

---

(S. D. G. M.)

DIRETOR

**Contra-almirante CESAR AUGUSTO MACHADO DA FONSECA**

---

- 1.<sup>a</sup> Divisão — HISTÓRIA MARÍTIMA — ARQUIVO HISTÓRICO
  - 2.<sup>a</sup> Divisão — BIBLIOTECA DA MARINHA
  - 3.<sup>a</sup> Divisão — PUBLICAÇÕES — Revista Marítima Brasileira, A Marinha em Revista, Subsídios para a História Marítima do Brasil, etc.)
  - 4.<sup>a</sup> Divisão — ARQUIVO DA MARINHA
  - 5.<sup>a</sup> Divisão — MUSEU DA MARINHA
- 

**REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA**

REDADORES

Capitão de fragata ALEXANDRE DE AZEVEDO LIMA  
Capitão de corveta CESAR FELICIANO XAVIER  
Secretário LUIZ AUGUSTO FERREIRA DE MOURA

---

1956

UNICAMP

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

**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

REVISTA BRASILEIRA DE PATENTES

BRASILEIRA

EDITORA: EDITORA BRASILEIRA DE PATENTES



ALMIRANTE-DE-ESQUADRA JORGE DO PAÇO MATTOSO MAIA  
MINISTRO DE ESTADO DOS NEGÓCIOS DA MARINHA

# Almirante de Esquadra Jorge do Paço Mattoso Maia

## Novo Ministro da Marinha

— Aos dezesseis dias do mês de agôsto de 1958 o ilustre Almirante Jorge do Paço Mattoso Maia tomou posse do cargo de Ministro da Marinha, no Palácio do Catete, estando presente ao ato todos os membros do gabinete militar e civil da Presidência da República, altas autoridades e inúmeras pessoas de destaque no cenário nacional, transcorrendo a cerimônia com o maior brilhantismo.

E, com a presença de ministros de Estado, parlamentares, membros do almirantado, comandantes das unidades de guerra fundeadas na Guanabara, de grande número de oficiais, e outras altas autoridades civis e militares, no dia 19, à tarde, no salão nobre do Ministério da Marinha, as funções de Ministro dessa pasta. O novo Ministro, terminando o discurso pronunciado na ocasião, declarou:

“A Marinha brasileira não pertence só a seus marinheiros, ela pertence, e principalmente, a êste Brasil jovem e cheio de esperança no seu futuro.

E se eu pudesse ser ouvido pelos 60 milhões de brasileiros que constituem a parte viva e palpitante de nossa terra repetiria a lapidar frase de Ruy, mais oportuna hoje do que nunca: “Os povos são e fortes, livres e másculos, amam nas suas Esquadras a imagem da própria existência; as nações fracas se decadentes vão-nos esquecendo e deixam-se entorpecer à beira do oceano, sonolentas e indefesas”. Senhores: O Brasil não está sonolento e nem deve ficar indefeso. A nova geração da Marinha terá oportunidade, com os meios de que havemos de dispôr, de se preparar para enfrentar os complexos problemas da Marinha de amanhã.

Assim o desejo e espero”.

— O novo titular, pela sua trajetória de trabalho e dedicação ao serviço da Marinha, é de esperar uma administração publica, no decidido empenho de solucionar os grandes problemas em pauta, todos de grande relevância para a eficiência da Marinha —, de modo a colocá-la no lugar que lhe cabe no concôrto das Nações.

Sua fé de officio, abaixo transcrita, bem como o conhecimento de suas atitudes no exercécio de suas funções ou atos, são asseguradoras de um procedimento exemplar, quanto aos nossos destinos, prôcu-

rando elevar cada vez mais o valor cultural, naval publicional e material da nossa Marinha, conseqüentemente, estabelecendo a confiança em nós mesmos.

#### *Dados Biográficos*

O Almirante de Esquadra Jorge do Paço Mattoso Maia nasceu no Distrito Federal a 19 de junho de 1894, filho do Sr. José do Paço Mattoso Maia e senhora Alice de Faria Mattoso Maia. Fêz estudos primários em Escolas Públicas do Distrito Federal, e o Curso Secundário no Colégio Militar do Rio de Janeiro de 1904 a 1911. Entrou para a Escola Naval em 10 de abril de 1912, saindo Guarda-Marinha a 3 de abril de 1915, tendo realizado a viagem de Instrução a bordo do NE "Benjamim Constant".

Foi promovido a Segundo-Tenente em 19 de janeiro de 1916, a Primeiro-Tenente em 3 de julho de 1918, a Capitão-Tenente em 17 de setembro de 1924; a Capitão-de-Corveta em 30 de agosto de 1934 (Merecimento); a Capitão-de-Fragata em 18 de setembro de 1942 (Merecimento); a Capitão-de-Mar-e-Guerra em 6 de maio de 1946 (Merecimento); a Contra-Almirante em 13 de fevereiro de 1952 (Merecimento); a Vice-Almirante Graduado em 20 de outubro de 1954; a Vice-Almirante em 31 de dezembro de 1955 (Merecimento); Almirante-de-Esquadra em 24 de março de 1958.

Durante sua longa carreira ocupou as seguintes Comissões: o Oficial do CT *Mato Grosso C Bahia*, do TD *Ceará*; Imediato do Submarino *F-5*; Comandante do Submarino *F-1*; Instrutor da Escola de Submarinos; Ajudante-de-Ordens do Ministro da Marinha; Comissão de Fiscalização da Construção do Submarino *Humaitá*; Instrutor das Escolas de Auxiliares Especialistas; Imediato do NA *Vital de Oliveira*; Capitão dos Portos do Estado do Ceará; Imediato do Cruzador *Rio Grande do Sul*; Assistente do Comando da Flotilha de Contratorpedeiros; Comandante do S *Humaitá*; Comandante do NM *Carioca*; Adjunto à Secretaria do Gabinete do Conselho de Segurança Nacional; Comandante do C *Greenhalgh*; Diretor Militar do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro; Vice-Diretor da Escola Naval; Chefe do Estado-Maior do Comando do 2.º Distrito Naval; Capitão dos Portos do Estado da Bahia; Chefe do Estado-Maior da Esquadra; Chefe do Gabinete do Ministro da Marinha; Diretor Geral do Pessoal da Marinha; Diretor do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro; Conselheiro representante do Ministério da Marinha no Conselho Nacional do Petróleo; Comandante do Primeiro Distrito Naval; Diretor-Geral de Eletrônica da Marinha; Membro do Conselho de Promoções da Marinha; Ministro Convocado do Superior Tribunal Militar; Comandante-em-Chefe da Esquadra, e Chefe do Estado Maior da Armada.

Possui os seguintes cursos: Curso de Submarinos; Escola de Guerra Naval e Escola Superior de Guerra.

São as seguintes Condecorações Nacionais com que já foi agraciado: Medalha da Vitória da 1.<sup>a</sup> Guerra Mundial; Medalha Naval do Mérito de Guerra (2.<sup>a</sup> Grande Guerra Mundial); Grande da Ordem do Mérito Naval; Medalha de Guerra do Exército do Brasil; Medalha do Cinquentenário da República do Brasil; Medalha Comemorativa do Centenário do Nascimento de Ruy Barbosa; Medalha Rio Branco; Medalha de Maria Quitéria; Medalha Marechal Thaumaturgo de Azevedo; Medalha do Pacificador; Medalha do Serviço Militar de Ouro com passadeira de platina; Medalha Marechal Caetano de Faria; Medalha Marechal Sousa Aguiar e Grande Oficial da Ordem do Mérito Aero-náutico. Medalha de Tamandaré e Ordem do Mérito Jurídico Militar.

Condecorações estrangeiras: Grande Oficial da Ordem de Aviz (Portugal); Oficial da Ordem da Estrada Negra da União Francesa; Comendador da Ordem do Mérito (Paraguai); Serviços Distintos da República do Chile; Cavaleiro da Coroa da Itália; Gran-Cruz do Mérito Naval Espanhol; Estrela da Solidariedade Italiana de 2.<sup>a</sup> Classe; Grande Oficial da Ordem do Mérito de Serviços Distintos da República do Peru; Presidente Somosa (Nicaragua); Grande Oficial da Ordem do Mérito Naval da República do Peru; Grande Oficial da Ordem Nacional Rubem Dario (Nicaragua).

É membro dos Institutos de Cultura Brasil-Espanha; Brasil-Grécia; Brasil-Peru; Brasil-Alemanha; Brasil-China; Brasil-Guatemala e Brasil-Finlândia.

\*

#### O NOVO GABINETE

O gabinete do ministro da Marinha está assim constituído: contra-almirante Adalberto Nunes, chefe; CMG — Antônio Junqueira Giovanini, subchefe; CF — Francisco Landemann Ramos; CF — José Geraldo Brandão; CF — Carlos Auto de Andrade; CC — Atos Monteiro da Silveira; CC — Fernando Carvalho Chagas; CC (CIM) — José Cláudio Fortes dos Santos; CC — Hélio Costa Bastos; CC — Henrique Sabóia; CC — (CFN) — Luis Carlos Palhano Leal; CT — José Carlos Rangel Urrutigaray; CT — Saul Joaquim de Abreu; CT — Luis Carlos Cordeiro Guerra.

## 7 de Setembro

Faz hoje exatamente cento e vinte e três anos, em que comemoramos o maior feito de nossa história — o aniversário da nossa Independência, o que nos cabia de pleno direito, por ter o nosso povo atingido a maioridade política.

Feita a nossa emancipação e constituídos os serviços indispensáveis à organização da Nação passa o Brasil a fazer parte dos Estados livres e independentes; e dentro de pouco tempo entra na senda do progresso, procurando acompanhar o movimento multiforme da civilização, em busca da perfeição para a felicidade geral.

É justo relembrar na data de hoje, as figuras ilustres de seus propugnadores: D. Pedro I, José Bonifácio de Andrade e Silva, Antonio Carlos Ribeiro de Andrade, José Clemente Pereira, Frei Sampaio, Joaquim Gonçalves Lêdo e outros, que merecem os nossos louvores e a gratidão eterna.

O Almirante Pedro de Frontin, na sua ordem do dia, alusiva ao Centenário da Independência, quando Chefe do Estado Maior da Armada, em alguns de seus trechos, assim se expressou:

.....  
"Assim, pois, o advento da nossa independência, longe de representar uma rebelião inoportuna contra o pátrio poder, deve-se, antes, considerar o complexo cortejo dos seus antecedentes históricos, como um acontecimento fatal que êsses mesmos antecedentes — prepararam, e que a voz autorizada de um príncipe português legitimou definitivamente.

"Não devia, porém, o nosso Brasil, escapando a uma lei impreterível da história, eliminada do preço por que todos os países conquistam a sua independência, as parcelas de lutas e de sangue".

"Por isso, constituiria criminosa ingratição não reviverem hoje mais que nunca todos os filhos do Brasil, nomeadamente os que fazem parte de sua Marinha de Guerra, a lembrança de Cochrane, Taylor e mais ainda, a de João das Botas, o qual reunindo na Bahia, pequenos barcos armados em guer-

ra, e batizando-os na peleja foi, pode-se dizer, o verdadeiro criador da Armada brasileira".

Acrescentamos nós, Barroso Pereira e outros de menor graduação.

Ufanemo-nos pois, rememorando esta data; e todos, principalmente os das classes armadas devemos trabalhar, sem soluções de continuidade, com toda a abnegação e patriotismo, para que o nosos proceder civico e militar, constitua um exemplo de amor à ordem, ao progresso, fazendo do nosso dever de marinheiro, uma verdadeira âncora de segurança dos nossos destinos que esperamos ser grandiosos e cheios de realidades felizes.

Salve, 7 de setembro!

C. F.

# NOSSAS CAMPANHAS NAVAIS

## A Guerra da Cisplatina

(1825 - 1828)

Contra-Almirante Lucas Alexandre Boiteux

(Continuação)

### CAPÍTULO XXXVII

*Proseguimento da guerra. — Apela os argentinos para o corso. — Apresamentos. — O combate de Lara-Quilmes. — O Parlamento e as operações navais. — O Almirante versus o Ministro do Exterior. — Pequenas ações navais. — Outras notícias.*

I. — Os argentinos, com a repulsa ao convênio assinado para D. Manuel José García, voltaram, cheios de fundo ressentimento e acicatados pelo novo govêrno, aos preparativos para uma próxima campanha naval.

A terrestre, delineada e aberta por D. Carlos Alvear, redundara, como vimos, em vergonhoso fracasso, obrigado que fôra o enfunado estrategista inimigo, depois de improficua avançada até Bagé, a retroceder rapidamente, com a retaguarda continuamente picada pelas tropas imperiais de cobertura, depois de ter recebido sangrentos repelões. Impotente para dominar o nosso Exército, marchou o inimigo para o departamento do Serro Largo, na Cisplatina, em procura de quartéis de inverno.

Após a tremenda lição do Monte de Santiago, que foi o tiro de misericórdia para a mesquinha esquadra das Provín-

cias Unidas, o seu bravo Navarca recolheu-se ao fojo predileto, os Pozos, a tratar do ferimento que recebera e, em segurança, reparar e aparelhar os remanescentes do material fluante.

Tinha já se convencido de que tôda a vez que se empenhasse a fundo com os brasileiros, forçado pelas circunstâncias de momento ou mesmo deliberadamente, êstes sempre levariam a melhor. Disso também estava de sobra persuadido o Govêrno bonaerense.

Nessas condições "renovou e apurou — diz-nos Caillet Bois — quanto pode o referido govêrno as suas gestões a fim de adquirir reforços no estrangeiro, sem prejuizo de promover e impulsionar com decisão o único meio de hostilidades para que podia ainda apelar, qual o da guerra de corso.

Tanto o Govêrno argentino como o seu Almirante não queriam compreender, ao que nos parece, que "o melhor meio de alcançar o comércio marítimo adverso não era atacá-lo diretamente, mas destruir de antemão as fôrças que o guardavam".

Parecia-lhes a solução mais adequada e mais vantajosa depredar a nossa navegação mercantil. Queremos acreditar que tal propósito sofria a influência de várias firmas comerciais da praça de Buenos Aires, assaz interessadas nos grandes lucros decorrentes da despudorada rapina do nosso comércio marítimo. As mais importantes eram as de J. Arriola & Companhia, V. Casares & Companhia e J. P. Aguirre que adquiriam embarcações, principalmente norte-americanas, escapas à rêde do bloqueio, artilhavam-nas com auxílio do Govêrno e, munidas de cartas de corso, eram despachadas contra a nossa navegação mercante. Êsses corsários, afinal, degeneraram em verdadeiros piratas.

Sabemos que o Govêrno argentino, estimulando a ganância dêsses temíveis entrelopos, de 1826 a meados de 1827, expedirá 136 cartas de marca, oficializando dessa maneira a pirataria. Pequenas balandras, lanchões e até canoas, armadas e artilhadas nas reentrâncias das ribas fluviais, saltavam as embarcações brasileiras que abasteciam os portos ocupados pelas nossas tropas no interior do estuário.

No entanto, as nossas Fôrças de bloqueio continuavam nos seus postos de vigilância assentando, de quando em quando, certos e incisivos golpes nos mais afoitos vasos inimigos e nos neutros que tentavam burlar o apertado cêrco.

“A luta assim entra em sua segunda e última fase” — escreve o historiador tantas vêzes citado. Não é já o duelo, regular entre esquadras, por desiguais que se apresentem as fôrças de uma e outra; é a hostilidade ubíqua e múltipla do mais débil esgrimindo contra o tráfico de seu adversário, aguilhão êste que, se não surte efeito decisivo, tem a virtude de fazer sentir na própria carne do inimigo os males e conseqüências da guerra. E, no entanto — reconhece o mesmo autor — “se grande foi o dano causado pelo corso ao comércio brasileiro, pode dizer-se que consumou a ruina da esquadra republicana; pois, o Govêrno argentino, “para auxiliar o corso não vacilou em facilitar aos corsários, seus melhores navios que foram caindo sucessivamente nas redes do bloqueio, reduziu sua ínfima esquadra a proporções irrisórias”.

“Os agentes do corso, por sua vez, não olhavam meios para seduzir os marinheiros, e a ganância dos lucros fez que numerosas tripulações, além de muitos oficiais de valor, abandonassem o serviço ou êle desertassem para atirarem-se a operar nos barcos corsários. Muito poucos regressaram, pois, a larga, navios e prêsas eram capturados e liquidados em portos estrangeiros, quando não o eram mesmo em portos brasileiros”.

Informa-nos ainda o autor acima que das 136 patentes de corso assinadas pelo Govêrno argentino, sômente uma parte foi utilizada, de que o total dos corsários que operaram efetivamente (vide relação dêles no final dêste, trabalho) seria de 30 a 40 durante tôda a guerra. Escreve que o inglês Beaumont dá como saídos de Buenos Aires, até o começo de 1827, 14 corsários, a saber: 3 brigues, 4 escunas e 7 lanchas. Do rio Salado saiu 1; de Maldonado, outro. A maior parte dos barcos corsários procediam de Baltimore e, alguns de pequeno porte, tinham sido construídos nos arredores da capital argentina.

Assim se manifesta o inglês Armitage em sua “História do Brasil”: — “Os capitais (argentinos) que não podiam ser

empregados no comércio, eram aplicados no armamento de corsários, e as vantagens conseguidas por estes haviam compensado a suspensão do comércio regular: assim, por muitos possuidores desta espécie de propriedade, a paz era considerada como percursora de ruína. Os estragos feitos pelos corsários argentinos haviam-se tornado tão consideráveis, que os prêmios dos seguros marítimos em comboio não se podiam efetuar por menos de 10%; e sem comboio, 30% fôra frequentemente rejeitado. Acrescia mais que *era bem sabido que a cidade de Buenos Aires recebia muitos socorros diretamente do Brasil*. Preparavam-se e carregavam-se embarcações veleiras, principalmente no Rio de Janeiro, que se despachavam para a costa do Chile, mas que continuamente iludiam o bloqueio. O destino de tais embarcações era tão notório que, um jornal do Rio, por efeito de malícia, anunciou positivamente a saída de uma embarcação para Valparaíso, *com escala por Buenos Aires*, referindo-se à residência de um inglês bem conhecido como interessado neste comércio ilícito".

Nas Pequenas Antilhas, nas ilhas de Santo Eustáquio, Saba e Curaçã, possessões holandesas; S. Bartolomeu, pertencente a Suécia, e S. Thomaz e Santa Cruz, colônias dinarmas e em outras mais, descarregavam os desabusados corsários o produto de suas rapinagens vendendo ou consignando as mercâncias a vários agentes ali estabelecidos, alguns destes participantes do conselho de governança das ilhas. Firms comerciais havia que vendiam por bom preço cartas de marca em branco assinadas pelo Governo das Províncias Unidas. Dessa maneira eram equipados corsários contra o nosso comércio, e da mesma forma as presas eram liquidadas clandestinamente, à revelia do respectivo tribunal estabelecido, dizem, em Buenos Aires.

O jornal inglês "British-Packet", publicado na capital argentina no tempo da guerra, estimava em mais de um milhar o número de marinheiros tripulantes dos corsários, em meados de 1827, sem contar os confinados nos rios Saíado e de Patagones à espera de embarque. O mesmo periódico informava que, nos 23 primeiros meses da abertura do curso tinham sido capturados 300 navios mercantes brasi-

leiros; e, nos onze meses restantes — segundo o cálculo exagerado do Comandante Ratto — tinham entrado para aquêlê rol mais 145, o que perfaz um total de 445 apresamentos.

O referido escritor argentino, depois de declarar que “os cruzeiros mais proveitosos foram os encabeçados por oficiais ao serviço da Esquadra nacional (das Províncias Unidas)”, procura mostrar que os menos frutíferos foram realizados por corsários particulares armados no estrangeiro, os quais, por outro lado, também deram origem a maior número de reclamações dos neutros e *se conduziram menos nobremente...* E’ o que resta provar, apesar do esforço despendido por modernos historiadores navais ricplatenses em atenuar e desculpar verdadeiros atos de pirataria praticados no decurso da guerra, a coberto da bandeira do seu país.

Confessa, afinal, ainda o mesmo autor, que “o epilogo quase obrigado dos corsários foi o de os seus navios caírem nas rêdes dos bloqueadores, e êles próprios ficarem prisioneiros. Quanto às prêsas, muitas houve que não alcançaram as suas bases e foram queimadas por seus comandantes, logo que abicavam à costa e desembarcavam seus tripulantes. *O trecho de costa compreendido entre Quilmes e as cercânias do Salado converteu-se em teatro de incêndio*”.

Para encerrar êste parágrafo, tomamos um trecho de A. Somellera, oficial argentino que participou do cruzeiro do vaso militar *General Rondeau*, em operações de corso na nossa costa sob o mando do Major J. Coe: — “A vida de corsário tão cheia de inquietação, de esperança e sensações de todo gênero, *a não ser as lágrimas que víamos derramar aos infelizes marinheiros a quem espoliávamos do fruto de suas economias e trabalhos*, eu a encontrava agradável, porém às vêzes desaprovava o emprêgo dêsse recurso de guerra que acreditava vê-lo desaparecer por acôrdo entre as Nações de primeira ordem, pois que não encontrava razão para que o respeito à propriedade particular observado nos exércitos de terra não tivesse lugar nos mares. Observei capitães, senhores de uma parte ou do todo do navio e também de parte do carregamento, e que os despojávamos de tudo quanto lhes havia custado a ganhar, deixando-os em estado de ir

mendigiar os recursos necessários para transportar-se ao seio de suas famílias levando-lhes a notícia de ter que implorar a caridade pública. Esses infelizes maldiziam a guerra de que não tinham culpa, ao seu Governo e ao Imperador; e *não faltou aquêle que se atrevesse a apodar-nos de piratas em um momento de despeito por lhe terem roubado o relógio...*

“Apesar de applicarem-se todos os meios possíveis de vigilância para evitar fatos de tal natureza (o roubo, *o saque tinha lugar*, e como estava de acôrdo com êle, tôda a equipagem mostrava-se interessada em encobrir um dos outros... *Los prisioneros que habíamos tenido a bordo, salieron con sus sacos de equipaje, bastante aliviados de lo que en ellos habían traído...* no obstante ser prohibido bajo pena el que nuestra tripulación tomase lo más mínimo, *para no mancillar el honor de nuestra bandera de guerra* según se decia en la orden general que había sido leída”.

II. — “De dia para dia — comenta P. Calógeras — crescia a opposição nacional à luta do sul. Corsários de Buenos Aires, de um lado, bloqueio de outro, paralizavam o escambo e destruíam a propriedade particular. O mal, principalmente sentido pelos nacionais, era largamente partilhado pelos estrangeiros, tanto pelas colônias ativamente empregadas em negócios no Brasil e no Prata, como pelas suas metrópoles, privadas de livermente vender e transportar suas mercadorias.

“Os governos *amigos* (?), Estados Unidos, Inglaterra e França, viam-se coagidos a despender fortes somas em manter esquadras de vigilância e de proteção no Atlântico Sul”. Viam-se envolvidos em controvérsias desagradáveis com o Brasil *a quem não tinham motivos nem queriam prejudicar ou magoar*”. (!!!)

Que me perdoe a memória do illustre historiador da nossa política externa, mas sabido é que entre Nações nunca existiu firme amizade mas apenas interêsses; quanto à presença de esquadras das referidas nações em mares sul-americanos sempre foi observada, com a guerra ou sem ela; e, fi-

nalmente, quanto aos motivos de não nos quererem prejudicar ou magoar eram êsses assazes aleatórios, pois as referidas potências, empregando até meios coativos, procuraram sempre impor seus pontos de vista.

Na Câmara dos Deputados, logo nas primeiras sessões (maio de 1827) “ecoaram as queixas, tanto as populares como as de natureza internacional”. A imprensa, por sua vez, propagava, apaixonadamente, essa aura de oposição e de descrédito às nossas forças armadas, procurando ferir fundo o Governo.

As mais injustas e impiedosas críticas e as maiores responsabilidades sobre a conduta da guerra recaíam e eram imputadas ao Almirante e à Esquadra de operações que, afinal, no seu pósto de sacrifício, sofreram inacreditáveis agruras e vicissitudes cumprindo digna, abnegada e valorosamente o seu dever.

Criticando a suposta inércia do nosso Almirante, assim se manifesta o parcial J. Armitage: — “Em tóda guerra a *incansável atividade* de Brown oferecia grande contraste com a aparente apatia do Almirante Rodrigo Pinto Guedes, que recluso (*embocetado*, diria o marquês de Queluz, seu desafeto) na esplêndida câmara de sua fragata de linha, raras vêzes era visto pela marinagem, debaixo de suas ordens. Possuindo grande reputação de perícia, adquirida durante o governo absoluto, em que tudo era decidido unicamente pela intriga, era mais apto para concertar planos no gabinete, do que para os pôr em execução: *flegmático e calculista*, mostrava maior empenho em agarrar prêsas das quais colheu uma imensa (?) fortuna, do que em atacar e derrotar o inimigo”.

Das linhas acima resalta logo a má vontade do historiador anglo-bretão contra o Almirante brasileiro pondo em simpático foco as virtudes guerreiras do seu compatriota, chefe das forças navais antagônicas. Primeiro que tudo, se Brown desenvolvia a apontada *incansável atividade* (que não contestamos e até aplaudimos...) era porque, por desgraça dêle, não contava entre os seus mais capazes subordinados quem soubesse, diga-se a verdade, executar, dar cumprimento ao mais simples dos seus corriqueiros planos, cercado co-

mo se encontrava de uma chusma de aventureiros ambiciosos e de poucas letras. O navarca argentino é o próprio a confessar em várias passagens do seu "memorandum". Fácil é constatar que não estando êle presente a qualquer ação, o fracasso era certo... isso, no entanto, não acontecia entre nós; Marinha regular e de tradições, contando um grupo de comandantes experimentados e hábeis, que sabiam onde tinham o nariz e não necessitavam da presença ostensiva do Chefe para levarem a cabo com acêrto uma operação por êle delineada, e cumprir com o seu dever. Se Pinto Guedes se afadigava em fazer prêsas era para arrebatá-las às garras inimigas, e fôra para isso que se estabelecera o bloqueio. Depois, quem as julgava, procedentes ou não, era o Tribunal e não o velho e honrado Almirante que, não nos consta, tivesse enriquecido com o resultado de tais apresamentos.

Quanto a sua inércia, aliás, das Fôrças que tinha em jôgo, é outra lastimável inverdade que o próprio historiador inglês contradiz com as linhas seguintes: — "Brown, em razão da *pequenez* dos seus navios (se não tinha maiores é porque não queria, e a 25 de Mayo, o *Congreso*, etc., não eram de tão pequeno porte assim...) não podia fazer dano algum aos grandes navios dos seus antagonistas, e *demandando êstes* (os barcos imperiais) *muito fundo*, não podiam seguir o inimigo sobre os bancos, de sorte que nenhuma ação teve lugar até 9 de abril".

Pereira da Silva, sempre lamentavelmente infiel, principalmente ao historiar a campanha que nos preocupa, glosa o cronista citado: — "*O Vice-Almirante Guedes Pinto* (nem o nome do Almirante escreve êle certo) dirigia as operações encerrado na câmara da fragata, em que se embarcara... e, sem comunicar-se ou entender-se com os oficiais que tinham de executar suas resoluções". E, com uma notória e indisfarçável má vontade e grave injustiça, diz: — "De pouco ou quase nada, servia, como vimos, a esquadra brasileira. Não cometia operações de guerra, não praticava feitos dignos de renome, não conseguia vantagens para o Império, mais que conter os ímpetos ardentes de Brown, que com menor número de navios e menos bem construídos, armados e tripulados, passeava, todavia, pelas águas do Rio da Prata,

sem que fôsse incomodado. O bloqueio verificava-se sem regularidade, sem sistema e nem efetividade, por se retirarem os navios nêle empregados sempre que rompiam os temporaes e pampeiros" (!!!) Que Deus perdoe a êsse historiador tanta sandice... "O resultado do bloqueio, — continua Pereira da Silva — foi apenas a apreensão de embarcações de comércio neutras, que ou procuravam violá-lo penetrando no pôrto de Buenos Aires, ou se suspeitavam destinadas a êsse fim e eram apanhadas no rio, ou mesmo nos mares adjacentes".

III. — Como Comandante-Chefe da Esquadra em operações de guerra, o Almirante Pinto Guedes procurava manter na devida forma um profícuo bloqueio e, como tal, não podia deixar de pôr em prática certas medidas, quanto as entendesse conducentes, ao fim de desobrigar-se de uma tarefa tão difícil quão exaustiva.

Até então não existia um conjunto de princípios, aceitos internacionalmente, para a aplicação dessa modalidade da guerra marítima. Cada govêrno tinha seu ponto de vista particular a respeito. Nesse tempo, ainda no período da navegação à vela, o fator principal do bloqueio era, indiscutivelmente, o vento, a cujo regime, no taboleiro estratégico, subordinavam-se, como é de ver, tôdas as operações e manobras navais. Daí originarem-se multiplicadas e freqüentes controversias a respeito da efetividade e legalidade do bloqueio.

O Almirante Guedes cingia-se, ao cumprimento das Instruções procedentes do Ministério dos Estrangeiros por intermédio do da Marinha (de 6, 17 e 24 de dezembro de 1825 e de 29 de novembro de 1826). A nossa chancelaria, por sua vez, sofria forte assédio de reclamações e exigências dos diplomatas acreditados junto ao Govêrno Imperial.

Encontrava-se, pois, o Comandante-Chefe da Esquadra entre a cruz e a caldeirinha ou entre a espada e a parede, como diz o vulgo, isto é, entre o inimigo e a política exterior do seu país ou, melhor, entre o antagonista e a dúbia, vacilante, nada sincera (principalmente a seu respeito) ação diplomá-

tica dos inavéis e condescendentes marquêses de Inhambupe de Cima e de Queluz.

Como é de ver, faz-se mister que o elemento político e diplomático tenha conhecimentos gerais dos princípios da arte da guerra, para não lhe servir de estorvo "em consequência de uma avaliação inexata de certas necessidades vitais". A política, principalmente a externa, aquela que diz respeito aos neutros mais de perto interessados na contenda e seu desfecho, deve manter-se numa expectativa vigilante, em um plano secundário todavia, enquanto a guerra se desdobra nos seus multiplicados lances e embates, evitando não interferir com os planos de campanha, mas esforçando-se continuamente por contornar, arredar, aplainar tôdas as dificuldades decorrentes dos choques de interesses, secundando leal e dedicadamente o trabalho das armas navais, como no caso por nós objetivado neste desvalioso trabalho.

Por desgraça nossa não existiam, a começar das relações pessoais, perfeita concordância nem unidade de vistas entre o Comandante-Chefe da Esquadra e os dois enfatuados e pouco esclarecidos titulares da pasta dos Estrangeiros, acima nomeados, que pouca fibra demonstravam em face da representação estrangeira.

Sem conhecerem as necessidades, as dificuldades e os recursos de cada qual, nos ramos que superintendiam, nunca foi possível alcançar-se uma troca de idéias benéficas e conciliatórias. Puxavam *de escacha* como dizem os marujos em sua linguagem pinturesca; e, quem sofria com isso era o país.

Apoiado em deficientes instruções, agravadas com a dificuldade das comunicações, claro estava que o Almirante Pinto Guedes via-se obrigado a tomar freqüentes iniciativas de capital improtância, sem ter ouvido o Governo. E' bem verdade que o resultado dessas medidas podia trazer consequências proveitosas e até mesmo desastrosas, de conformidade com a justeza na apreciação da verdadeira situação política. Compreende-se, afinal, que o Almirante, pela sua experiência, devia demonstrar uma idéia clara e bem definida das necessidades e das aspirações de sua pátria adotiva. Pode-se falhar; *errare humanum est*; têm-se, bastas vêzes, ne-

cessidade de tomar uma medida contrária até ao direito das gentes. Não será ao Almirante decidir do caso, mas sim à diplomacia.

“O perigo dos governos fracos — comenta o Almirante Giamberardino — está em que êles venham a refrear as operações estratégicas”. Era o que ia, lamentavelmente, acontecendo conosco. Os dois marquêses de Inhambupe (21/1/26) e de Queluz (15/1/27), titulares da pasta dos Exterior, premidos e assoberbados pelas queixas, reclamações e até imposições dos diplomatas acreditados junto ao Gabinete de S. Cristóvão, iam, pouco a pouco fraquejando, cedendo, e com isso desmoralizavam o bloqueio, descontentavam o pessoal da Esquadra e favoreciam sobremaneira o inimigo.

Como deixamos dito, logo depois da declaração da guerra e do estabelecimento do bloqueio, o Governo Imperial, por Aviso de 17 de dezembro de 1825, prevenia ao Almirante, a fim de evitar contestações para o futuro, que deveria “proceder com a devida circunspeção a respeito de navios e embarcações de potências amigas, que pretenderem entrar nos referidos portos (os bloqueados); empregando somente a força contra aquêles, que, não anuindo à intimação de V. Ex., quizerem por qualquer forma romper o bloqueio”.

Dias depois, sabedor o nosso Governo que o Almirante inglês Jorge Eyre, de acôrdo com o representante da Grã-Bretanha, Mr. H. Chamberlain, propalara que “iria com os seus vasos de guerra e seus paquetes ao pôrto de Buenos Aires” a fim de desrespeitar e anular o nosso bloqueio, protestou diplomáticamente contra a indigna prepotência britânica, mas, infelizmente, para não agravar a situação, enviou, por Aviso de 24 de dito mês, instruções ao Almirante para que, caso o referido chefe naval pretendesse dirigir-se a Buenos Aires com seus navios e bem assim os paquetes, representasse contra êsse ato de desrespeito ao bloqueio, “com a discricção que lhe é própria” (do Almirante) sem contudo “obrar ato algum hostil”.

Transigíamos...; ensaiado o primeiro passo nessa senda, outros, desgraçadamente, seríamos compelidos a dar. Cedíamos a um... Os outros se acharam com o mesmo direito.

E ainda vem dizer-nos o historiador Calógeras que “a

única doutrina segura em matéria internacional é ter força bastante para sustentar o direito!"

No momento, faltou-nos, faltou aos nossos chanceiros, a fibra de um Floriano... de um Castro da Venezuela, de um Sandino da Nicaraguá, de um Camacho do México...

Continuavam, em face da nossa fraqueza, novas exigências, novas insolências. A 29 de novembro de 1826, enviava o Ministro da Marinha ao Almirante, o aviso abaixo:

— "Subindo à presença de S. M. o Imperador repetidas representações dos Ministros das Nações estrangeiras residentes nesta Côrte contra a apreensão de embarcações de suas respectivas nações, feita pela Esquadra do comando de V. Ex., *por navegarem com passaportes para os portos bloqueados*; e querendo o mesmo Augusto Senhor evitar contestações como a que presentemente se excitou com a arresação do bergantim *Ruth*, que até fôra feita em alto mar: — Tem resolvido que *só se apreendam aquelas embarcações neutras que manifestamente se conhecer que pretendam infringir o bloqueio, dirigindo-se para ali, e não as que forem encontradas em alto-mar, ou entrarem em Montevidéu, ainda que os seus passaportes sejam para os sobreditos portos*, fazendo além disso V. Ex. que se observe o disposto nos Avisos datados de 17 e 24 de dezembro do ano passado, que por esta repartição se expediram ao antecessor de V. Ex. no comando dessa Esquadra — Deus guardes a V. Ex."

Como vemos, tais medidas características da frouxidão do nosso Governo, cujos principais autores eram os marquês de Inhambupe de Cima e de Queluz, quanto à testa do Ministério dos Estrangeiros, iam, dia a dia, desmoralizando o bloqueio.

O moreno e mesureiro marquês de Queluz III (que acabaria empenhando-se em séria polémica como o Almirante Pinto Guedes) acusava-o de "haver arresado, apresado e destruído algumas embarcações neutras comerciantes sem que precedesse intimação prévia dessas embarcações pelos

navios da esquadra bloqueadora, quando havia o Governo ordenado ao Almirante não apressasse, salvo as que, previamente avisadas, mesmo na linha do bloqueio, da existência e efetividade dêle, fôsem posteriormente encontradas em ato de o romper; e, além disso, ter recebido ordem positiva para *tratar as embarcações mercantes das Nações neutras e amigas com um certo e designado favor, sãbiamente calculado, para manter com essas Nações inabalável paz e amizade...* Eram, afinal, dois pesos e duas medidas...

Escreve P. Calógeras que o Barão do Rio da Prata (Pinto Guedes) inspirava-se na "Convenção de Neutralidade Armada, de 1780", que não fôra adotada pelo Brasil e que êste, oficialmente, repelia. Na citada "Convenção" se tinham estabelecido as circunstâncias que deveriam concorrer em um bloqueio, para que as Nações neutras o reconhecessem por legítimo e houvessem por vedado o pôrto bloqueado. De conformidade com ela, *tornava-se desnecessária a intimação ou advertência no lugar do bloqueio, desde que tivesse sido feita a devida comunicação às Nações neutras interessadas, e ser reconhecida a sua legitimidade.* Elas que chamassem a atenção de sua marinha mercante para o caso.

No entanto, notificado que fôra o bloqueio, permitiu a tibieza dos nossos Ministros dos Estrangeiros (insinuados, dizem, pelo Almirante norte-americano, cujos compatriotas formavam boa parte dos corsários que varejavam nossos mares), que *todos os navios neutros poderiam ir, sem o menor risco, ao local do mesmo* (a Montevidéu, também, e conservar-se até sob vela) *saber da existência e da efetividade do mesmo!...*

Tão indulgente quão despropositada permissão traria, sem dúvida, como trouxe grandes dificuldades à Esquadra em tornar efetivo, verdadeiramente eficiente o bloqueio, pois facilitava sobremaneira a sua violação pelos neutros interessados.

Mostrava, em vão, o Almirante, mui sensatamente, que ninguém deixaria de, a sombra de tão benigna faculdade e tão disposta para o abuso, fazer uma tentativa de violação que bem sucedida, proporcionaria lucro, como sempre da-

vam as mercadorias nos portos bloqueados. Caso malograda fôsse a tentativa, em nada prejudicaria o seu empreendedor.

Por isso contestava o Almirante ao Ministro dos Estrangeiros, mostrando-lhe que tais ordens iam de encontro à citada "Convenção", por derogarem princípios estabelecidos e sancionados por Tratados que formavam a lei geral a que as Nações se submeteram e a que o Brasil também deverá estar sujeito.

E porque o velho e honrado Almirante, cujo único e patriótico empenho era manter um bloqueio eficaz, cerrado, para alcançar os fins militares em vista, quais os de privar o inimigo de todos os socorros estranhos, protestasse sempre tal absurdo o Marquês de Queluz chamava-o de "pérfido" e o Dr. Calógeras, acompanhando o côro de objurgatórias e demonstrando uma piedade piegas pelo neutros, classifica-o de "chefe desobediente", o "maior causador de atritos e de dificuldades" e de ter procedido "com despotismo e irregularidade, o que trouxe grandes compromissos para o país, obrigado a indenizar prêsas ilegalmente feitas, sujeitando-se aos vexames de protestos levados *manu-militari* por esquadras com morrões acesos..." E por fim, o ilustre historiador apoda-o de "*elemento perturbador a dificultar a Governo...!!!*" Extranhável é que o referido escritor não soubesse que a guerra é um "drama pavoroso e apaixonado" que não se faz com doce de côco, pão de loth, vinho do Pôrto e panos quentes...

E, para corroborar a sua acusação aos "desmandos no Prata" praticados pelo Almirante, cita o trecho abaixo do "Relatório" do Ministro dos Estrangeiros de 1834, Antônio de Souza Oliveira Coutinho, Visconde de Sepetiba: — "Tal

(1) O Plenipotenciário francês Gabriac, dizia do marquês de Queluz, em quem encontrava "de la faiblesse"; — "Ce Ministre, très léger, malgré un extérieur grave, très timide, avec une extrême vanité et très dissimulé, sous l'apparence d'une verbosité confiante, était, en outre, infiniment paresseux, et avait tout ce qu'il fallait de finesse et d'imagination pour rien finir, trouvant toujours des mesures dilatoires qui le dispensaient de faire face franchement, soit à la France, soit au parti des capteurs."

era o *modo ilegal* com que se portava em tão desgraçado bloqueio aquêlê Almirante, que se considerava como dono dos navios neutros que capturava, dispondo dêles como sua propriedade, sem sentença dos tribunais competentes! Em verdade ferve no peito a indignação quando se vê o desleixo, o abandono e a dilapidação com que foram tratadas estas embarcações por modo tal que da enorme soma que temos pago no valor de 5:815.151\$443 rs. a diferentes Nações, apenas se recolheu ao Tesouro a diminuta quantia de ..... 302.937\$852 rs.”

Devia muito bem saber o Visconde de Sepetiba que os vasos capturados (poucos o foram na ignorância da existência do bloqueio) não passavam diretamente às algibeiras do barão do Rio da Prata e dos seus dignos comandados que sacrificavam a saúde e a vida em duros combates, sob a vergasta dos terríveis pampeiros e suestadas, na defesa da Pátria, mas eram entregues ao Tribunal Marítimo de Prêsas, juizes, avaliadores, peritos, etc. para serem julgados. Devia saber que algumas dessas prêsas, graças as suas qualidades náuticas e fortaleza tinham sido incorporadas ao material flutuante da Esquadra ficando por isso pertencendo ao patrimônio nacional. E, finalmente, que o produto dos apresamentos legais era repartido em porções, fixadas em lei, pelas equipagens dos navios apresadores.

Quem criou, pois, ao Govêrno Imperial uma situação muito complicada, expondo-o a conflitos e vexames, “não foi o Almirante (que podia ser afastado, *ad libitum*, desde que se mostrava desobediente e *contra*ria va as ordens imperiais) com o seu método de guerra, preconizado aliás pelo próprio Govêrno, mas sim os titulares do Departamento do Exterior com os seus processos acomodaticios do “chove e não molha”.

Se, desgraçadamente, nos sujeitamos a tristes vexames (as imposições de Roussin, de Ponsomby, etc.), não foi porque os Officiais da nossa Armada temessem balas inglêsas, francesas e norte-americanas, quilotados que andavam dos pelouros argentinos, mas sim em consequência da frouxidão

de inéptos políticos, que nem com a pena e a palavra sabiam defender os interesses sagrados da pátria.

E o pretencioso Marquês de Queluz não se pejava (em polémica que sustentou com o Almirante Pinto Guedes) de lançar o ridículo sôbre o bloqueio, taxando-o de "desgraçado e tão esfuracado que os corsários entravam e saíam livremente (março de 1826 a março de 1827) e mais de 200 entraram e saíram sem serem incomodados de Buenos Aires".

Era uma impudente falsidade... A mor parte dos que lograram furar o bloqueio o fez graças as facilidades concedidas pela nossa chancelaria, tibia e mesureira.

A 5 de março de 1827, recebeu mais uma vez o Almirante Barão do Rio da Prata "complementos de directivas" relativos ao proceder com as embarcações neutras.

Criticando, ainda, o bloqueio aplicado pelo Almirante, diz Calógeras com a acrimônia: "com tais processos, evidente era o clamor geral dos neutros, prejudicados e *roubados* (!!!)..." (1) Pobresinhos dos neutros!... Que inocência!... Do exposto linhas acima, muito bem poderá o leitor imparcial, que claramente avalia o que seja um bloqueio, compreender que não era possível ao velho Almirante praticar essa modalidade da guerra naval com resultados positivos.

Dessa interferência indébita de políticos enfatuados e frouxos (Oh! manes de Floriano!...) ignorantes dos princípios fundamentais da guerra nas operações militares, resultou que os argentinos, além de contarem já com a simpatia e boa vontade das potências referidas, passaram a ter também o favor e a benevolência dos Ministros do Exterior do Império. Assim é que eram informados com a maior minúcia, quasi semanalmente, pelos vasos de guerra e paquetes estrangeiros, que aportavam a Buenos Aires, da nos-

(1) Dizia o Ministro francês do Almirante Pinto Guedes: "L'Amiral Pinto, ex-cordelier, qui, ayant étudié le droit et servi sous Nelson, avait, en fait de blocus, les principes les plus rigoureux, e était habile à colorer les abus de la force par des prétextes de droit."

A respeito do Tribunal de presas, assim se manifestava: — "Les Cours d'Amirauté Brésiliennes, imbuées des doctrines anglaises, irritées d'un déni de compétence de notre part, et dominées par une majorité composéees d'Officiers de Marine; elles nous condamnaient toujours."

sa situação política interna e externa, do nosso comércio marítimo e do nosso aparelhamento militar. Sabiam da classe, força dos nossos vasos de guerra estacionados nos portos do Império ou em cruzeiro; número dêles e data de sua partida, escoteiros ou escoltando transportes; o número dêstes, sua carga e destino; a quantidade de tropas de guarnição, seus deslocamentos e estado de eficiência; a situação da esquadra bloqueadora, sua força, etc... e, por portas travesas, reforços de material bélico. Seu material flutuante era avigorado com a incorporação, de quando em quando, de veleirôs e robustos barcos americanos, que logravam furar a linha do bloqueio, trazendo em seu bôjo artilharia, munições e carregamento valioso.

*Seria, por acaso, o nosso Almirante alguns salteador?!*

IV. — Os remanescentes da esquadilha adversa mantinham-se bloqueados pelos nossos. Quando os vasos imperiais, por qualquer circunstância se afastavam das vistas das Balizas Exteriores do pôrto de Buenos Aires, algumas canhoneiras inimigas mais afoitas, arrimadas ao cairel dos bancos ou a ourela de alfaques das ribas do estuário, até ganhar a sombra de Martín García, iam ao pôrto das Vacas levar abastecimentos ao exército que operava na Cisplatina.

Em o pôrto da Colônia do Sacramento tínhamos uma pequena Fôrça naval, infelizmente pouco ousada e ativa, que procurava, sempre que podia, perturbar essas comunicações, perseguindo as fôrças infestas, que se aproximavam daquelas águas, e capturando barcos mercantes que desciam do interior para abastecer Buenos Aires de gêneros de primeira necessidade.

A inatividade forçada da Esquadra de Brown, levou seus marujos, na mor parte forasteiros, a preferir o engajamento nas chusmas corsárias, cujos vencimentos e lucros eram mais compensadores.

Já o dissemos, personagens de alto coturno das Províncias Unidas participavam da comandita que explorava o curso desabusado contra o nosso comércio marítimo; e, como o Erário público andava varrido do seu lastro e não suportas-

se tão pesada carga, associavam-se na empresa a capitalistas e argentários. A oficialidade naval da mesma forma sentia-se atraída para o rendoso negócio, que parecia florescer.

"Para que uma guerra feita por navios soltos contra o comércio inimigo resulte destruidora — observa A. Mahan — necessita estar secundada pela guerra da Esquadra e por Divisões de navios de linha, que obriguem ao inimigo a reunir suas forças e permitam aos cruzadores fazer expedições fructuosas contra o comércio daquele. Sem esse apóio, o resultado será simplesmente a captura dos cruzadores". E' o que teremos ocasião de observar no decurso desta campanha.

Preocupados com o corso, negócio assaz rendoso, empregavam os portenhos todos os meios para aumentar o número de entrelopos que povoavam os nossos mares na faina depredadora contra os nossos pouco defendidos barcos. Assim é que nos portos de Buenos Aires, Ensenada, Rio Salado, Patagones e San Blas tinham êles em aparelhamento vários corsários.

V. — No dia 14 de maio, zarpava de Buenos Aires ao corso o lanchão *República*, artilhado com uma peça de calibre 4 e tripulado por 25 homens. Seu campo de ação escolhido seria as águas do estuário. Dizem as crônicas argentinas que êle apresara, no dia 24 do dito mês, em água da Colônia do Sacramento, a balandra *Cipriana* que trazia um obuzeiro (?) de calibre 8. Perseguido pela Flotilha de estação no pôrto da citada praça, desapareceu daqueles sítios. Ao que parece, caiu na garra dos nossos cruzadores.

Ainda em Buenos Aires, arvorava, no dia 15 de março, a bandeira argentina o belo brigue corsário *Presidente* (ex-*General Lafayette*), adquirido pela firma Arriola & Comp. por 52.000 pesos, artilhado com 1 canhão de ferro de calibre 18,1 rodízio, 2 caronadas de 12 e 2 canhões de 12 e 8. Sua equipagem era de 120 homens. Burlando o bloqueio, fez-se de vela no dia 17, levando em conserva a escuna *Richard*, saída do Salado, com oficiais destinados a Patagones.

No dia 19, o brigue-escuna *Midas*, adquirido pela firma Casares & Comp. por 65.000 pesos, depois de receber 1 ro-

dízio de ferro de calibre 12,6 caronadas de 10 e 12 e uma dotação de 140 praças, foi batizado com o nome de *La Presidente* e desfraldou o pavilhão das Províncias Unidas. A seu bordo, no dia 27, foi descoberta uma conspiração de marinheiros *portuguêses* (?), eram 25, com o propósito de entregar o navio aos imperiais para o que empregariam ópio a fim de entorpecer os restantes. Descobertos, conseguiram cinco desses conspiradores fugir para os nossos em uma escaler do navio. O corsário zarpou, afinal, no dia 28.

Entrementes, a nossa Divisão de bloqueio, constituída das corvetas *Liberal* e *Carioca*, brigues *Pirajá*, *Caboclo*, escuna *Rios* e outros, nos seus largos cruzeiros pelo estuário, avizinhavam-se das Balizas Exteriores do pôrto de Buenos Aires, num desafio constante ao navarca inimigo, as baterias do Salado e da Ensenada com as quais trocavam tiros em frente ás quais fundeavam calmamente. Raro era o dia que se não mostrasse arrogantemente às vistas dos povoadores da Capital e das ribas circunvizinhas.

Por êsse tempo o bravo e atrevido corsário francês Cesar Fournier tomou com as suas baleeiras um bergantim inglês de nome *Florida*, que se entregava ao contrabando de couros de lobos na enseada de Castilhos. Deu-lhe o nome de *Revenge*, artilhou-o com 2 peças de ferro e mais 12 de madeira (?) declarou êle, passando a piratear em a costa do Rio Grande onde fez alguns apresamentos (11 barcos e 187 prisioneiros, dizem os argentinos). A 28 de maio demandava êle o estuário escoltando duas prêsas: um brigue (*Esperança?*) e a escuna *Pilar*, artilhada e guarnecida por 50 homens. Diga-se aqui de passagem que o Governo Imperial permitira aos armadores nacionais artilharem seus barcos a fim de se defenderem dos entrelopos. O corsário e suas duas prêsas foram logo perseguidos pela nossa Divisão de bloqueio. O brigue apressado foir encalhar na ponta de Quilmes, onde os nossos o incendiaram; o *Revenge* procurou refugio na enseada de Maldonado, e ali foi tomado pelos escaleres da fragata *Imperatriz*. Foi entregue ao seu antigo comandante. A escuna *Pilar*, ao que sabemos, logrou escapar. Fournier, depois de várias peripécias, alcançou Buenos Aires por terra. O Governo argentino, a falta de oficiais, admitiu-o ao seu ser-

viço no pôsto de Major e deu-lhe o comando do brigue de guerra *Congreso*. Uma das prêsas do corsário *General Mansilla*, o iate brasileiro *Pensamento Feliz*, procurando fugir aos bloqueadores, naufragou no cabo Santa Maria no dia 21; e, a 25, outra prêsa do mesmo corsário, a sumaca *Maria Luiza* alcançava o pôrto do Tuyu, no cabo de Santo Antônio.

A questão do bloqueio também havia preocupado o Parlamento. Assim é que, a 30 de maio, o deputado J. Antônio da Silva Maia, pedia ao Ministro da Marinha, Marquês de Maceió, cópias autênticas de tôdas as instruções enviadas ao Comandante-Chefe das nossas Fôrças Navais relativas ao bloqueio e ao julgamento das prêsas. Todos êsses documentos foram remetidos, a 8 de junho, pela Secretaria de Marinha.

VI. — Ainda não de todo restabelecido de ferimento que recebera no combate do Monte Santiago, apresentava-se o Almirante Brown na Comnadância de Marinha a 1.º de junho, a fim de transmitir suas ordens à Esquadra. “Desde êsse momento — escreve Alzogaray — tudo começou a mover-se”. Foi ordenado o aparelhamento do brigue *Balcarce*, escunas *Ocho de Febrero*, *9 de Febrero*, *Sarandí* e da barca-canhoneira Nº Siete (*ex-Carro Triunfante*) que, ao cair da tarde, deslocavam-se para os Pozos, prontos a fazerem-se de vela.

Foram despachados, por terra, ao rio Salado o Major G. Masson e o Capm. John Coe, de onde deviam partir para Patagones a fim de reunirem-se ao Coronel George S. Bynon, que aparelhava a corveta *Chacabuco* e outros vasos menores para uma nova arriada às costas brasileiras. Todavia, em consequência da vigilância dos nossos, não puderam velejar do referido pôrto e, com isso, perderam precioso tempo. Afinal, alcançaram o rio Negro de Patagones, sendo o Capitão Coe despachado na escuna *Juncal* para o Chile, em busca de munições de guerra de que estavam sobremaneira carecidos.

A nossa Fôrça bloqueadora, constante das corvetas *Liberal* e *Carioca*, dos brigues *Pirajá*, *29 de Agosto*, da escuna *Rios* e outros, procurava sempre manter-se a vista da capital

argentina ou do rio Salado, onde sempre estavam destacados outros navios.

Nêsse tempo estavam estacionadas no pôrto de Montevideu as fragatas *Piranga* (capitânia) e *D. Paula* e a êle se tinham recolhido, procedentes do Salado, a corveta *Maceió* o lugar *Grego* (depois *Principe Imperial*) e uma escuna. Sofriam reparos dois brigues e outras escunas. Estacionava em Maldonado a fragata *Imperatriz*; o brigue *Caboclo* cruzava ao sul; e os brigues *Independência* ou *Morte*, 29 de Agosto e a fragata *Isabel* e outros bordejavam entre os cabos de Santa Maria e de Santo Antônio.

A 2 de junho, pela tarde, com o pavilhão na escuna *Ocho de Febrero*, fêz-se de vela o Almirante portenho com destino a Martín-García, onde estacionava o Comandante T. Espora à frente de alguns barcos, a escudar a ilha, pois constava que os brasileiros se preparavam para retomá-la. No dia seguinte, esbarrou a força inimiga com o brigue *Pirajá* (comandante Souza), que escoltava várias prêsas, e com êle trocou boas salvas. Os demais navios da Divisão de bloqueio logo acudiram à refrega. O vento era de les-nordeste e facilitou a aproximação dos nossos que, com hábil manobra, cortaram o passo ao inimigo, não lhe permitindo velejar para o objetivo. Uma das prêsas, tentando escapar-se foi perseguida, apesar dos esforços do inimigo para protegê-la e foi encalhar na praia de Quilmes onde alguns escalares dos nossos vasos foram incendiá-la. Ao ancitecer o Almirante Brown fundeou com a sua esquadilha perto da Ensenada, mas por dentro dos bancos. Os vasos imperiais passaram a bombardear, por elevação, o inimigo até as 22 horas. Pela madrugada do dia 4 recommçou o canhoneio que, pouco depois, foi suspenso em consequência do encalhe da *Carioca*, comandada pelo Capitão de Fragata F. de Assis Cabral e Teive. Pelas nove horas voltaram os imperiais a linha de fogo e assim se mantiveram a batalhar até as 13 horas. A escuna argentina *9 de Febrero*, que afoitamente se adiantou, teve logo dois mortos por bala e 9 queimados por explosão, além de outras avarias e por um triz não cai prisioneira. Durante a noite, Brown conseguiu escapar-se cosendo-se

muito a costa, escudado nos bancos. De 6 a 10 do dito mês as duas Fôrças conservaram-se à vista mas fora do alcance da artilharia, a não ser no dia seguinte em que houve ligeira troca de salvas. O navarca argentino fugia sempre de se empenhar a fundo em ação, pois sabia que seria derrotado. Vejjava assim em frente do pôrto e suas cercanias para mostrar, apenas, a população da capital que enfrentava atrevidamente o poder naval do Império.

Enquanto nossa Fôrça Naval se entretinha com a de Brown, aproveitaram-se dois corsários para se fazer ao mar, ou entrar no pôrto. Assim é que no dia 9, entrava em Buenos Aires o corsário *Vengador Argentino*, depois de um cruzeiro de 50 dias, durante o qual, dizem os argentinos, fizera 14 prêsas, das quais 1 fugira e 6 tinham sido postas a pique. Declarava seu comandante ter praticado um desembarque em Cabo Frio (Buzios?). No mesmo pôrto, entrava, no dia 11 a sumaca-corsário *Nuevo General Mansilla*, capitão Wilder; e, no dia seguinte, zarpava, para um segundo cruzeiro, o corsário *Sin Par*, artilhado com 3 canhões e comandado pelo capm. King.

Demandando no dia 13 a bôca do rio Salado uma galera apressada pelo corsário *Vencedor de Ituzaingó*, os nossos vasos ali estacionados, perseguiram-na e incendiaram-na no dia 15.

VII — No dia 8 de junho cruzava na altura do Cabo de Santa Maria a fragata nacional *Isabel*, do comando do Capitão-de-Fragata Beaurepaire, quando deu vista de uma vela suspeita. Arribou logo sôbre ela e deu-lhe porfiada caça com todo o pano largo. Era o corsário argentino *Hijo de Julio*, comandado pelo capm. inglês James Harris, armado a lugre, artilhado com 1 canhão de calibre 4 e tripulado por 42 homens. Depois de algumas horas de tenaz perseguição, o corsário, castigado pelo nosso fogo, atravessou, arriou a bandeira argentina e entregou-se. Vamos transcrever aqui, para ilustração, os termos da “carta de marca” concedida pelo

---

(1) Diz Rio Branco que, no dia 5, as duas fôrças bateram-se desde a Punt-Lara até Quilmes, navegando os argentinos muito perto da costa. O chefe brasileiro, João das Bottas, foi ferido nessa ação.

Govêrno inimigo ao referido entrelopo e que o habilitava a praticar o curso contra a nossa bandeira:

— “El Presidente de la República de las Provincias Unidas del Rio de la Plata. — Por quanto he tenido a bien mandar expedir Patente de Corso contra la bandera del Imperio del Brasil en favor del Lanchón *El Hijo de Julio*, instruido de los conocimientos marítimos, probidad y demás circunstancias, que reúne su Capitán Don Francisco Fourmantin para el buen desempeño de este importante objeto, he venido en nombrarle Comandante en Corso del expresado, concediéndole los honores, fueros y privilegios que a los de su clase en la Armada Nacional, mientras exista a bordo del Buque de su mando, o en ejercicio de su comisión, facultándole como le faculto para que pueda nombrar los Tenientes y subalternos del citado Bajel en servicio de la causa de esta República; y en consideración a la necesidad de que las presas hechas por el mismo Buque vengam bajo la protección de este Gobierno a alguno de los puertos del Estado, remitidas por el mencionado Comandante, conforme al tenor de las Patentes y Reglamentos provisional de Corte, he venido igualmente en concederle, como le concedo, la facultad necesaria para trasladar el presente despacho al Oficial que elija para conducir dichas presas, con la nota respectiva a continuación de él, a fin de que, calificado suficientemente, pueda navegar con libertad, hacer respetar el Pabellón de las Provincias Unidas y hostilizar a sus enemigos en el modo que juzgue oportuno, conforme a las leyes de la guerra, sin ser molestado o detenido por ninguno de los Bajeles mercantes o de guerra dependientes de este Estado, y pedir auxilio en caso necesario a los poderes amigos y neutrales, a quienes ruego y encargo le asistan sin causarle la menor extorsión, ofreciendo hacer lo mismo en todas las ocasiones que así se me pida. Por tanto ordeno y mando a todos los Oficiales y Cabos militares de las fuerzas de mar y tierra hagan, tengan y reconozcan al capitán don Francisco Fourmantin por tal Comandante

en Corso del mencionado buque con las facultades antedichas, guardándole, y haciendo se le guarden las excepciones y prerrogativas que le pertenecen; para todo lo cual hice expedir el presente, firmado de mi mano, sellado con las Armas de las Provincias Unidas, y refrendado por mi Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina. — Dado en la Fortaleza de Buenos Aires a treinta de Setiembre de mil ochocientos veinte y seis. — *Rivadavia. — Francisco de la Cruz*".

O inesquecível Barão do Rio Branco dá o fato acima, em suas preciosas "efemérides", como tendo acontecido a 10 de junho, sendo o comandante dêle o francês *Bibois* (nome de guerra de *Fourmatin*), segundo uns, e de *Dautant*, segundo outros. Mostramos acima que ao ser o navio apresado, tinha como comandante *J. Harris*.

VIII. — No dia 11 de junho suspendia de Montevideú, em demanda do rio Salado com despachos para a Divisão Imperial ali estacionada, a escuna *Maria Teresa*, de 14 canhões, comandada pelo 2.º Tenente *Martinus Hannibal Boldt*. Por ter calhado o vento, deu ela fundo às 20 horas; às 23 horas refrescou o vento, que era de nordeste, e com êle velejou, apesar do mar assaz levantado. Pelas duas horas da madrugada do dia 12 rendeu-se-lhe o mastro do traquete próximo à enora. Continuou o vaso imperial a navegar com a vela d'estai até às 4 horas, quando voltou a dar fundo a conselho do Prático por estar fazendo dezesseis polegadas d'água por hora. Pelas 8 horas da manhã saltou o vento para SW. (pampeiro), que obrigou a acachapar os mstaréus. No dia 13 não se aguentando o navio com um só ferro, o comandante mandou largar outro e assim se manteve até às 8 horas da manhã do dia 14, quando começou a amainar o pampeiro. Suspendeu então uma das âncoras. Pelas 9 horas da manhã foi avistada uma vela, que em distância de meio tiro de peça se descobriu ser um patacho suspeito. Prepararam-se os brasileiros par suspender, caçando os latinos, mas a amarra enrascou-se; e, até que a safassem estava o patacho a tiro de pistola, desfaldando o

pavilhão argentino e a insígnia de Brown, que vinha fugido da nossa Divisão bloqueadora.

Passando por bombordo da escuna, o Chefe inimigo bradou-lhe, em inglês, que se rendesse. Contestou-lhe na bucha o Comandante Boldt mandando atopetar a bandeira nacional e descarregar sôbre êle uma banda inteira. Retrucou-lhe o inimigo com outra, que lhe cortou as adriças dos latinos e matou dois homens. Passou então o inimigo pela pópa da *Maria Teresa* e virando de bordo postou-se a boreste dela, castigando-a com novas bordadas.

Nessa ocasião outros cabos de laborar foram cortados e o Mestre do navio foi ferido na cabeça. O Comandante Boldt, demonstrando muita calma e bravura, procurava evitar a abordagem tentada pelo inimigo, mas infelizmente os cabos de laborar cortados e outras avarias no aparelho não lhe permitiam desiraldar o pano necessário para uma manobra vantajosa. Novas descargas se sucediam, e a escuna, já cosida de rombos, fazia 60 polegadas d'água. Sua pequena guarnição começou a fraquejar, desanimada, apesar dos oficiais, com seu belo exemplo, procurarem levantar-lhe o moral. O 2.º Tenente em comissão Manoel Alves da Cunha, o Pilôto João de Bastos e o Mestre, apesar de ferido, secundavam briosamente os esforços e a valentia do Comandante. Por fim, só ficaram na tolda enfrentando e contestando o fogo do inimigo os Oficiais, os Inferiores e dois marujos.

Partem ainda da quilha imperial alguns disparos interpolados, procurando abafar a metralha e a fuzilaria do lenho adverso.

O Comandante Boldt, vendo-se impotente para domar o inimigo, determina que se lance fogo ao paiol de pólvora; a isso, porém, os marujos se opõem e picam a boça da amarra.

O navio fundeia e, dessa maneira, foi logo abordado pelos argentinos. A bordo do vaso inimigo, além dos estragos materiais, jaziam no convés 4 mortos e 9 feridos. Caíram prisioneiros o Comandante Boldt, 5 oficiais e 54 praças. O Almirante Brown nomeou o comandante da *Maria Tereza* o cap. Johnson e determinou-lhe que velejasse para Buenos Aires. Ao dealbar do dia 15, a nossa Divisão do rio Salado, chefiada pelo bravo João de Oliveira Bottas, apercebeu-se do

desastre e, fazendo fôrça de vela, alcançou retomar a escuna sem grande fadiga, depois de repelir o navarca inimigo que à frente de sua esquadilha correra em socorro da prêsa.

No dia 17 de junho, Brown recolhia-se a Buenos Aires e, como sempre, para encobrir os seus fracassos, impingiu logo aos papalvos uma das suas balelas. Ouçamos Alzogaray: — “A las 6 de la tarde vino a tierra el inmortal general Brown, cuando entró al patio de la Comandancia de Marina se le dieron repetidos vivas vivas por los patriotas que estábamos reunidos, allí, y al momento supimos de la boca del mismo héroe que en los pocos días que estuvo fuera de este puerto llegó hasta cerca de Montevideo, encontró la goleta *Maria* a la que batio, y poco después de apoderarse de ella se le fue a pique por el mucho daño que sufrió”.

A escuna, como, de fato, se encontrasse com sérias avarias, foi despachada para Montevideu a fim de sofrer os reparos necessários. Lá, na situação de reserva, foi imprevidentemente transformada em depósito de prisioneiros, sob o comando do 2.º Tenente Roberto Mackinstoch. Os prisioneiros, a 8 de setembro, à noite, revoltaram-se, matando os guardas e os que não quiseram acompanhá-los, aprisionaram (?) o covarde comandante, e velejaram para Buenos Aires. O que parece certo, e depois ficou mais ou menos apurado, é que o desbriado Tenente Mackinstoch, estava de inteligência com os amotinados, pois, feita a paz, não mais voltou ao Brasil. Casou em Buenos Aires e lá, de parceria com um cunhado, estabeleceu uma casa comercial, graças, diziam, ao dinheiro recebido dos prisioneiros. . . O Almirante Guedes, em o officio n.º 474, de 7 de setembro de 1828, trata dêsse vergonhoso caso.

IX. — A 23 de junho suspendeu da rada interior do pôrto de Buenos Aires e veio postar-se na exterior o corsário argentino *General Brandzen* (nome de um official francês vitimado pelas nossas balas no choque do Passo do Rosário. Era o brique norte-americano *Ino*, comprado pela firma Casares por 90.000 pesos e cujo armamento custara 35.000 pesos. Era artilhado com 7 colubrinas de calibre 12, duas caronadas de 8, fornecidas pelo govêrno, e 2 caronadas de 12 e 2 peças de 8,

compradas pelo armador. Sua equipagem constava de 9 oficiais e 111 praças de caldeira. Comandava-o o capitão norte-americano G. De Key. Estado à vista a Divisão Imperial de bloqueio sob o mando do bravo Chefe James Norton, o corsário só pôde fazer-se de vela no dia 25 à noite. No dia seguinte, na altura do cabo de Santa Maria topou com o lúgar *Príncipe Imperial* do comando do 1.º Tenente Antônio José da França Ribeiro. O vaso brasileiro montava 10 caronadas de ferro de calibre 18 e 4 canhões de bronze de calibre 12. Sua guarnição constava de 130 praças. Em sua conserva navegava a pequena escuna *Isabel Maria*, armada com um rodízio de 24; era comandada pelo 2.º Tenente Jean Jacques Vioget, natural da Suíça. Pelas 15 horas e 30 minutos do dia 26 estabeleceu-se acalorada justa entre os vasos imperiais e o desabusado corsário. A escuna, em vez de escudar-se no lugre, procurou a costa a fim de escapar as garras do entrelopo, mas foi infeliz, pois encalhou nos parciais que bordam aquêlê trecho do litoral uruguaio.

O corsário, desvencilhando-se do fogo do *Príncipe Imperial*, que não o perseguiu como devera, saiu ao encalço do pequeno barco imperial e, encontrando-o naquela triste situação, abriu fogo sôbre êle e com vantagem dominou a resistência dos brasileiros.

Caíram prisioneiros: o Comandante Vioget, o imediato, 2.º Tenente Junius Villeneuve, que foi, posteriormente, proprietário do "Jornal do Comércio", do Rio, o 2.º Tenente João Gramont, o Mestre João O. Antônio e 37 marujos e soldados. Os argentinos tiveram, diante da fraca resistência da escuna, apenas dois feridos.

O Almirante Barão do Rio da Prata culpou do desastre o 1.º Tenente França Ribeiro comandante do lugre, "que estando perto do inimigo arribou e fugiu"; e, por isso, ia metê-lo em conselho de guerra. O lúgar entrou em Montevidéu a 4 de julho.

O corsário prosseguiu para o norte em sua faina depredadora. No dia 4 de julho encontrava outra escuna nacional a que deu porfiada caça; ela, porém, com ser assaz veleira e fazendo-lhe muito fogo, escudou-se na costa e alcançou escapar.

X. — No mesmo dia 23 de junho, informa-nos o Barão do Rio Branco, um destacamento do corsário argentino *Presidente*, desembarcou na ponta dos Castelhanos, na ilha Grande, mas, mal pôs o pé em terra, saiu-lhe pela frente o bravo patriota Bento José Gomes seguido de alguns milicianos e outros moradores das vizinhanças e repeliu os assaltantes, que saíram bem castigados.

Ainda no fim dêsse mês de junho recobrávamos algumas prêsas, queimávamos outras e outras ainda, perseguidas, atiravam-se à costa, onde naufragavam. Iludindo o bloqueio entraram no Salado um brigue norte-americano e uma sumaca apresada; no dia 27 fêz-se de vela a escuna corsária *Nacional Bonairense (ex-Fadem)*, barco norte-americano comprado por 50.000 pesos, armado com três canhões e tripulado por 70 homens sob o comando do cap. Soulien; e entrara no Riachuelo o corsário *Vengador Argentino*.

XI. — Volvamos agora, por um instante, nosos olhares curiosos para o teatro de operações terrestres e aquilatemos a sua situação. Temos muito bem observado até aqui, como vinha sendo orientada, encaminhada e conduzida a morosa e improficua campanha. E tudo isso porque não havia, como nunca houve, por mal dos nossos pecados ou, melhor, mercê da estulta empáfia ministerial e da dos nossos generais, uma necessária, indispensável correlação estratégica entre as Fôrças de mar e terra, que batalhavam contra os orientais sublevados e os argentinos seus interesseiros aliados.

Bem é de ver que se essa relação mútua tivesse existido e fôsse patriótica e honestamente observada, grandes e favoráveis resultados teríamos alcançado em curto prazo, evitando-se graves despesas ao erário público e o desprestígio das classes militares. Devia existir, naturalmente, um plano de operações unitário, mas concebido com elevação e inteligência, como observa um dos escritores navais acima citados, "sem preconceitos e generalizações forçadas, deixando a cada uma das duas Fôrças armadas a sua forma característica de aplicação, que depende, como é óbvio, não de ciosas vontades de indivíduos, plasmados segundo tradicionalismos antiquados, mas das condições do ambiente em que cada uma age,

e dos meios particulares dos quais uma ou outra pode valer-se”.

Começava por faltar, então, como ainda hoje se dá na maioria, aos generais do Exército, idéias precisas, claras, sobre a capacidade, as necessidades e a finalidade de uma Marinha de Guerra. Dai architectarem seus planos de campanha pondo de parte as operações navais ou, apenas, considerando a Marinha como arma secundária, simples auxiliar do Exército. Não compreendiam, nem queriam compreender que, se ainda estavam de posse de Montevidéu, da Colônia do Sacramento, de Maldonado, do Rio Grande, enfim, era devido à Marinha que mantinha suas comunicações desafogadas e com elas as necessidades logísticas de um Exército em campanha. De todos os nossos empenachados generais só o Marquês de Barbacena, que tinha envergado o uniforme da Armada e curto exercitamento fizera no seu seio, lobrigou, desde logo, o papel que desempenhava a nossa Esquadra; mas, infelizmente, não chegou a levar a cabo a coordenação imprescindível acima apontada.

Mesmo entre as tropas estacionadas no Rio Grande e as que guarneciam os três portos do litoral cisplatino não descobrimos operações devidamente combinadas que, postas em prática com método e agudeza e, ainda mais com o auxílio naval, seriam de valor incalculável para a pronta resolução da guerra. Infelizmente nada disso acontecia.

Observamos, apenas, pequenos choques contra as tropas rebeldes sitiadas levados a cabo mais por iniciativa dos comandantes de postos de vigilância do que do próprio General comandante em chefe.

Assim é que vemos, a 5 de junho, o Major Luiz Alves de Lima, futuro Marechal e Duque de Caxias, pertencente à guarnição de Montevidéu, à frente de uma Companhia do Batalhão do Imperador, emboscada em Maroñas, destroçar um corpo de cavalaria dos rebeldes.

Onze dias volvidos, a 16, o referido oficial, comandando 150 praças, sai à noite de Montevidéu, atravessa a linha do assédio e assalta e toma, no pôrto do Buceo, um lanchão inimigo que abastecia os assediados.

Como deixamos exarado, em o acampamento do passo de S. Lourenço, à margem esquerda do rio Jacuí, encontrava-se o grosso do Exército Imperial sob as ordens diretas do Tenente-General Marquês de Barbacena, em fins de maio de 1827. O Comandante-Chefe, segundo um crítico seu coetâneo, "dedicava-se, exclusivamente, à reorganização das tropas e a *exercícios fúteis em ordem unida*".

Para reforçar a tropa tinham chegado a Pôrto Alegre, via Santa Catarina, 604 homens, trazidos do Rio pelas fragatas *Isabel* (Beaurepaire) e *Paraguacú* (Lourenço da Silva). Faziam parte do 2.º Batalhão de caçadores (554 praças) do comando do Tenente-Coronel Francisco Vicente Souto Maior, e um contingente de 60 praças do 1.º Corpo de artilharia do Rio de Janeiro, sob o comando do Cap. José Mariano de Mattos.

A outra fracção do nosso Exército, sob o comando do Marechal G. H. Brown, que estabelecera seu Quarte-General em S. Francisco de Paula (Pelotas), depois de estacionar na vila do Rio Grande, fôra acampar nos aros da primeira localidade.

A mor parte da cavalaria, capitaneada pelo Brigadeiro Sebastião B. Pereira Pinto formava a cobertura do referido Exército, seguindo de perto e com notável agressividade os movimentos retráteis do inimigo nos setores do Pirai, ao norte, e do Jaguarão, ao sueste.

No dia 5 de junho, o marquês de Barbacena, acompanhado do seu Estado-Maior, seguira para Pôrto Alegre a fim de conferenciar com o Presidente da Província sôbre as necessidades da sua tropa, que deixara sob a direção do Brigadeiro Callado.

Como tivesse alcançado permissão par ir à Côrte, encaminhou-se, antes, para S. José do Norte onde, em ordem do dia baixada no dia 18, despedia-se do Exército e entregava, no dia 20, seu interino comando ao Marechal Brown. Este, a 30 do mesmo mês chegava a Pôrto Alegre e, a 9 de julho, assumia no acampamento de S. Lourenço suas altas funções.

O Exército argentino, por êsse tempo, após sua ridícula e malograda "segunda invasão do Rio Grande", com a retaguarda continuamente hostilizada pelas nossas tropas de co-

bertura, recolhia maltrido e desmoralizado à vila de Mello, no distrito do Sêro Largo, em cujas cercanias estabeleceu seus quartéis de inverno. No dia 2 de junho, o Coronel Bento Gonçalves da Silva, à frente de sua 2.<sup>a</sup> Brigada de cavalaria, derrotava junto da “Estância do Cego”, um destacamento avançado da coluna do General G. Lavalle; e, no dia 21, o bravo Tenente José Teodoro da Silva (Juca Teodoro) atacava e dispersava, em Aseguá (Cisplatina) a escolta do General-Chefe inimigo. O Brigadeiro Alvear logrou escapar da refrega com a perda de 16 homens entre mortos e prisioneiros.

Esse General, no dia 28 do dito mês, oficiava ao Governo mostrando-lhe a situação do seu Exército em Sêro Largo, e chamando-lhe a atenção para a parte do ribamar da lagoa Mirim, de que estavam de posse, por onde possível era empreender-se operações de corso contra a navegação lacustre do Império. E explanando suas vistas e propósitos militares para a próxima campanha, aludia à necessidade de uma Fôrça Naval com Officiais e chalupas armadas, artilhadas e guardadas com gente do exército (?) a fim de apoderarem-se dos navios imperiais que se encontrassem nas lagoas Mirim e dos Patos, os quais, também armados, formariam uma Flotilha que, protegida pelas costas pelo próprio exército, se apoderasse das ditas lagoas; que, isto alcançado, o continente (Rio Grande) ficaria perdido para sempre pelos seus atuais possuidores. Essa operação, acentuava o estratega portenho, devia ser realizada com o máximo sigilo. Pedia também 100 marujos armados e municiaados.

Entretanto, chegava ao acampamento do Sêro Largo a notícia do regresso do ministro García com a convenção de paz, e a sua rejeição pelo Governo Argentino e, também, a queda do Presidente Rivadávia. O *Brigadier* Lavalleja, chamado a Buenos Aires, lá chegara em uma chalupa no dia 3 de julho. No dia 12, os principais chefes do exército argentino depunham às mãos de Alvear uma declaração de aplausos ao ato governamental e ao Congresso pela não aceitação do referido convênio. O General Carlos Alvear, por sua vez, solicitara demissão do alto cargo que desempenhava (que lhe foi concedida), retirando-se para a Capital no dia 16 do mês

em aprêço, tendo feito entrega, interinamente, do comando ao General J. María Paz.

No dia 20 de julho, impando de vaidade pela nomeação alcançada de Comandante-Chefe do Exército Oriental-Argentino, embarcava na escuna de guerra *Sarandí* o Brigadeiro Juan Antônio Lavalleja com destino ao pôrto das Vacas. O comandante do referido navio tomou grandíssima carraspana e lançou o navio sôbre os perigosos bancos de S. João. Lavalleja, temendo ser aprisionado por algum dos nossos cruzadores, que por aquelas águas apareciam, embarcou em uma baleeira que o levou a salvamento ao dito pôrto.

Nesses entrementes, a 13 de julho, o Coronel Vasco Antunes Maciel, da guarnição da praça da Colônia do Sacramento, encabeçando uma coluna de bravos, atacou galhardamente a tropa uruguaia sitiante, levando-a de roldão por largo trecho. Dois dias volvidos, o incansável oficial conseguiu apoderar-se de um pequeno corsário argentino arribado ao pôrto do Rosário e retomar duas prêsas feitas por êste.

No dia anterior, a 14, em Montevidéu, o Major Luiz Alves de Lima (Caxias), tendo disposto em tórno da capital várias emboscadas, com elas alcança desbaratar vários destacamentos inimigos, que por ali rondavam.

Entretanto o General Maggessi de Carvalho, Barão da Vila Bela, Comandante da praça e Presidente da Cisplatina, não atinando que as bases são estabelecidas para refúgio e refrigério das esquadras e não estas para defesa daquelas, comunicava ao Ministro da Guerra (off.º de 26 de julho) que "por não poder contar com a proteção da esquadra, ia ordenar a evacuação da Ponta de Leste, na enseada de Maldonado. Encontrava-se ali estabelecida a fragata *Imperatriz*.

XII. — A nossa Divisão de bloqueio continuava na sua faina difícil e incansável de varrer de nossas águas territoriais e do estuário platino os atrevidos corsários que as varejavam, arrebatando-lhes prêsas e, em último caso, destacassem os cascos para aumentar o número dos entrelopos.

Assim é que, a 1.º de julho perseguiram uma prêsa feita pelo corsário *Presidente*, obrigando-a a lançar-se à costa no

cabo de Santa Maria onde naufragou. O mesmo fizeram a uma sumaca, no litoral do Rosário, banda Oriental.

No dia 7, os nossos vasos perseguiram a prêsa do corsário *Sin Par*, o brigue *Africano*, comandante White, que encalhou na praia da Ensenada e foi ali incendiado pela maruja imperial. Ainda nessa data entrava em Montevidéu a fragata *Maria Isabel* com um brigue represado. Era detido no dia 11 o brigue norte-americano *President Adams* quando pretendia furar o bloqueio. Nesse mesmo dia, depois de apresadas, foram reconquistadas a escuna *Dragão* e a balandra *Dolores*. Nova prêsa foi retomada no dia 17; e no dia 20 era apresada a balandra inimiga *Carmen*. No dia 31 de julho, ao sol pôr, os nossos marujos deram um desembarque em Punta Brava, fazendo alguns estragos ao inimigo.

XIII. — No dia 4 de julho, demandava o pôrto do Desterro (hoje Florianópolis), capital do Estado de Santa Catarina, o correio imperial *Leopoldina*, sob o comando do 2.º Tenente José Quintino de Sant'Ana. Pelas 14½ horas encontrava-se êle na altura da ilha do Arvoredo, quando lhe saiu pela frente veleiro brigue arvorando a bandeira imperial. O navio começou a dar-lhe caça, tornando-se assim suspeito. Diante disso, o comandante Sant'Ana passou a tomar as precauções devidas; e, como dispusesse de muito fraca artilharia, achou mais prudente arribar para Pôrto Belo.

O corsário argentino, que era de bom andar, continuou nas suas águas. Ao chegar êle ao alcance de tiro do pequeno vaso imperial, desfraldando já a bandeira das Províncias Unidas, firmou seu pavilhão com um tiro de bala. Eram às 17 horas e um quarto. A tarde vinha morrendo. Rompeu o fogo de parte a parte. O lenho brasileiro, fazendo fôrça de vela, em retirada, respondia com bravura o ataque do entrelopo, enviando-lhe onze tiros de seu pequeno rodízio. Ao tomar da noite, o inimigo virou de bordo na volta do mar e o barco brasileiro recolheu-se à enseada de Caixa d'Aço, com pequenas avarias e uma praça com o braço partido.

Nessa mesma data o corsário, *General Brandzen* dava porfiada caça a uma escuna de guerra da nossa Esquadra;

ela, porém, sendo bem veleira e bem comandada, fez-lhe muito fogo e conseguiu escapar.

Um destacamento inimigo, pertencente ao corsário *Buenos Aires*, no dia 9 de julho (a 8, diz Rio Branco), pretendeu praticar um desembarque na ilha de S. Sebastião. O 1.º Tenente de Artilharia Antônio de Almeida, com um bravo pugilo de patriotas, bateu e destroçou completamente os assaltantes, que em verdadeira desordem tomaram seus botes.

Completa Rio Branco: — “A força inimiga... embarca em desordem, deixando 10 mortos quasi todos inglêses e norte-americanos. Para vingar o pequeno revés, o comandante do corsário mandou queimar, em outro ponto da ilha, a casa de uma fazenda”.

XIV. — Em consequência das constantes reclamações sobre os apresamentos de navios de sua nacionalidade (os mais desabusados, diga-se a verdade) pela nossa Esquadra de bloqueio, o Ministro norte-americano Condy Raguet pedira, intempestivamente seus pasaportes, que em boa hora lhe foram dados, e retirou-se.

Afinal, o nosso Ministro dos Estrangeiros, marquês de Queluz, dirigiu à Câmara dos Deputados um pedido de uma lei que removesse os embaraços resultantes do julgamento das prêsas na guerra em andamento. Tinha em mira, o titular citado, evitar as constantes queixas e reclamações contra as sentenças de várias prêsas.

O deputado Vergueiro, na sessão de 10 de julho, apresentava um projeto de lei com o qual pretendia resolver a debatida questão de apresamentos, pois dava competência ao Executivo, depois de ouvido o Conselho d'Estado, para tomar conhecimento da validade das prêsas, em último recurso, podendo reformar as sentenças nos casos de nulidade ou de injustiça”. (1)

(1) Vide Alberto Rangel — *Transanteontes*, 1943, págs. 207 e seguintes.

A Comissão de legislação e justiça civil e criminal, deu logo, no dia 16 do citado mês, provimento à idéia, mas modificando-lhe a forma. Propunha, então, que se mantivesse o sistema vigente de julgamento pelo Supremo Conselho do

Almirantado, e que as revistas de graças especialíssimas sôbre sentenças de prêsas, proferidas pelo conselho acima, continuassem a ser concedidas e decididas pelo Govêrno como anteriormente, nos termos do decreto de 5 de novembro de 1799, que continuaria em vigor até segunda ordem. Enviado ao Senado a resolução acima, entrou logo em debate no dia 16 de agôsto. Afinal, appareceu o Decreto de 18 de setembro de 1827.

### CAPÍTULO XXXVIII

*Rompem as hostilidades. — Comunicações. — Discurso do deputado Cunha Matos. — Ações de corsários. — Pequenos choques. — Tomada dos vasos inimigos Estrella del Sud e Patagones. — Situação interna das Províncias Unidas. — Outras notícias.*

I. — Rejeitada a Convenção preliminar de paz, a guerra ia prosseguir. Com a data de 1.º de agôsto de 1827, recebia o Almirante Barão do Rio da Prata do Ministro da Marinha, Marquês de Maceió, o officio que segue:

— “Devendo continuar a guerra com a República de Buenos Aires em consequência de se não ter realizado a Paz; previno a V. Ex. de que providenciarei sôbre o suprimento dessa Esquadra com fôrça e dinheiro e mantimentos que precisar para o melhor desempenho da Commissão em que se acha empregada; e aproveitando esta ocasião remeto a V. Ex. as segundas vias das Ordens mais importantes que lhe foram últimamente dirigidas por esta Secretaria de Estado acerca das hostilidades que convém praticar-se contra o inimigo, pois que não tenho ainda tido notícia da sua recepção supponho-as perdidas; significando a V. Ex. que Sua Magestade o Imperador ampliando o que elas contêm, *ordena que V. Ex. proiba rigorosamente tôda a comunicação com aquela República, seja por que título fôr, ainda pelo da espionagem nossa, fazendo queimar tôdas as embarcações que se mostrarem empregadas nesse serviço, quando mesmo nos per-*

*tençam*: autorizando outrossim a V. Ex. a meter a pique uma ou duas embarcações carregadas de pedra na barra de Buenos Aires e em todos os pontos da República por onde possam entrar as referidas embarcações, e onde V. Ex. tem julgado necessário o bloqueio, conforme me referiu em officio de 11 de junho último; devendo porém antes de assim praticar tentar com embarcações pequenas e bem armadas deitar fogo nas do inimigo, que estiverem dentro de Buenos Aires: escolhendo para êsse efeito Officiais e gente de confiança, e enfim dar um golpe sôbre aquêlê Pôrto seja de que modo fôr. Julgo conveniente lembrar a V. Ex. que ponha em atividade o Capitão de Fragata Mariath, embora êle queira a isso subtrair-se e bem assim o Tenente Souza (?) que acho ser bravo e inteligente. Deus guarde a V. Ex.". O grifo é nosso.

Na sessão de 3 de agosto da Câmara dos Deputados apresentava-se o Ministro da Fazenda, interino, e dos Estrangeiros, Marquês de Queluz, que recebido com o ceremonial do estilo, leu um discurso em que, em nome do Imperador participava com *profunda mágoa* "que não fôra ratificada a Convenção celebrada com D. Manuel Garcia, Plenipotenciário aqui enviado pelo Govêrno de Buenos Aires; a qual ao mesmo tempo, que segurava ao Império a posse da Cisplatina, tão essencial à nossa segurança, dava ao infeliz povo de Buenos Aires a estabilidade e tranqüilidade, dilacerado como está pela demagogia a mais turbulenta e perigosa". Em seguida pedia o Secretário d'Estado, em nome do Govêrno, os meios necessários à continuação da guerra.

Nesse mesmo dia entrava em terceira discussão o projeto de lei que regulava as Fôrças de Mar para o ano de 1828. Iniciado o debate, tomou a palavra o deputado Cunha Matos e assim se manifestou sôbre a situação:

— "Sr. Presidente. — As circunstâncias, em que nos achávamos na ocasião em que se fez esta redação (do projeto de lei referido), eram alguma coisa diferentes daquelas com que hoje nos vemos! Os negócios têm to-

mado nova face, e por consequência é necessário que as providências sejam diferentes! Sr. Presidente: nós todos sabemos e é constante, que o nosso Govêrno tinha anuído aos desejos do Presidente da República Argentina, e que se tinha tratado de se estabelecerem preliminares para uma paz entre o Império do Brasil e aquela República. Por desgraça nossa, alguns homens que têm vistas perniciosas, fizeram com que aquillo que Buenos Aires desejou do Govêrno do Brasil, ficasse frustrado, e por isso o nosso Govêrno acha-se obrigado a continuar a guerra. Eu estou persuadido, sr. Presidente, de que a guerra entre o Império do Brasil e o Govêrno argentino, envolve consigo a honra e dignidade do mesmo Império: estou persuadido, sr. Presidente, que o Império do Brasil deve empenhar-se para sustentar a sua honra, a sua glória e a sua dignidade, que deve pôr em andamento e usar de todos os recursos que ficão ao seu alcance para levar esta guerra a uma feliz conclusão. E a minha opinião também é que o nosso Govêrno deve dizer — *delenda est Carthago* a respeito de Buenos Aires.

“Nós devemos procurar destruir aquêlê Govêrno, ou ao menos fazê-lo entrar em vistas justas, em vistas benéficas, em preliminares seguros, para a terminação da guerra, e obrigá-lo a estar pela paz; paz honrosa e justa, que lhe fôr proposta pelo Govêrno do Brasil. Se outrora Catão se servia de um argumento simbólico para mostrar a proximidade entre Roma e Cartago, apresentando um figo, nós podemos apresentar uma maçã, — dizendo, ela está fresca e veio de Buenos Aires; a distância Rio de Janeiro-Rio da Prata e pequena! Sr. Presidente: Nós temos Fôrças marítimas respeitáveis, mas eu creio que elas em razão do sistema de fazer a guerra não se podem comparar às Fôrças de Buenos Aires: isto não é paradoxo; não estou enganado. Sr. Presidente, eu digo aquillo, que realmente acontece! Um navio de Buenos Aires pode fazer mais mal ao Brasil do que um navio brasileiro pode fazer a Buenos Aires. Os argentinos não têm navios mercantes e por isso podem espalhar as suas fôrças e os seus corsários pelo vasto oceano; nós, por des-

graça, não podemos fazer o mesmo a respeito dêles porque temos às vistas um negócio mais sério. Nós bloqueamos os seus portos; e para isso é necessário grande número de navios. “A bôca do rio da Prata é tão larga e o fundo tão irregular, que exige vasos de todos os lotes para conservarmos o bloqueio. Sr. Presidente, o inimigo tem tirado vantagens no modo de fazer a guerra porque combate sôbre os baixos; as suas tripulações são melhores do que as nossas, é por isso que os navios de grande fôrça não podem chegar-se aos dêles, que são muito leves; êles têm muitas vêzes conseguido a vitória. As tripulações do inimigo eram melhores porque eram estimuladas pelo interêsse do corso, que les provêm do grande comércio do Brasil. O Govêrno mandara vasos maiores em consequência da espera, todos os dias, da chegada da esquadra do Chile. Buenos Aires não tem comércio marítimo que atraia estrangeiros ao nosso serviço, motivo pelo qual tem saído grande quantidade de navios de guerra nossos com homens poucos exercitados. Por isso o Govêrno estava autorizado a embarcar tropas de artilharia de terra, quando não fôssem suficientes as de mar. As hostilidades que estão praticando, não falo em terra, mas no mar são além de tôda a expectativa. E’ preciso que saibamos, que é pela vantagem que o inimigo tem tirado do corso que êle sustenta desgraçadamente a guerra; os navios do Brasil têm sido apresados, porque uns não têm querido ir em comboio e outros têm dêle se separado. Para sustentarmos a nossa honra e dignidade por mar, — concluía o orador — é necessário que haja uma grande Fôrça! Nós devemos fazer guerra de morte a Buenos Aires, assim como Buenos Aires quer fazer-nos guerra mortal”.

No dia 8 o deputado acima apresentava um projeto de lei reorganizando as nossas Fôrças Armadas terrestres, “a fim de lhes augmentar a fôrça e distribuir os onus e os serviços pessoais mais equitativamente por todo país”.

Tratando ainda do aparelhamento militar, dizia o mesmo tribuno:

— “Ouvi dizer a um nobre deputado (L. Cavalcanti), que os nossos negócios no sul não podiam avançar bem e que vão muito mal. Não sei, Sr. Presidente, como isso se possa avançar nesta augusta Câmara. Uma vez que a guerra do sul é reputada guerra nacional, uma vez que o povo do Brasil e esta augusta Câmara dos seus representantes entenderam que a guerra está incumbida à sua honra e dignidade, hão de aparecer milhares de homens; milhares de soldados hão de vir de tôdas as províncias para defender as terras, as praças, os portos do Império que forem atacados. O Império do Brasil tem 4 a 5 milhões de habitantes entre escravos e livres; tirando um homem de cada cem almas podemos apresentar 40.000 soldados de linha para o campo de batalha e 200.000 milicianos para defender o interior das províncias. E não poderemos com tanta tropa fazer a guerra vantajosamente? Sr. Presidente, nós não estamos em apuro, nós veremos desenvolver-se o patriotismo; não faltarão Chefes intrépidos para os Corpos, mas é necessário que se façam exemplos semelhantes aos que houve na Inglaterra com o Almirante Bing e com o General Whiteloke, ambos no tempo do imortal Pitt. O Almirante por não se opor à passagem da esquadra francesa em que ia o Duque de Crillon para a ilha de Minorca foi fuzilado na pôpa de uma náu, e o General Whiteloke foi expulso pela sua fraqueza e cobardia no ataque de Buenos Aires; desde que isto aconteceu nenhum Almirante ou General ingleses cederam a forças inferiores. Quando houver desses exemplos entre nós, há de acontecer o mesmo.

“Nunca passe a idéia de que os negócios do sul estão perdidos. Por êste modo, quando nós declararmos que esta guerra é da honra nacional sustentá-la, há de haver exércitos, há de haver soldados e então veremos se desenvolver a coragem brasileira, e como tornam a aparecer os célebres dias de Pinto Bandeira, dos Curados, dos Oliveira Alvares e outros grandes homens, que ainda existem ou já estão na eternidade com sentimento de tôda a Nação Brasileira, que com tôda a amargura os chora e a todo o momento”.

Como o deputado Baptista Pereira aludisse à justiça ou não justiça da guerra, Clemente Pereira combatendo-o, disse:

— “Eu desejo, senhores, que se não confunda a questão da justiça da guerra do sul com o processo de sua direção”. Explica a questão. Não é questão de ciência mas de preparo, saber.. mal providos, etc... “Também na escolha dos Chefes, anotava, se tem errado e uma desgraçada experiência há de mostrar que patentes podem dar nome aos Generais, mas que a pericia da arte guerra só se adquire na prática das campanhas entre balas”.

“Se olharmos para o mar — prosseguiu o orador — as coisas não têm sido ali melhores do que por terra... temos notícias de duas emprêsas malogradas, e malogradas porque? Porque foram mal aconselhadas; pois sendo princípio na arte da guerra ensinado pela razão e pela experiência, que a sua força está na sua união, saltou a todos os olhos a imprudência com que se manram destacar do Corpo d’Armada as duas expedições ou flotilhas, que se dizem perdidas, por ser óbvio que elas podiam ser batidas pelo inimigo, inferior a elas em forças; assim aconteceu com efeito, e o resultado é que para desgraça e vergonha nossas, a pequena República de Buenos Aires, fraca e ainda mal mal constituida, tem obtido superioridade e vantagem por mar e por terra sôbre as armas do grande poderoso Império do Brasil, que em relação com aquela República deve ter as forças de gigante (*Aplausos*). Mas, entenda-se: isto tem acontecido não por lhe sermos inferiores em forças, mas desgraçadamente só porque estas têm sido mal dirigidas.

“E’ uma verdade, Sr. Presidente, nós não podemos negar ao Govêrno os auxílios de que precisa para a continuação da guerra no estado actual, em que as coisas se acham, sem comprometermos a honra e interêsses da

Nação; porque essa denegação só seria proveitosa aos nossos inimigos, pois que o resultado seria, ou que eles nos viriam a vencer ou o Governo se veria obrigado a fazer uma paz vergonhosa”.

Calmon, o futuro marquês de Abrantes, também se manifestará a respeito.

Vamos pôr ainda sob as vistas do leitor interessado com o andamento da guerra que estudamos, mais uns trechos das opiniões da época explanadas no Parlamento. Voltando à tribuna, Cunha Matos dizia:

— “Conheço que as circunstâncias são desgraçadas, conheço que não há dinheiro, mas, Sr. Presidente, há muito crédito: todos os ilustres deputados têm conhecido esta verdade; nós não nos achamos à borda do precipício; se nós, tomarmos as medidas que nos ditar o nosso patriotismo, não seremos insultados por Buenos Aires; se fomos vencidos até agora pode ser que o não sejamos para o futuro. Se o Governo lançar mão de pessoas hábeis que se interessem pelos nossos direitos a coisa mudará de face; os nossos marinheiros se hão de distinguir como se têm distinguido vários no Rio da Prata. Se tem havido surprêsa, se os nossos bergantins, as nossas corvetas, os nossos navios têm ido engrossar a esquadra de Buenos Aires é pelo nosso desleixo; alguns da nossa gente se têm batido como heróis. E’ por isso necessário que conservemos, que alimentemos o brio, o bom espírito brasileiro; não devemos dizer que eles têm perdido sempre a glória!

“Eu reconheço, Sr. Presidente, que temos perdido alguns navios por falta de energia dos Officiais e não dos marinheiros; não dos Officiais subalternos, *mas por falta de pessoas acima destes*; esta falta de energia tem sido a causa da desgraça do Brasil; por isso é que podemos dizer que o inimigo tem tomado as nossas embarcações, mas não digamos que o inimigo não tem forças

ou nunca terá, pois que se não tem agora quem sabe se poderá ter navios de alto bordo como nós.....

“Ora, Sr. Presidente, que seja empenho de tôdas as Nações do Universo o aumentarem a sua Marinha, e nós só queiramos destruir, é coisa que não me parece justa, não entra certamente no coração o sensível de nenhum dos senhores deputados, que olham para tudo com muita atenção, que conhecem quais são as intenções e os recursos do inimigo .....

“Mas é necessário que conservemos a pouca Marinha que temos e a que vamos aumentando: ela não se pode fazer de repente. Eu convenho que estas embarcações devam construir-se nos nossos estaleiros, que não devemos comprar nenhuma estrangeira, porque reconheço o que nisso se passa. Se, pois, queremos Marinha é necessário que principiemos já a lançar-lhe os fundamentos, não deixemos isso para tempos vindouros; e preciso principiar desde já.

O deputado Baptista Pereira mostrava que “os marinheiros inimigos são animados do sentimento dos lucros. Que nós tínhamos o que perder; o inimigo nada. Achava que devíamos comprar pequenos vasos e pagar bem aos marinheiros, pois “do contrário veremos destruído todo o nosso comércio. E terminava a sua arenga mostrando a necessidade de “bons e apropriados vasos, gente boa, bem paga, bem remunerada, quando servindo com honra, e rigorosamente punida, quando frouxa ou criminosa; aliás teremos de fazer um bem triste papel, que ineiramente nos cobrirá de vergonha”.

Penso ter transcrito o bastante para se fazer idéia da opinião parlamentar a respeito da guerra.

II. — Os vasos da Fôrça Naval argentina já muito pouco que fazer davam aos navios imperiais da Divisão de bloqueio, devido não só à sua fraqueza material como pela sua manifesta inércia, conseqüência da falta de tripulações, entretidas no curso. O Almirante Pinto Guedes, apesar disso e em razão de lhe constar que no rio Negro de Patagones se encontravam em aparelhamento alguns vasos para serem em-

pregados em arriadas à costa brasileira, fizera reforçar, desde junho, a linha de bloqueio.

Como corresse com certa insistência em Buenos Aires que se preparavam os brasileiros, com fortes elementos de mar e terra, a fim de recuperar a ilha de Martín García, afa-digavam-se os argentinos em embarcar em suas canhoneiras e outros barcos de pequeno calado soldados, munições e víveres para aquela ilha, que estava fortificada e arrimada em pequena força naval. Isso acontecia nos primórdios do mês de agôsto.

Apesar da presença da referida Flotilha infesta, a nossa 3.<sup>a</sup> Divisão de bloqueio, constituída de algumas escunas e lanchas armadas e estacionada no pôrto da Colônia do Sacramento, sempre que se lhe apresentava ocasião azada, não deixava de hostilizar o inimigo, apresando-lhe embarcações que tentavam abastecer a Capital e a esquadra.

Enquanto isto, a 2.<sup>a</sup> Divisão entretinha-se em perseguir, apresiar, retomar e incendiar embarcações inimigas ou neutras que tentavam furar o bloqueio.

Assim é que, a 1.<sup>o</sup> de agôsto tomavam os nossos duas baleeiras; no dia 2 era incendiada, depois de forçada a encalhar nas barrancas de S. Gregório, na Cisplatina, uma prêsa do corsário *Presidente*; dias depois outra prêsa dêste corsário, para escapar-se dos vasos imperiais, naufragava no cabo de Santa Maria. De quando em quando, iludindo a vigilância da 2.<sup>a</sup> Divisão, logravam alcançar o rio Salado, Ensenada ou mesmo o pôrto de Buenos Aires neutros e corsários de volta de seus cruzeiros mais ou menos profícuos.

No dia 3 do dito mês queimavam, os nossos, o brigue norte-americano *Brutus*, que pretendia romper o bloqueio. Nos dias 5 e 8 a 3.<sup>a</sup> Divisão, perseguiu tenazmente nas águas da Colônia, fazendo-lhe graves avarias, a escuna inimiga *9 de Febrero*, comandada por Tomás Espora, que se atrevera a afastar-se do pôrto de Buenos Aires.

III. — Por essa época, o Major-General Brown partia em comissão reservada para as águas de Martín García. No dia 4 de agôsto desfraldou na escuna *Sarandí* o seu pavilhão e saiu a cruzar até a altura de Montevidéu. Não se sentin-

do seguro naquelas águas, retrocedeu. Ao passar em frente e à vista da praça da Colônia, uma escuna, duas canhoneiras e uma lancha da 3.<sup>a</sup> Divisão Imperial saíram-lhe ao encalço e, castigando-o com seus fogos, obrigaram-no a refugiar-se no pôrto de San Juan, Banda Oriental. Ali se manteve durante oito dias sob a vigilância dos nossos. De Buenos Aires foi-lhe mandado, então, como auxílio, o iate *11 de Junio*. Os brasileiros retraíram-se, afinal, muito de propósito, para permitir-lhe a saída. Graças às trevas da noite e ao seu bom andar fizeram-se ao largo, mas perseguidos com vontade. Não lhes deram tréguas os imperiais, obrigando o iate a encalhar na bôca do arroio do Riachuelo. Infelizmente, devido aos bancos e à maré muito baixa, não puderam os nossos se aproximar convenientemente. Brown, notando a posição crítica do seu companheiro, embarcou em uma baleeira para levar-lhe socorro, no que foi acompanhado pelos capitães Fournier e Granville em uma barca canhoneira. Os nossos continuaram a hostilizá-lo o resto do dia, mas sem grande resultado devido à distância, inflingindo ao inimigo, todavia, avarias de monta.

IV. — Ao favor da noite, a barca norte-americana *Coiumbus* alcançou romper a linha do bloqueio e fundear nas Balizas Exteriores do pôrto de Buenos Aires no dia 19 de agosto. Ao clarear do dia seguinte, descoberta pela Divisão bloqueante, foi ela investida por várias escunas imperiais. O navio americano larga a amarra por mão e veleja para dentro do pôrto perseguido e canhoneado pelos nossos até o fundeadouro interior. O ribombo dos canhões alvoroça a capital inimiga cujas praias e açotéias se enchem de espectadores. Acodem em auxílio do americano o brigue *Congreso*, a escuna *29 de Diciembre*, a canhoneira n.º 11, o corsário *Triunfo Argentino* e até a estropeada *25 de Mayo* "levanta mais uma vez a crista", mas recebe um tão bem pregado balázio que lhe esfacheou o pau de sorriola. Retiraram os nossos afinal, depois de terem bem castigado os vasos inimigos. Não sofremos perdas.

V. — Os corsários, verdadeiros flibusteiros cosmopolitas prosseguiam em sua fúria depredadora. Nos seus audaciosos

cruzeiros chegavam até a medir-se com os vasos imperiais, pagando, todavia, na maior parte das vèzes, bem caro seu desmeído intento. Assim aconteceu à escuna corsário *Estrella del Sul*, comandada pelo capitão argentino Andréa Pinedo (nome que figura hoje na pôpa de um torpedeiro daquela armada) que, a 20 de agôsto do ano em questão, procurou medir-se, na altura do cabo de Santa Maria, com a barca-canhoneira imperial *Grenfell*, do comando do 2.º Tenente Francisco Xavier de Brum. Esse pequeno navio, construído no Arsenal de Santos, vinha reunir-se à Esquadra de Operações. Abusando indecorosamente da bandeira imperial, o entrelopo inimigo aproximou-se da nossa canhoneira, e atacou-a com vigor. O nosso pequeno vaso com tanta energia e denodo batalhou, tão certos tiros empregou contra o costado e a mastreação do lenho contrário, que êste acabou amainando sua bandeira e rendendo-se. O imediato da canhoneira nacional era o bravo catarinense 2.º Tenente J. Nepomuceno de Menezes. Distinguiu-se na ação, sendo ferido gravemente o 2.º Tenente comissionado João Pedro Penin (1). Comparando êste feito com o de Patagones, dizia o Almirante: — “Que diferença dêstes fracos aos da barca *Grenfell*! Êstes fizeram o seu dever no encontro que tiveram com o corsário!” Os 1.º e 3.º Pilotos, Francisco Antônio e Francisco Borges Pinto, nomeados comandante e imediato do barco inimigo figuram no termo de apresamento. No dia 30 de agôsto o *Estrella del Sul* entrava arribado em Santa Catarina. O apresamento foi julgado procedente pelo Tribunal de Prêsas, mandando-se entregar a carga e o valor do navio aos apresadores e as munições de guerra e artilharia ao Govêrno Imperial. O casco do vaso tomado foi vendido em hasta pública pela quantia de 489\$560 rs.

---

(1) Nasceu em Setubal, Portugal, filho de Gregório Rodrigues Penin e P. Cláudia Thereza Penin, em 1800. Foi nomeado 2.º Tenente comissionado em 30 de junho de 1827. Gravemente ferido, foi levado para o Rio na fragata *Piranga*. Considerado incapaz para o serviço a 15 de janeiro de 1828. Foi promovido a 1.º Tenente e alcançou uma pensão. Faleceu no Hospital de Marinha da Côrte a 29 de janeiro de 1851.

VI. — O corsário *General Brandzen*, que se fizera de vela ao corso pela costa do Brasil, em fins de junho, continuava a navegar para o norte depredando o nosso comércio marítimo, evitando sempre os nossos cruzadores. No mês de julho fizera êle o apresamento de três sumacas (*Bom Jesus*, *Sto. Antonio Vencedor* e *Nova Pastora*), que foram saqueadas e incendiadas. Nos primeiros dias de agosto apresara o brigue português *Invencível* e os dois pequenos barcos nacionais *Príncipe Real* e *Trajano*. . . No dia 11 do referido mês, na altura dos Abrolhos, encontrou-se com os brigues mercantes *Princesa*, *Flor da Verdade* e escuna *Aurora* e, pelas 15 horas e meia, os atacou. Os pequenos barcos que, de conformidade com as ordens do Governo haviam saído artilhados com minúsculos canhões para se defenderem dos entrelopos, meteram-se em coluna, abriram fogo contra o inimigo e resistiram bravamente ao ataque por longo tempo. Afinal, o *Princesa* ficou desarvorado e o *Flor da Verdade* foi apresado.

No dia 13 o corsário tomou a sumaca *Minerva*; e, a 17, o *Estandarte Venturoso*. Chegando à altura de Camamú, costa da Bahia, no dia 18, pretendeu penetrar no pôrto; mas uma bateria ali existente na ponta do Mutá descacregou-lhe uma salva que fe-lo virar logo de bordo na volta do mar, assaz escarmentado.

VII. — Entretanto, as nossas tropas terrestres contentavam-se, lamentavelmente, com mesquinhas ações, que nada influíam sobre o resultado da campanha. Anotemos, apenas, as principais. O General Duarte Correia de Mello, da guarnição da praça da Colônia do Sacramento, pôe-se à frente de alguma tropa, no dia 6 de agosto, sai da linha exterior e persegue durante uma légua os orientais sitiantes, que perderam oito mortos. Nós só tivemos, felizmente, um único ferido. Destacaram-se nessa ação e foram elogiados o Major Lima e o Capitão Antônio Caldas.

Em a noite do dia 7 do referido mês, o bravo Major Luiz Alves de Lima, futuro duque de Caxias, da guarnição de Montevidéu, surpreende e pôe em fuga — narra Rio Branco — um destacamento inimigo comandado por Pancho Oribe, que participava do assedio da referida praça.

Como mostrámos, eramos senhores da enseada de Maldoando, onde tínhamos um fortim na Ponta de Leste, artilhado com 13 bôcas de fogo e uma guarnição de 240 praças sob o comando do Tenente-coronel Salustiano Severino dos Reis. O Brigadeiro oriental Juan A. Lavalleja, á testa de 1.113 argentinos e uruguios, tentou toma-lo no dia 19 de agôsto. A guarnição do fortim, auxiliada pela fragata *Imperatriz*, que se encontrava no pôrto, bateu-se com valor, alcançando repelir e derrotar o inimigo. Em uma carta dêsse dia (cujo original é encontrado na Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro), o chefe rebelde dizia: — “Este há sido um pequeno contraste, que mui pronto lo pagarán con usura los enemigos.” Como, pouco depois, o Almirante Guedes necessitasse da fragata para manda-la ao Rio e não pudesse distrair outros navios para proteger o referido sítio, o General Maggessi de Carvalho, Barão da Vila-Bela, em vez de reforçar a guarnição local, mandou ineptamente, a 28 de agôsto, abandonar a importante posição. Dêsse seu ato deu comunicação ao Ministro da Guerra em officio de 4 de setembro. E assim, criminosamente, os nossos generais iam entregando ao inimigo os pontos estratégicos do litoral da Cisplatina, não se envergonhando de viverem ignominiosamente em Montevidéu.

Ainda no dia 21 do mês de agôsto, o Tenente Antônio Carlos de Soveral, da guarnição da praça de Montevidéu, á frente de um destacamento de cavalaria desbaratou e perseguiu uma formação inimiga da mesma arma.

No dia 20 do mesmo mês eram embarcados em Santa Catarina a bordo da náu *Pedro I*, cento e cincoenta (150) prisioneiros officiaes e 99 praças argentinos e orientaes, contando-se entre êles o Coronel Ignacio Oribe, Major Lavalleja, etc.

VIII. — Em conseqüência dos mares do norte estarem assolados pelos corsários argentinos, a Câmara dos Deputados officiaa a 29 de agôsto ao Govêrno mostrando-lhe a necessidade de um ativo cruzeiro desde a costa de Pernambuco até a do Maranhão, “que preste segurança á navegação

e comércio de cabotagem”, salteados pelos entrelopos. Diante dêsse pedido o Ministro da Marinha deu suas ordens a fim de que fôsem aparelhados vários navios com o fito em vista.

IX. — Por êsse tempo a situação interna da nossa impenitente rival mostrava-se dia a dia mais acabrunhadora.

“A 31 de agôsto de 1827 — escreve um coetâneo platino — os bilhetes emitidos pelo Banco alcançavam a 10.215.659 pesos; a dívida do Gôverno com o Banco era de 11.405.181 pesos. O Exército expedicionário estava sem pagamento desde o mês de janeiro, a cavalaria sem cavalos e os soldados em estado lastimável de nudez. Um *deficit* de mais de quatro milhões; a dívida pública era de 25.600.000 de pesos (sem contar o empréstimo inglês) e a renda de 1.360.000 pesos nos primeiros sete meses do ano”.

Em conseqüência do fracasso da tentativa de paz com o Império e da queda de Rivadavia, havia sido dissolvido o Congresso das Províncias Unidas em princípios de agôsto. A Assembléia Provincial de Buenos Aires elegera Governador e Diretor supremo da guerra contra o Brasil ao General D. Manuel Dorrego, “esperando-se que, pela sua influéncia, que se supunha considerável, nas províncias, promovesse a união de tôdas elas”.

O resultado, todavia, que esperavam foi de todo negativo. Ao assumir a curul governamental, o General Dorrego assim descervia a situação militar argentina: — “*Necessitamos de que se faça a paz! Não podemos continuar a guerra! Rivadavia deixou o país em esqueleto, o Tesouro totalmente exausto. Faço esforços ináuditos para manter a fundição; mesmo assim não há uma arma, nem um grão de pólvora nem com que comprá-las!*” E tinha sido êle um dos mais encanizados fomentadores de guerra...

## CAPÍTULO XXXIX

*Tomada do brigue Cacique. — Heroicidade de um Pai-João. — As voltas com corsários. P Corrida de Brown. — Motim a bordo de vaso inimigo. — Tiroteio em Maldonado. G Desastrosa expedição a San Blas. — Outras notícias.*

I. — O nosso já conhecido corsário *General Brandzen* continuava a caminho do norte, em prosseguimento ao seu plano de destruir o nosso comércio costeiro. Em princípios do mês de setembro fazia correrias na costa de Pernambuco. Durante o mês anterior apresara as sumacas mercantes *Faisca, Sant'Ana, Saudades do Sul* e *S. José*. A 8 de setembro abusando sempre ou da bandeira imperial ou neutra, caíam-lhe nas garras famélicas a *Santo Antonio Valoroso* e *Santa Cruz*.

Soube-se logo de sua aproximação ao Recife onde se achava de estação o brigue de guerra *Cacique*, armado de 18 canhões, com 122 praças de equipagem, e comandado pelo Capitão de Fragata *George Manson*, oficial de boa reputação entre nós.

Zarpou logo o vaso imperial em procura do audaz corsário. Com êle se encontrou no dia 9 de setembro (Rio Bois, a 20), pelas quinze horas e meia, empenhando-se logo em encarniçada ação. Diz o referido escritor portenho que o *Brandzen* estava quasi sem oficiais e que só contava com 45 homens de tripulação. "Depois de algumas bordadas e manobras que serviram para medirem-se os contendores, o corsário atirou sua amura de bombordo contra a alheta do *Cacique* e o grampeia, disposto a abordagem, porém, ante a superioridade do contrário, limita-se no momento a um duelo de fuzilaria, apoiado por uma caronada cuja metralha varre obliquamente o convés brasileiro". "A guarnição de alemães (?) do *Cacique* contestou com bizzarria desde os cestos de gáveas, vêrgas e quanto podia resguardá-la". Diz o Comandante brasileiro em sua parte oficial: — "Ordenei que se desse uma banda inteira (de bala

e metralha), porém, *em vez de se apontarem as peças ao inimigo os marinheiros estrangeiros (!!!) pareciam ter feito pontaria ao ar*, pois nenhum efeito produziu a descarga no inimigo, que imediatamente voltou por bombordo e deu-me uma banda; a isto se seguiu logo uma cena de confusão, de sorte que não podia eu conseguir da equipagem, que tornasse a carregar a artilharia, e o inimigo conseguiu encostar-se para abordar por bombordo; ainda assim o impedi de deitar sua gente a bordo, que era evidentemente o que êle queria, presentindo a confusão que reinava a bordo do *Cacique*; safando-se um do outro tomei-lhe a proa, e achando-me a barlavento resolvi manobrar por estibordo, a fim de poder servir-me das peças desse lado (visto que as outras ainda estavam descarregadas). *Essas peças estavam apontadas como da primeira vez, por consequência a banda não fez efeito, algum, e logo que se acabou de dar a banda, a equipagem abandonou os postos. Imediatamente reconheci que o descontentamento prevalecia entre os estrangeiros, vendo-os apontar ao ar a artilharia e que os brasileiros estavam intimidados*; pude todavia reunir alguns ao seu dever e repelir por espaço de 25 minutos os esforços do inimigo para abordar. Durante esta insistência, o 2.<sup>o</sup> Piloto e cinco homens foram mortos; o meu Segundo, 2.<sup>o</sup> Tenente Carlos Frederico Jell (1), o Contra-Mestre, o Oficial de quarto ao leme, foram mortalmente feridos e todos morreram dias depois. Nesta tristíssima situação, não tendo um só oficial para me ajudar, e estando incapaz de fazer resistência em virtude do abandono dos estrangeiros e achando-se o resto da equipagem com terror pânico, o inimigo tomou posse do navio e os estrangeiros quasi unânimemente se passaram". O inimigo teve, apenas, 1 morto; e, feridos, o comandante De Kay e 15 oficiais e marinheiros. Caillet Bois diz que o *Brandzen* saiu com 14 mortos e feridos, entre estes últimos o próprio De Kay", com um ferimento grave de metralha na espalda e ou-

(1) O 2.<sup>o</sup> Tenente Jell faleceu no dia 22 a bordo do *Brandzen*, sendo seu corpo lançado ao mar envolto na bandeira do Império, presutando a tripulação do corsário as honras fúnebres, dando um tiro de quarto em quarto d'hora, dizem as crônicas argentinas.

tros três menores". Ao comandante Manson foi-lhe devolvida a espada.

O Capitão de Fragata George Manson foi preso para responder a conselho de guerra em 14 de março de 1828, sendo absolvido a 11 de junho do mesmo ano.

II. — Para comandar o navio apresado, o brigue *Cacique*, o Capitão De Kay designou o 2.<sup>o</sup> Tenente da Marinha argentina Juan Gray (inglês nato), que recebeu ordem para leva-lo ao Rio Negro de Patagones juntamente com os prisioneiros brasileiros. Ao chegar a bordo, começou a tratar cruelmente os brasileiros. No dia 16 de setembro houve a bordo um princípio de sublevação, sendo fuzilados os cabeças, Robert Sampson e Charles Bowan, que, de acôrdo com a guarnição do *Brandzen*, pretendiam passar-se para o campo imperial. A denúncia foi dada por um marinheiro castelhano de nome Miguel Morán. Os prisioneiros brasileiros foram presos na segunda coberta do navio. Passados dias, o referido comandante Gray, meteu em formatura os prisioneiros e, a sangue-frio, começou a fuzilá-los sem dó nem piedade, por suas próprias mãos.

No convés já escabujavam em sangue sete marujos do Império. No momento em que o cruel oficial tentava descarregar sua arma assassina contra o oitavo brasileiro, êste, resolutamente, num gesto rápido e bravo, atira-se ao sanguisento comandante, cerra-o fortemente entre os musculosos braços, galga rápido a trincheira e, dando um *hurra!* ao Brasil, precipita-se no pélagos e, em suas ondas trêdas engolfa-se com o inimigo execrado. Documento oficial nosso narra ligeiramente êsse heróico fato, sem, todavia, lembrar o nome do desprendido, bravo e obscuro marujo. A êsse Marinheiro anônimo, inominado, um destes *Pai João, Seu Degas* ou *João Ninguém*, lamento não saber-lhe o nome para deixá-lo consignado nestas descoloridas páginas como um preito de alta homenagem a sua abnegada bravura, ao seu elevado desprendimento, ao seu puro patriotismo, símbolo da valentia da nossa raça e digno exemplo aos marujos dos nossos dias.

Um historiador argentino conta-nos o fato acima desta maneira: — No dia 18 de setembro, o comandante Gray (que o referido cronista pretende tenha perdido o *juicio* para innocentá-lo do grande crime), “chamava um por um os prisioneiros e uma vez êstes na tolda os fazia fuzilar, enquanto que, recostado a um canhão, e empunhando duas pistolas, ameaçava com elas e impunha suas ordens ao imediato, ao contra-mestre e ao condestável. “A matança era horrorosa; já tinham tombado 14 ou 15 infelizes debaixo de sua sanha, quando *por alguma causa inexplicável* (o autor esconde aqui, propositalmente, o belo feito do marujo brasileiro) *resvalou e caiu no mar nêle se afundando para sempre*”.

Arriaram logo um escaler para salvá-lo; mas êste, como se pesasse sôbre si uma maldição, soçobrou, perecendo os onze homens da sua tripulação.

III. — No dia 10 do dito mês, encontrava-se em cruzeiro na costa da província do Rio de Janeiro a fragata imperial *D. Paula*, do comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Cândido Francisco de Brito Victória, arvorando o pavilhão do Chefe de Divisão Diogo Jorge de Brito.

Nas mesmas águas andava pirateando, então, o corsário argentino *Rápido* do comando do Capitão José Maria Pinedo (nome que figura hoja na pôpa de um vaso de guerra argentino). Avistado que foi, no dia apontado, pela fragata do Império, sofreu porfiada caça. Com ser bom veleiro, conseguiu escapar-se são e salvo, ao entrar da noite. Na madrugada seguinte caiu debaixo das baterias da *D. Paula* e as primeiras salvas, amainou o pavilhão argentino e entregou-se.

O brigue de guerra *Pampeiro*, de 16 peças, comandado pelo 1.º Tenente Pedro Ferreira de Oliveira (1), cruzava no dia 13 de setembro na altura das ilhas dos Alcatrazes, costa de S. Paulo, quando deu vista de uma vela suspeita e sôbre ela desfechou o rumo. Era o corsário inimigo *Triunfo Argentino*, artilhado com dez bôcas de fogo, comandado pelo

(1) Nasceu a 19 de fevereiro de 1801 no Rio de Janeiro e faleceu no posto de Chefe de Esquadra a 10 de março de 1860.

capitão Villiard. Sua equipagem era de franceses e constava de 110 homens. Com todo o pano largo o vaso imperial deu-lhe caça. Sòmente às 19 horas conseguiu alcançá-lo com a sua artilharia e castigou-o durante duas horas. Infelizmente a noite já de si escura, forrou-se ainda mais de forte neblina. Graças a isso o entrelopo se escapou, embora assaz estropeado.

Diz a parte oficial do comandante brasileiro que "os remos os salvaram (os corsários) já no rolo da praia da enseada de Santa Rosa".

Fundeou o *Pampeiro*, no dia 15, no porto de Santos, pedindo mantimentos, 4 barris de pólvora grossa, 1 arroba de morrão e 40 balas de calibre 9. No dia 20, já abastecido, fez-se de vela para cruzar.

IV. — Do Rio Negro de Patagones haviam velejado em agôsto para uma arriada às costas do Império as corvetas *Chacabuco*, *Ituzingó* e o brigue-escuna *Patagones*. A primeira, com ser um dos alcaides cedidos pelo Chile e estar a fazer muita água, arribou logo, sendo, dentro em pouco, acompanhada pela *ex-Itaparica*, que não se encontrava em melhor estado de navegabilidade. O *Patagones*, que era armado de 6 peças e comandado pelo inglês George Lewis Love, continuou sua rota para o norte; e, na altura de Maraú, costa da Bahia, tomou o pequeno patacho *Pojuca*, que servia de transporte, era armado com dois canhões de pequeno calibre e comandado pelo Pilôto José Lourenço da Silva. Segundo o Barão do Rio Branco, o *Pojuca* recebeu o nome de *Honor*. Chegando êsse fato ao conhecimento de nossas autoridades navais, saiu logo a pista do entrelopo o brigue de guerra *Imperial Pedro*, de 16 peças comandado pelo 1.º Tenente Joaquim Leal Ferreira (1). No dia 23 de setembro, a 45 milhas ao sul da Bahia, deparou o vaso brasileiro o corsário argentino acompanhado do referido patacho desfraldando o pavilhão inimigo. Rompeu logo o fogo, após porfiada caça, que foi sustentado galhardamente. Afinal, depois de uma hora e três quartos de calorosa peleja, o *Patagones* arriou bandeira e entregou-se. Custou-nos o apresamento 1 marujo morto e alguns feridos. Os argentinos sofreram a per-

da de 15 mortos, inclusive o capitão Love e alguns feridos; e entre a equipagem prisioneira figuravam 9 oficiais. Foram libertados o comandante do patacho e 23 marujos. O *Patagones* era o nosso brigue-escuna *Constança*, que tinha caído nas mãos do inimigo na expedição a *Patagones*. Continuou na nossa esquadra com esse nome.

V. — A ameaça brasileira de um ataque à ilha de Martín García trazia o Major-General Brown apreensivo. A 24 de setembro pôs-se à testa de uma divisão constituída do brigue *Balcarce* e das eescunas *Sarandí*, *8 de Febrero*, *9 de Febrero* e *Maldonado* e rumou para as águas da referida ilha. Passando a sua insígnia para a *Sarandí*, navio de sua particular simpatia com ser assaz veleira, procurou fazer um reconhecimento aos aros do pôrto de Montevideú; e, para conseguilo com certa segurança, lançou mão de predileta artimanha, fazendo desfraldar a bandeira norte-americana e navegando com seus navios em desordem. Ao aproximar-se do pôrto foi logo reconhecido, saindo-lhe ao encontro o brigue *29 de Agosto*, do comando do 1.º Tenente José Lamego Costa, (os argentinos dizem o *Independência ou Morte*, que lhe mandou várias rajadas de sua artilharia, repulsando-o por duas vèzes. Como se aproximassem as outras velas da flotilha inimiga, a Divisão brasileira que estacionava no pôrto, composta das fragatas *Piranga* e *Isabel* (dizem os portenhos *D. Paula* e *M. Isabel*) suspendeu e velejou para o largo. Brow, diante dêsse aparato de fôrça, achou mais conveniente afastar-se. Determinando aos seus barcos melhores de vela que tomassem a reboque os mais ronceiros, procurou tirar todo o proveito do vento que vinha escasseando, e assim pôde alcançar o seu seguro fojo. O comandante argentino Seguí, em carta a um amigo, confessa que “nuestro general se puso en vuelta de afuera... y por este medio librámonos de sus fuegos (dos brasileiros) que nos incomodaban”... e que, no dia 28, “al ponerse el sol dimos fondo en este puerto sin ninguna desgracia gracias a Dios”. “Esto es todo lo que acaeció en este crucero del cual no hubiéramos vuelto si no és la gran calma que tanto nos favoreció”. E terminava a carta

por pedir que nada noticiasse nos jornais, por que “no sé si será del gusto de nuestro general”. Como temos visto, Brown sempre escondeu os seus insucessos e as perdas que soffria nos encontros com nossas forças.

VI. — Por êsse tempo desciam de Entre Rios, para onde tinham seguido em busca de contingentes para a Esquadra, os iates inimigos 29 de *Diciembre*, capitão Smith, e 18 de *Enero*, capitão George. O contingente da primeira dessas embarcações, que era de 100 homens, de acôrdo com a sua equipagem, rebelou-se, matando o comandante e depois de lançar o barco à margem do rio, evadiu-se. O outro iate, a muito custo, escapou à mesma sina. Alzogaray diz que êles procediam de Santa Fé.

VII. — Os officiaes brasileiros, aprisionados no Rio Negro de Patagones e escapos no brigue *Ana*, quando se apresentaram ao Almirante Barão do Rio da Prata, informaram-no de que haviam avistado na baía de San Blas diversos navios inimigos em fabrico e entre êles a galera portugueza *Condessa da Ponte* (então *Gaviota*), apresada pelo corsário *Oriental Argentino*, comandante Dautant, a 29 de novembro do ano anterior.

A baía de San Blas está situada na costa patogônica e dista da Bahia Blanca, onde hoje têm situado os argentinos o seu pôrto militar, cêrca de 54 milhas marítimas. E' protegida pela ilha Gama, que lhe serve de verdadeiro quebra-mar. A entrada do pôrto é difficil em consequência da mobilidade dos bancos, das correntadas e dos ventos ponteiros.

O Almirante Pinto Guedes não demorou em tomar várias medidas sôbre o caso; e, dentro em pouco, para lá fazia seguir uma divisão naval comandada pelo Capitão de Fragata Guilherme Eyre, composta dos seguintes vasos:

Corveta *Maceió*, de 18 canhões, comandante Capitão-Tenente Alexandre Reid (1); brigue *Independência ou Morte*, de

(1) Faleceu como Capm. de Mar e Guerra em 30 de outubro de 1946.

14 peças, comandante Francisco Clare (2); brigue *Caboclo*, de 12 canhões, do comando do Capm. Tenente Guilherme James Inglis (3).

Historiemos os sucessos funestos dessa expedição, acompanhando de perto a parte oficial (de 29 de novembro) do Comandante da Divisão, transmitida ao Almirante.

A Fôrça Imperial fêz-se de vela do pôrto de Maldonado na segunda quinzena (dia 18) de setembro de 1827. Além dos melhores práticos escolhidos pelo próprio comandante da expedição, levavam também a melhor carta da região, segundo esclarecia o Almirante ao Govêrno. Os primeiros dias de navegação passaram-se regularmente, apesar do mau tempo que sobreviera. Melhorando êste, com claros indícios de fixar-se, resolveu o Comandante Eyre aproveitar-se da razão e, no dia 20 aproximou-se da costa, fazendo fôrça de vela para entrar na baía de San Blas. A costa argentina, como temos descrito, é extremamente traiçoeira, perigosa em virtude de ser muito baixa e esparcelada, pois, ao largo, encontra-se uma orla de tredos e naufragosos bancos e alfaques. A barra do pôrto era conhecida pelos náutas de então por *Porta do Inferno*; (*Hellsgate*, chamavam-na os corsários inglêses e norte-americanos). O naturalista d'Orbigny, já citado, e que por ali passou, disse que "o que mais o impressionara fôra o grande número de carcassas de navios que cobriam a costa: de um lado mastros partidos, do outro amuradas, mesas d'enxárcias meio enterradas na areia..."

Os práticos que levavam os vasos nacionais eram, desgraçadamente, mercenários, mal de que até hoje, seja dito de passagem, ainda não nos quisemos libertar. Quando os nossos navios distavam, apenas, sete milhas da Punta Rubia a corveta *Maceió* e o *Independência ou Morte* encalharam no

---

(1) Faleceu como Capitão-tenente em 4 de janeiro de 1930.

(2) Faleceu como Capitão de Fragata em 25 de setembro de 1833.

(3) Era pardo, da Jamaica, e servia em nossa Marinha desde 28 de julho de 1823; bom marinheiro, intrépido comandante, "em todo o sentido perfeitíssimo oficial" dizia o Almirante — e quem tira os melhores resultados; e é tal a opinião geral, que nem os seus camaradas se declaram êmulos". Foi assassinado no Pará, em 6 de janeiro de 1835.

banco Colorado; graças, porém, às rápidas medidas postas em prática, safaram logo sem avarias. Este grave acidente, de muito mau prenúncio fêz o Chefe Eyre descrever dos conhecimentos dos tais práticos que levava, deliberando regressar com a Divisão a Montevideú. Ouvida, no entanto, a opinião dos comandantes, julgaram êste em contrário, declarando que os práticos dos seus navios se comprometiam, *empenhando as próprias cabeças*, a levar os navios ao objetivo com tôda a segurança.

Em face da formal declaração, o chefe Eyre resolveu,, então, prosseguir nas operações que encetara. Pela madrugada do dia 21, os navios deram fundo em 4 braças d'agua. Em seguida veio um escaler do *Independência ou Morte* buscar o Prático do capitânia a fim de sondar e balizar o canal e assinalar o caminho aos navios.

Ao sinal do referido prático suspenderam os três vasos nacionais em direção à costa; mas, pouco adiante, encalhou o *Independência ou Morte* e, logo a seguir, a *Maceió*.

Imediatamente o comandante Eyre ordenou que o *Caboclo* se amarrasse para que não lhe acontecesse o mesmo, e começaram os comandantes a dar prontas providências para libertar os dois navios dáquela crítica situação. Foram, infelizmente, improficuos todos os esforços empregados para salvar as duas unidades da nossa esquadra. Assim, naquele funesto dia 21 de setembro, pelas 21 horas, fazia-se em pedaços o brigue *Independência ou Morte*; e, no dia seguinte, também à noite, partiu-se em duas a bela corveta *Maceió*.

D'Orbigny, em janeiro de 1829, ainda viu entre os destroços e ossadas espalhados pela praia "ceux de la corvette la *Massayó* (?), que j'avais sous les yeux..."

Algumas embarcações miúdas com gente dos navios naufragados conseguiram alcançar o brigue *Caboclo*; outras, voando para a costa, caíram prisioneiras do inimigo que, do ribamar vigiava os movimentos dos imperialistas.

Cêrca de 40 praças morreram afogados. O Chefe Guilherme Eyre, o comandante A. Reid e 81 marujos e soldados caíram, afinal, prisioneiros. Os dois oficiais acima foram remetidos para Buenos Aires e lá recolhidos à cadeia pública

entre ladrões e bandidos. Era assim que o Governo argentino *humanamente* tratava seus prisioneiros de guerra, quando não iam trabalhar nas estâncias do torvo e nau-seabundo tirano Rosas.

Algum tempo depois chegava a Montevideu (28 de setembro) o brigue *Caboclo*, levando ao Almriante os dolorosos detalhes da malograda empresa. Nêsse navio vieram os naufragos da *Maceió*, 2.º Tenente Joaquim Marques Lisboa, futuro Almirante e Marquês de Tamandaré; 1.º Tenente da Brigada de Artilharia de Marinha Theotônio da Silva; 2.º Cirurgião Manoel José de Queiroga; Comissário João Antônio de Amorim; Escrivão José da Cunha Coutinho; 6 marinheiros, 8 soldados do 2.º Batalhão de Artilharia de Marinha e 3 criados.

Em sua parte oficial o Chefe Eyre queixava-se do comportamento do comandante A. Reid, tanto durante a viagem como na ocasião do naufrágio, pela sua conduta insubordinada e voluntária negligência. O imediato da *Maceió*, 1.º Tenente Bernardino de Sena e Araujo, também caiu prisioneiro.

VIII. — Ainda em setembro de 1827 deram-se os fatos seguintes:

A 27, nas proximidades da ilha Garriti, na enseada de Maldonado, houve ligeiro tiroteio entre embarcações nossas e uma partida inimiga entrincheirada na praia.

No dia 28, o corsário Fournier tomou na costa do Rio de Janeiro a sumaca *Melania* que despachou para Patagones. No dia 30 regressava do Chile sob o comando do capitão Coe a escuna *Juncal* para onde fôra despachada em busca de munições de guerra. A nossa Divisão de bloqueio deu-lhe caça tenaz. Graças, porém, ao seu calado e boa marcha logrou escapar.

*Continua*

Almirante

# JOAQUIM JOSÉ INÁCIO

(VISCONDE DE INHAUMA)

— 1.º de Agosto —  
(1808 - 1958)



É de absoluta justiça, recordar nessa data, com veneração, a figura emérita do Almirante Joaquim José Ignacio, Visconde de Inhauma, em que se comemora o sesquicentenário do seu nascimento.

Na sua longa carreira de militar e marinheiro, e como homem de cultura, sempre se manteve em plano elevado, honrando e dignificando a Pátria.

Sem contar as inúmeras façanhas que atestam a sua figura militar-naval, até atingir o posto de almirante, sobressai o que ocorreu na Guerra do Paraguai, onde foi notável, pela sua conduta, como combatente benemérito.

Ao lhe ser confiado o Comando das nossas Forças Navais, em operações numa guerra cheia de obstáculos, peripécias, incidentes e sacrifícios, seus navios, pouco depois entraram em fogo, respondendo aos ataques do inimigo que os hostilizavam com as suas baterias formidáveis.

O bombardeio e o forçamento do Passo de Curupaiti a 12 de agosto durou duas horas e cinco minutos, foi um estrondoso feito e de grande repercussão, pelo influxo que deu às operações posteriores, na méta do objetivo imediato.

Transpondo-o, fundeou à vista da poderosa fortaleza de Humaitá, começando a alvejá-la, com alguns tiros.

Por essa ação valorosa, foi-lhe concedido o título de — Barão de Inhaúma.

Prosseguindo as operações, realizou a passagem de Humaitá, à viva força, a 19 de fevereiro de 1868 — que se dizia impossível, com grande sucesso, onde nossa gente mostrou muita bravura, intrepidez e galhardia — destacando-se a figura do então 1.º Tenente (hoje Capitão-Tenente), Joaquim Antonio Cordovil Maurity, bravo Comandante do Monitor *Alagoas*, cuja epopéia grandiosa e heróica, foi cantada em poemas expressivos — Sôzinho, em pleno dia, fez o transcurso do passo, sob o ataque de mais de 60 bôcas de fogo, de grande calibre, indo reunir-se aos demais navios, com algumas avarias sérias.

Depois de Humaitá, glória imperecível de nossa Marinha, outros louros se seguiram, com o forçamento do Passo de Timbó, à frente de 4 encouraçados e de alguns transportes, indo fundear em frente à Vila Pilar, realizando reconhecimentos a Tebiquary, Villeta e Angustura, visando operações futuras.

Na passagem de Angustura, Inhaúma a bordo do *Belmonte*, navio de madeira, dirigiu a ação, fardado de grande uni-

forme e com tal temeridade que foi cumprimentado pelos Comandantes de 3 canhoneiras estrangeiras que assistiram o grande feito.

Por mais êste acontecimento, recebeu o título de Visconde de Inhaúma, como prêmio de suas glórias.

Assim, as nossas Fôrças Navais transpondo todos êstes obstáculos e removendo os perigos e as dificuldades existentes, permitiram o desenvolvimento das operações de guerra, terrestres, facultando os cometimentos realizados até a vitória.

Os grandes esforços despendidos por tão valoroso Almirante em regiões inóspitas, sempre à frente de suas responsabilidades e cheio de fadigas e cuidados, no turbilhão da guerra, alquebrou-o, sendo por isso, forçado a passar o Comando ao seu sucessor, sem a perda de um só navio, e sem reveses funestos e inesperados.

Recolhendo-se ao Rio de Janeiro, poucos dias após sua chegada, sucumbiu da enfermidade adquirida em campanha.

Como católico apóstolico romano, recebeu os sacramentos da igreja; e benfeitor que era do Ordem 3.<sup>a</sup> de N.S. da Conceição teve seu retrato, de corpo inteiro, colocado em uma de suas dependências com o respectivo hábito, ostentando suas condecorações.

Era um Chefe de família exemplar, plasmando suas qualidades pessoais de caráter, coragem, alma elevada e coração generoso no seu filho Capitão-Tenente (hoje Capitão-de-Corveia) Antonio Carlos Mariz e Barros, morto no seu posto de Comando, a bordo do encouraçado *Tamandaré*, em combate com o forte de Itapirú.

Enfim, foi um bravo, um homem de estado, escritor e orador emérito, a par de uma grande capacidade dirigente reconhecida com os maiores aplausos, não só pela classe, como pelo governo e Nação.

A Marinha honrando a sua Memória, presta nesta data as homenagens que seu vulto heróico merece.

Honra ao sesquicentenário do imortal Almirante Visconde de Inhaúma.

CESAR DA FONSECA

MINISTÉRIO DA MARINHA

ESTADO-MAIOR DA ARMADA

Rio de Janeiro DF.,  
Em 28 de julho de 1958

ORDEM DO DIA N.º 0019 - 1958

Sesquicentenário do nascimento de Visconde de Inhaúma.

Em 1.º de agosto de 1908, o Almirante JOAQUIM ANTÔNIO CORDOVIL MAURITY, então Chefe do Estado-Maior da Armada, e que fôra o Comandante do Munitor *Alagôas* na passagem de Humaitá, epopéia largamente conhecida, rememorou em ordem ao dia alusiva à passagem do centenário do inolvidável Almirante Visconde de Inhaúma o seu ilustre nome, realçando o brilho de sua carreira triunfal.

Agora, cinquenta anos, após, no seu sesquicentenário, é de justiça lembrar a sua figura serena e imponente, salientando novamente seu valor, como uma das mais altas expressões do passado.

Ademais, foi um homem ilustre de letras, distinguindo-se na época pelas suas produções literárias.

Era um "cabo de guerra", valoroso estrategista e exímio tático, dotado de grandes conhecimentos profissionais que o colocaram em situação de relêvo.

O forçamento das passagens de Curupaiti, Humaitá, Timbó e Angustura, com pleno êxito, deve-se à sua notória capacidade dirigente.

No Comando, pois, das nossas Forças Navais, revelou qualidades excepcionais de um Chefe; e isso, se sentia através de suas ordens e de suas decisões rápidas, oportunas e certas.

No decorrer de suas vitórias recebeu sucessivamente os títulos de Barão e de Visconde de Inhaúma por ser incontestavelmente um benemérito da pátria pela sua abnegação, estoicismo e ter sempre presente a dignidade do Império, e o engrandecimento da Marinha. E nesse sentido não cedia terreno, nem tão pouco concessões, que viessem de encontro aos interesses da Pátria.

Por cerca de 47 anos de serviço efetivo, realizou na guerra, a obra de manter bem alto a glória de nossa Bandeira, como símbolo da unidade, da integridade territorial e da soberania Nacional, e, na paz exerceu as mais importantes comissões com grande brilho, elevando grandemente o nome da classe.

Glorificar, pois, a Memória de quem foi na paz e na guerra, um símbolo de honra e glória, é um dever patriótico, visto que, seus exemplos e ensinamentos são fecundos e edificantes.

A Marinha, portanto, na data de hoje, honrando sua Memória, presta-lhe as devidas homenagens.

ANTÔNIO MARIA DE CARVALHO

Almirante-de-Esquadra

Chefe do Estado-Maior da Armada

\* \* \*

#### PROGRAMA DO SESQUICENTENÁRIO DE NASCIMENTO DO "VISCONDE DE INHAÚMA"

A Marinha elaborou o seguinte programa para comemorar o sesquicentário de nascimento do Almirante Joaquim José Ignácio, Visconde de Inhaúma: *Dia 29 de julho: No Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro* haverá uma conferência, tendo início às 17.00 horas. *No dia 1.º de agosto: As 12,00 horas na Escola Naval*, será colocada uma palma de flôres no busto do Visconde de Inhaúma, havendo leitura da Ordem do Dia do Chefe do Estado-Maior da Armada. *No Ministério da Marinha*, no saguão do 3.º andar, às 11.00 horas será colocada uma palma de flôres no busto do Visconde de Inhaúma. *No Cemitério São Francisco Xavier*, às 10.00 horas, um dos Subchefes do Estado Maior da Armada depositará uma corôa de flôres em nome da Marinha do Brasil, no túmulo do Visconde de Inhaúma, comparecendo representações de Navios, Corpos e Estabelecimentos.

---

#### O VISCONDE DE INHAÚMA

Faz 89 anos, hoje, que morreu, nesta Capital, o Visconde de Inhaúma, Joaquim José Inácio, que prestou grandes serviços ao Brasil lutando contra esquadras estrangeiras que ameaçavam invadir o Rio e sufocando várias rebeliões no Rio Grande do Sul, quando servia como Inspetor dos Arsenais da Marinha da Província de São Pedro.

De 1824 a 1825, o Visconde de Inhaúma serviu na expedição contra a revolta pernambucana chamada Confederação do Equador e na Guerra da Cisplatina entrou em diversos combates navais, distinguindo-se notavelmente, até que, em 1827, na infeliz expedição da Patagônia, foi feito prisioneiro pelos argentinos e mandado para Buenos Aires, juntamente com outros oitenta brasileiros aprisionados. Toda-via, durante a viagem, juntamente com os companheiros, se revoltou

e, tomando a embarcação, seguiu para Montevidéu, aí chegando em 29 de agosto do mesmo ano.

Em 1831, no Rio de Janeiro, e em 1836, no Maranhão, prestou relevantes serviços à ordem pública. Em 1838, no bloqueio da cidade da Bahia em revolta, comandando o brigue *Constança*, afugentou uma barca austriaca que ameaçava as guarnições da cidade. Em 1841, sendo inspetor dos arsenais de Marinha da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, em tremenda rebelião, a êle se deveu o não tomarem os rebeldes a cidade daquele nome.

Capitão-de-Fragata em 1849, tomou o comando da fragata *Constituição*, e no ano seguinte coube-lhe a honra de conduzir SS. MM. Imperiais à Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, já pacificada. Comandando as forças navais em Pernambuco, onde rebentara a Revolta Praieira, derrotou os rebeldes.

Capitão-de-Mar-e-Guerra em 14 de março de 1842 e inspetor de Marinha da Côrte em 1850, aí até 1854, ultimou a construção da corveta *Baiana* e construiu a *Imperial Marinheiro*, o brigue *Maranhão*, o brigue-escuna *Toneleiro* e o vapor *Ipiranga*, entre outras obras que executou. Em 1852, foi chefe de divisão; em 1855, encarregado do Quartel-Mestre-General da Marinha, chefe de esquadra em 1856, membro efetivo do Conselho Naval em 1858, foi, a 2 de março de 1861, chamado aos Conselhos da Coroa como Ministro da Marinha e, interinamente, da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

Em 1865, ao começar a Guerra do Paraguai, não pôde tomar parte nos combates, mas fêz-se representar por seu filho, o bravo e herói Mariz e Barros, que morreu durante a refrega. Mas em 1866 o Visconde de Inhaúma partiu como comandante-em-chefe da esquadra em operações. No ano seguinte bombardeia Curupaiti, forçando aquêlê Passo do Rio Paraguai, recebendo, em 17 de setembro dêste ano, do Imperador, o título de Barão de Inhaúma. Em 1868, assiste e vê forçada a passagem de Humaitá, que se dizia impossível. Depois de Humaitá conquista outros louros, até Angustura, cujo paço estreito e tortuoso força, dirigindo êle o combate na *Belmonte*, navio de madeira, sôbre cujo tombadilho comanda fardado de grande uniforme e com galhardia tal, que no fim da peleja é cumprimentado pelos comandantes de três canhoneiras estrangeiras testemunhas do arrojado feito.

*Jornal do Brasil* — Rio de Janeiro, 8 de agosto de 1958.

## Serviço de Documentação Geral da Marinha

A *Revista Marítima Brasileira* com o objetivo precípua de mostrar a importância de tudo quanto se relaciona, de um modo geral, com a Documentação — que, hoje em dia, ocupa posição de relêvo em todo o mundo, inicia neste número, a publicação na íntegra dos Relatórios apresentados pelo Capitão-de-Corveta - AM, Levy Scavarda, presentemente, nos Estados Unidos da América do Norte, em estudos relativos à História Naval, nos seus vários aspectos.

Oficial estudioso, inteligente e dinâmico, vem desenvolvendo suas atividades, com proficiência, em diversos setores, colhendo os melhores resultados para este serviço.

Quanto às sugestões por ele apresentadas, todas elas já foram cogitadas, no decorrer de 1953 até a presente data. A aceitação ou realização das mesmas depende principalmente de espaço e instalação adequadas — sem o que não é possível torná-las uma realidade.

Basta citar, a orgânica do SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA, constituído de 5 Divisões, e atividades correlatas, para se avaliar a grande área necessária para instalá-las convenientemente. Cada uma delas representa um órgão, situado em plano elevado: *História Marítima do Brasil-Arquivo Histórico*; *Biblioteca da Marinha*; *Publicações* (“*Revista Marítima Brasileira*”, “*Subsídios para a História Marítima do Brasil*” e outras); *Arquivo da Marinha*; *Museu da Marinha*, formam um conjunto cultural e documentário, de mais alta importância.

A conceituação do Serviço de Documentação, amplia-se, como um órgão operativo, e desenvolve-se, dia a dia, com o progresso da ciência, da arte, da tecnologia e enfim, de todas as atividades humanas, passando a constituir uma das principais preocupações dos governos conscientes.

Como se vê, o arcabouço do S.D.G.M. tem grande amplitude, pois que cada uma de suas Divisões exige espaço e mais espaço, com capacidade suficiente para atender seus objetivos.

O que significa uma biblioteca com cerca de 80.000 volumes, sem sala de leitura e um auditório ?

O que significa um Museu que tem seus objetos, quadros, relíquias, etc. encravados e esparsos, sem a devida ordem, nos recintos ocupados por outras atividades, que já sentem a angústia de espaço ?

O que significa, uma dependência destinada à Redação de publicações, atropetada de móveis e outros materiais, e ainda ocupada, em parte pela Secretaria e Intendência ?

O que significa um Arquivo Histórico e a competente Divisão de História Marítima, instalados em uma exígua sala que mal dá para a movimentação do pessoal ?

O que significa um Arquivo de caráter geral, sem áreas bastantes, para guardar livros, documentos, etc. que recebe constantemente dos navios, corpos, estabelecimentos Navais — e tê-los de remeter para o Arquivo Nacional, quando deveriam, muitos deles permanecer, por longo tempo, e não são, por falta de espaço ?

Por certo, significa pouca coisa.

O S.D.G.M. merece, pois, ser cuidado com certo carinho e solicitude. Suas atividades constituem o reflexo da cultura da nossa gente, devendo, por isso, se fazer conhecido nos meios científico-culturais do país e do estrangeiro, e muito principalmente no seio da classe.

Assim, pois, o S.D.G.M. para que possa ser eficiente, é fundamental dispor de dependências, amplas e adequadas, com todos os requisitos específicos a cada um de seus elementos componentes — em lugar acessível ao público e à nossa gente.

a) **CESAR AUGUSTO MACHADO DA FONSECA**

Contra-Almirante - (R) Diretor.

## RELATÓRIO N.º 1

- Do: CC (AM) Levy Scarvada
- Ao: Exmo. Sr. Diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha
- Via: Exmo. Snr. Adido Naval em Washington
- Assunto: Visita de orientação a estabelecimentos de história naval da Marinha Americana.
- Referência: (a) Aviso n.º 0632, de 5/3/58, do Exmo. Sr. Ministro da Marinha;
- (b) Ordem 11-58, de 17/3/58, da Missão Naval Americana no Brasil.
- Anexo: Um envelope contendo impressos diversos relacionados com os estabelecimentos de história naval da Marinha Americana.

1. Seguindo o programa estabelecido na referência (b), apresentei-me, em 26 de abril p.p., ou seja no dia imediato à minha chegada a esta cidade, ao Exmo. Snr. Contra-Almirante (R) USN - Ernest M. Eller, Diretor de História Naval (Op-29), a fim de cumprimentá-lo e receber as necessárias instruções. Determinou S. Excia. retornasse àquela Diretoria no dia 5 de maio último para início das atividades, consoante o programa supramencionado.

2. Estive agregado à Divisão de História de 5 a 7 inclusive do mês referido. Nesses três dias visitei:

- a) Dia 5 — Seção de Pesquisas Históricas, a cargo do Dr. Morgan;

- Biblioteca do Navy Department, a cargo de Mr. Meigs;
  - Departamento de História Naval da II Guerra Mundial de que se desincumbe o Exmo. Sr. Almirante (R) Morrison.
- b) *Dia 6* — Seção de Biografias;
- Arquivo Nacional (Seção Naval);
  - Seção de História de navios, a cargo do Cder. USN-Smiley.
- c) *Dia 7* — Arquivo Classificado no Naval Records Management Center, Arlington, Va.;
- Seção de Desclassificação do mesmo Arquivo, a cargo do Lt. Cmder. Wheat;
  - Arquivo Fotográfico, de Pintura de navios; e
  - Museu "Truxtum-Decatur", de Washington, D.C.

Em tôdas as autoridades e dependências mencionadas encontrei facilidades e as melhores disposições para com a nossa Marinha e o nosso país.

3. A divisão de História Naval da Marinha Americana reúne um conjunto de elementos que se assemelha à estrutura do nosso Serviço de Documentação, pois que, para o exercício de suas finalidades, aquela Divisão possui elementos semelhantes aos nossos, como sejam: Biblioteca, arquivos gerais, arquivos históricos, museu, publicações, etc., elementos êsses já existentes em sua maioria no Serviço de Documentação e previstos outros na sua regulamentação e cuja implantação depende apenas de espaço, como é o caso do nosso museu.

Todavia, o desdobramento da Divisão de História, aqui, é mais objetiva, dada a distribuição de tarefas por grupos específicos, p.e.: grupo de pesquisas históricas; grupo de história de navios; grupo para estudo de biografia, etc.

Entretanto, a adaptação de novos métodos desta natureza não oferece qualquer dificuldade. É questão, apenas, de redistribuição interna.

Existe a Divisão referida desde 1882, quando a Biblioteca da Marinha começou a reunir elementos e preparar a publicação dos arquivos da Guerra Civil. Desde então a missão da antiga dependência da Biblioteca da Marinha que, hoje, é chamada "Divisão de História Naval" cresceu e incluiu nas suas funções:

- I — prestar informações históricas ao Presidente da República, ao Congresso, aos estabelecimentos navais e às demais agências governamentais e ao público em geral;
- II — preparar trabalhos sobre história marítima;
- III — colecionar e preservar objetos de interesse histórico; e
- IV — estimular e assistir alunos e estudiosos da história naval.

4. Realiza, como se vê, a aludida Divisão, trabalho da maior importância para a Marinha Americana, uma vez que a História Naval não só serve para guardar a tradição marinha dos Estados Unidos, cujo povo tem justificado orgulho da sua Marinha e para a qual não regateia esforços ou sacrifícios, como é fator de educação da juventude escolar, criança, na mesma, um acendrado amor pela Marinha.

5. Tem a Divisão em aprêço as facilidades econômicas de que necessita para a execução do seu programa. Seu pessoal, muito categorizado, é selecionado entre militares da ativa, da reserva, e entre os civis. Não há muita gente, como se possa pensar. Mas, a qualidade supre a quantidade. Em todos percebi o mesmo desejo de bem servir e uma exata compreensão do dever, aliando a estas duas qualidades uma educação encantadora no trato de relações com o público, que lhes merece toda a consideração e é sempre informado dos assuntos do seu interesse.

6 — Para realização de suas finalidades, mantém a Divisão de História representantes (funcionários civis) junto ao Arquivo Nacional (National Archives) e à Smithsonian Institution, onde existe, no Museu de Artes e Indústrias, uma Seção de História Naval. Associa-se, ainda, a Divisão à Biblioteca do Congresso (The Library of Congress) à Academia Naval (U.S. Naval Academy), ao Centro Fotográfico do Corpo de Fuzileiros Navais (Marine Corps Photographic Naval (Naval Photographic Center), ao Centro Fotográfico Center), e a outras instituições oficiais privadas, tais como bibliotecas, museus, arquivos, fundações, etc.

7 — A Divisão de História Naval é parte integrante do Naval Operation, sendo dirigida, no momento, por um capitão-de-mar-e-guerra da ativa, vice-diretor e por um *staff*, constituído dos encarregados de seções. O esquema aproximado da Divisão em aprêço é o seguinte:

	( Biblioteca
	( Seção de Pesquisas Históricas
	( " " História de Navios
Div. Hist. Naval	( " " Biografia
	( " " História Naval (Museu
	( — Smithsonian Inst.)
	( Arquivos fotográficos e de pintu-
	( ras de navios
	( Arquivos gerais da Marinha
	( Arquivo classificado.

### 8. Resumo das dependências acima:

#### a) — BIBLIOTECA

Possui cêrca de 70 mil volumes. Mantém classificação própria e utiliza as tábuas de Carter para os fins de fichamento. Não apresenta maior novidade, salvo quanto:

- a existência de compartimento especial para livros raros;
- a estilo de estantes adaptáveis ao tipo de livros; e
- ao fato de manter-se informada do acêrvo das bibliotecas de outras dependências da Marinha.

A Biblioteca mencionada é por excelência histórica. Os órgãos técnicos da Administração, cada um de per si, possui a sua biblioteca especializada.

Anotei, na Biblioteca visitada, a existência da coleção integral do jornal "Times", de New York, o maior e o mais importante da América, tôda ela microfilmada em pequenos rolos de filmes.

#### b) — SEÇÃO DE PESQUISAS HISTÓRICAS

A pesquisa é feita aonde quer, que possam existir elementos que permitam chegar a conclusões históricas, dentro ou fora dos Estados Unidos.

Determinado pelo Diretor da Divisão o assunto sôbre que se deve escrever, a Seção de Pesquisas planeja o seu trabalho e inicia as suas atividades, com a colaboração das demais seções ou de órgãos que forem solicitados.

Para facilitar seu trabalho, a Seção de Pesquisas organizou um guia enfeixando-o num folheto com o título "Guia resumido para pesquisas de história naval dos Estados Unidos, na área de Washington, D.C." Esse Guia é um inventário feito nas várias fontes de pesquisas e oferece, em cada caso, a indicação dos lugares em que se encontram documentos e livros que possam ser elementos prováveis da pesquisa, bem como a classificação respectiva nos citados lugares.

A Seção de Pesquisas utiliza como fontes necessárias às suas atividades:

- Biblioteca do Congresso;
- Arquivo Nacional;
- a própria Divisão de História Naval;
- o Centro de Arlington, Va., onde se encontram os arquivos gerais e os documentos classificados;
- os arquivos do Corpo de Fuzileiros Navais;
- a Fundação de História Naval (Naval Foundation History), instituição particular devotada a preservar a história marítima e a tradição naval americana;
- a Academia Naval de Anápolis;

- o Centro Fotográfico Naval;
- o Centro Fotográfico do Corpo de Fuzileiros Navais;; e
- outras dependências militares e civis que forem necessárias e aonde quer que possam existir elementos que ofereçam interêsse para a história naval.

#### c) *SEÇÃO DE HISTÓRIA DE NAVIOS*

Esta seção tem a exclusiva missão de reunir elementos e escrever a história de cada navio americano, de tôdas as épocas.

Mantém, para isso, um fichário completo em que constam tôdas as informações coletadas.

A história do navio começa, praticamente, com a sua construção e termina com a sua baixa do serviço.

Cada navio possui uma pasta numerada onde são dispostos todos os elementos históricos do mesmo.

São elementos informativos, de grande alcance, o livro do navio e os livros de quartos-convés e máquinas.

Um dos fatores de êxito para a história do navio é a co-operação das dependências navais, através das cópias remetidas dos assuntos julgados interessantes àquele fim.

#### d) *SEÇÃO DE BIOGRAFIAS*

Esta seção é destinada a organizar e divulgar a biografia dos grandes chefes e heróis americanos, dos Secretários da Marinha, etc.

Observa, em linhas gerais, a mesma organização da seção anterior.

Os dados, para as biografias, são coletados nos mais variados documentos, a partir dos assentamentos individuais, nos relatórios, livros de tôda a espécie, etc.

Deve-se salientar a importância que se dá aqui às biografias dos grandes chefes e heróis, sobretudo porque são elas fatores de educação da mocidade.

e) *SEÇÃO DE HISTÓRIA NAVAL DA "SMITHSONIAN INSTITUTION"*

Sobre esta seção faremos um relatório especial, pelo grande interesse que ela desperta.

f) *ARQUIVO FOTOGRAFICO, DE DESENHO, PINTURAS E DE TROFÉUS DE NAVIOS*

É parte da Seção de História de navios, sendo uma das dependências mais interessantes da Divisão de História Naval, pelo que nele se contém.

O arquivo em aprêço é um verdadeiro museu fotográfico. É uma coleção de fotografias, desenhos e pinturas de mais de dez mil navios americanos, antigos e modernos, além de muitos outros estrangeiros, inclusive alguns poucos do Brasil.

Este arquivo está estreitamente ligado, pelo vínculo do interesse, ao Centro Fotográfico da Marinha, por intermédio do qual obtém e tira fotografias que lhe são necessárias.

Tôdas as fotografias tem um número de referência para pedidos posteriores. As fotografias são de tamanho uniforme e colocadas em fichas próprias nas quais são feitos resumos históricos e indicadas as respectivas características.

O fichamento é alfabético, por ordem numérica, e por espécie de navio.

Cabe também a êste Arquivo reunir troféus importantes e pinturas dos navios e distribuí-los pelos museus, depois de convenientemente relacionados e registrados.

g) *ARQUIVOS GERAIS E ARQUIVO DE DOCUMENTOS CLASSIFICADOS*

Os principais, na área de Washington, D.C., estão localizados no Arquivo Nacional (National Archives) e no Arquivo da Marinha (Naval Records Management Center, Arlington, Va.). Há alí também o arquivo classificado da última guerra e onde existem três e meio milhões de documentos de toda a espécie, inclusive documentos alemães e japoneses.

Mantém a organização que trazem das dependências de origem.

Alí recebem, porém, um número do "grupo" a que corresponde a dependência, para fins de classificação topográfica.

Não difere muito do nosso sistema.

O importante é o arquivo dos classificados da última guerra, todo êle entregue à Divisão de História para as necessárias pesquisas. O documento classificado, porém, só é colocado à disposição do pesquisador depois de examinado e de ter cancelados os dados reputados sigilosos. Para isso há, no Arquivo, uma seção exclusiva de desclassificação de documentos com a necessária aparelhagem e sob a responsabilidade de um oficial superior.

No Arquivo Nacional são guardados principalmente os livros do Navio e de *quartos* em compartimentos à prova de fogo.

## 8. CONCLUSÃO

Da proveitosa visita de orientação realizada às dependências da Divisão de História Naval, chegamos à conclusão de que alguma coisa de útil poderíamos introduzir no nosso sistema. Assim é que lembráramos:

a) fazer um levantamento sumário (títulos e número de arquivamento), à guisa de GUIA, de todo o material de interesse da história naval existente:

- I — no Arquivo da Marinha
- II — no Arquivo Nacional
- III — na Biblioteca da Marinha
- IV — no Arquivo Histórico do SDGM
- V — na Biblioteca Nacional
- VI — no Museu Histórico Nacional
- VII — Instituto Histórico Brasileiro
- VIII — outras dependências militares e civis públicas e privadas;

b) entrelaçar, pelo vínculo do interesse histórico, as instituições acima, para isso mantendo representante autorizado do SDGM em cada uma delas e com a missão de fazer o levantamento a que aludimos na alínea (a). Não será um trabalho a curto prazo, mas que pode ser feito pelo nosso pessoal, com real proveito para a história naval. Com esta providência dentro de algum tempo o SDGM estaria capacitado a oferecer, aos estudiosos da história naval, as fontes de pesquisas onde poderiam ser encontrados os elementos para os seus estudos;

c) estabelecer na Divisão de História:

- I — Seção de história naval em geral;
- II — " " " de navios e repartições;
- III — " " biografias;
- IV — Arquivo fotográfico nos moldes já explicados.

d) — criar o *staff* para ajudar o diretor do SDGM na função de planejar as providências por êle determinadas, constituído dos encarregados de divisões e de seções necessários.

e) estabelecer reuniões periódicas do *staff* para estudo do programa de ação e para debater os assuntos de interesse da repartição, sobretudo os que se relacionam com o desenvolvimento da história naval.

f) estimular a criação, na Marinha, de uma instituição particular (Instituto de História Naval, p.e.) com o apóio oficial, constituída de todos os que se interessam pela história. Esta instituição, estreitamente ligada ao SDGM, seria um fator a mais destinado a auxiliar os objetivos do referido Serviço.

g) sugerir a criação do Centro Fotográfico Naval. Este Centro parece-nos necessário à regularização do serviço fotográfico na Marinha. Aqui é êle subordinado à Aviação Naval.

9. Este o nosso relatório, que encerramos solicitando seja feito, por quem de direito, um agradecimento oficial a S.

Excia. o Snr. Contra-Almirante (R) USN Ernest M. Eller, Diretor da Divisão de História do Naval Operation e aos seus distintos auxiliares pelas atenções dispensadas à nossa Marinha e ao nosso país, através as facilidades ilimitadas que nos foram proporcionadas durante os dias em que estivemos agregados àquela Divisão.

10. O anexo contém modelos e impressos em uso na Divisão de História Naval da Marinha Americana.

---

#### RELATÓRIO N.º 2

Do: CC (AM) *Levy Scarvarda*

Ao: Exmo. Snr. Diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha

Assunto: Visita de orientação a estabelecimentos de história naval da Marinha Americana.

Via: Exmo. Snr. Adido Naval em Washington, D.C.

Referência: (a) Aviso n.º 0632, de 5/3/58, do Exmo. Snr. Ministro da Marinha;

(b) Ordem 11-58, de 17/3/58, da Missão Naval Americana no Brasil.

Anexo: Impressos e folhetos da Smithsonian Institution.

Proseguindo na execução do programa da referência (B), apresentei-me à Divisão de História Naval da Smithsonian Institution no dia 8 de maio último e ali permaneci até o dia 23 do mencionado mês.

2. A aludida Divisão é parte do Departamento de História das Forças Armadas daquela Instituição, departamento este a cargo do LT. Commander Mendel Peterson, USNR, e

de quem recebi tôdas as atenções, facilidades, esclarecimentos e dados que resumirei nos itens subseqüentes.

3. A Smithsonian Institution é uma Fundação particular sob a guarda e proteção do Govêrno, pertencendo seu pessoal aos quadros de funcionários da Federação. É uma organização *sui generis* que participa dos dois estados legais: é pública para determinados fins, sobretudo econômicos e de fiscalização; e particular para efeitos técnico e científico.

Foi inicialmente criada com os recursos deixados em testamento (\$550,000,00) por James Smithson, um inglês que jamais esteve nos Estados Unidos e que faleceu, em Genova, em 27 de junho de 1827. Por sua vontade expressa a sua fortuna deveria ser destinada "a fundar em Washington, sob o nome de Smithsonian Institution, um estabelecimento que aumentasse e difundisse conhecimentos entre os homens".

Os objetivos do fundador e patrono da Instituição foram alcançados e deles a Humanidade tira os melhores proveitos. Muitos mistérios foram esclarecidos. Céu, Terra, Mar., etc., foram e continuam sendo pesquisados pelo grupo de cientistas da Smithsonian Institution e de todo o mundo sob seus auspícios.

Administra a Instituição dez outras entidades culturais e científicas. Destas foram por ela criadas em épocas diferentes as seguintes:

- Museu Nacional
- Coleção Nacional de Belas Artes
- Parque Zoológico Nacional
- Bureau de Etnologia Americana
- Serviço Internacional de Trocas
- Observatório Astrofísico, incluindo a Divisão de Radiação e Organismos.

Estas instituições desenvolveram-se de tal modo com os fundos da Smithsonian Institution, que se tornaram uma necessidade nacional. São hoje mantidas com recursos oficiais, mas continuam sob a administração da aludida Instituição.

Além disso, o Serviço de Previsão do Tempo, as investigações de pesca e o Serviço Geológico dos Estados Unidos fo-

ram criações da Smithsonian Institution e que depois passaram para o Estado.

Administra ainda, por vontade dos doadores, mais as seguintes entidades culturais:

- “Freer” Galeria de Arte
- Galeria de Arte Nacional
- Museu Aeronáutico Nacional.

Tem também sob sua administração científica a área biológica da zona do Canal, no Paraná, onde são feitos estudos das selvas tropicais.

#### 4. DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA: DAS FÔRÇAS ARMADAS:

A Smithsonian Institution reúne a histórica militar do país num Departamento, o de História das Fôrças Armadas (Aeronáutica, Exército e Marinha).

Este Departamento está localizado em espaços do Museu de Artes e Indústrias. Abre-se, o mesmo, num salão, verdadeiro panteon dedicado aos chefes militares, heróis de todos os tempos. No salão em aprêço são dispostas armações envidraçadas que encerra, juntamente com um pequeno retrato do herói, as relíquias que lhe pertenceram (espadas, uniformes, medalhas, condecorações, objetos de uso pessoal, diários, planos, autógrafos, documentos) enfim tudo que possa representar valor histórico.

As armações se sucedem, cada uma dedicada a um vulto histórico.

Cada uma das três fôrças possui sua Divisão.

#### 5. DIVISÃO DE HISTÓRIA NAVAL

Esta Divisão apresenta uniformes, muitos dispostos em manequins. Alguns são dos tempos mais remotos; insígnias; distintivos; divisas, botões; etc., expostos, cada um, em vitrines ou quadros separados; modelos de fitas de medalhas, grandemente aumentados, com explicação de cada uma; estandartes, bandeiras, etc.

Segue-se o *hall* principal desta Divisão que é como um livro aberto, numa narrativa seqüente, de tôda a história da Marinha Americana representada em quadros pintados, modelos de navios e uma infinidade de outros de valor estimativo pelo que êles representam na vida da Nação. Esta parte, muito bem arranjada e impressiva, é aberta com um pequeno prólogo sôbre o nascimento da América e a participação que a Marinha dos Estados Unidos teve neste evento. Vem, a seguir, o nascimento da própria Marinha e, depois, o desenrolar da sua história, fixada em seus vários e seguintes períodos:

- 1775 — 1783 — Guerra da Independência
- 1797 — 1812 — Defesa da soberania americana
- 1812 — 1815 — Segunda Guerra contra a Grã-Bretanha
- 1815 — 1848 — Exploração e proteção do comércio
- 1846 — 1861 — A Diplomacia Naval
- 1861 — 1865 — A Guerra Civil
- 1865 — 1883 — O Declínio Naval
- 1883 — 1898 — O renascimento da Marinha
- 1898 — 1917 — A Guerra com a Espanha
- 1917 — 1918 — A primeira Guerra Mundial
- 1941 — 1945 — A segunda Guerra Mundial
- 1945 — 1951 — O desenvolvimento do após-guerra.

Há ainda interessantes representações em miniaturas: uma, é da varredura de um campo de minas, em que se dá a idéia do fundo do mar, vendo-se os cabos e as poitas que prendem as minas; as explosões provocadas; navios afundados pela ação das minas, enfim os navios varredores executando o seu importante trabalho. A outra representação é de um campo de batalha simulado apresentando uma invasão de praia por fuzileiros navais que são, por seu turno, abastecidos por helicópteros. Há, ainda, uma terceira representação — é a camuflagem de um canhão. São simulações que exercem influência no espírito do visitante, dando-lhe a idéia e o efeito de uma ação de guerra e do sacrifício do militar na hora crucial da luta.

Os modelos dos navios são coisa impressionante. Despertam influência e admiração no público.

Outra parte do *hall* é dedicada ao torpedo, a começar do mais remoto. Vemo-lo, em seus vários estágios, desde 1861 até 1945. Desta data, por diante, certamente vem a fase sigilosa. Esta parte é aberta com uma introdução explicando o que é torpedo e fazendo-se um resumo histórico do engenho. Segue-se a apresentação dos modelos: "Howell"; "Whitehead"; "Blise-Leavitt"; e torpedo aéreo. Alguns modelos são seccionados, outros inteiros. Há, também, miniaturas de grandes canhões montados em trens e "lagartas", usados pelos fuzileiros navais nas duas últimas guerras; fotografias e combates, retratos a óleo, sinos, enfim, outros objetos de valor histórico são ali expostos, tudo concorrendo para aumentar o justo orgulho e o acendrado amor que o povo americano tem pela sua grande Marinha de Guerra.

## 6. ORGANIZAÇÃO

Segundo o Comdr. Peterson o primeiro passo na organização de um museu é determinar seus objetivos, sendo que as suas atividades básicas giram em torno da coleção, sua restauração, exibição e interpretação dos objetos de interesse histórico, técnico ou científico ou de arte, conforme se tratar de Museu Histórico, Museu Técnico ou Científico, ou Museu de Arte. Diz ainda o Comdr. Peterson; sem as quatro primeiras condições (coleção, restauração, preservação e exibição) um museu não poderá existir. Sem a quinta condição (interpretação), todavia, êle não poderá se tornar, realmente, efetivo. Tem-se, assim, que a interpretação dos objetos exibidos é a alma de um Museu.

O outro detalhe é o aproveitamento do espaço.

E' a opinião daquele técnico que um museu não deve ser meramente depósito de objetos antigos, mas, sim, de objetos que tenham realmente valor para os fins em vista. Disse-me, ainda, aquêle técnico, que, na sua opinião, mais valia um pequeno museu bem organizado, bastante instrutivo, cheio de interesse, de que um grande museu sem outros fins que não o de mostrar quantidade de objetos em detrimento da quali-

dade. Outro conselho, é o de que se deve iniciar um museu por forma absolutamente certa, prevendo-se todos os detalhes com a necessária antecedência, planificando a sua missão, e não iniciá-lo sem objeto concreto. E' que o êrro inicial talvez jamais possa ser corrigido, perdendo-se, com o êrro, um patrimônio valioso.

Para um Museu Naval, êle sugere a seguinte distribuição:

- a) Seção de História Naval
- b) " " Modelos; Marinharia;
- c) " " Pinturas e Retratos;
- d) " " Uniformes e Insígnias;
- e) " " Medalhas; Bandeiras;
- f) " " Armas Portáteis;
- g) " " Armamento Pesado;
- h) " " Máquinas e Eletricidade
- i) " " .....

A organização deve ser, por outro lado, fundada no seguinte esquema:

#### I — DIREÇÃO:

- (a) — Pessoal administrativo em geral.

#### II — PRESERVAÇÃO DA COLEÇÃO:

- (a) — Documentação
- (b) — Restauração
- (c) — Classificação
- (d) — Limpeza
- (e) — .....

#### III — AQUISIÇÃO (compra ou doação):

- (a) — Recebimento
- (b) — Documentação
- (c) — .....

## IV — CATALOGAÇÃO

- (a) — Descrição — Classificação
- (b) — Fotografia
- (c) — Fichamento
- (d) — .....

## V — CIENTÍFICA:

- (a) — Pesquisas sobre a coleção
- (b) — Pesquisas em arquivos sobre a coleção
- (c) — Outras pesquisas.

## VI — EXIBIÇÃO:

- (a) — Planificação
- (b) — Descrição
- (c) — Letreiro — Marca
- (d) — .....

## VII — INFORMAÇÕES:

- (a) — Publicações (folhetos, etc.)
- (b) — Tours — guias
- (c) — Palestras
- (d) — .....

Adverte o Comdr. Peterson:

1.º) que logo após o recebimento de um objeto para a coleção do museu deve ser feito um completo relatório sobre o mesmo e em que constem, no mínimo, os seguintes dados: data do recebimento; nome e endereço do doador ou da fonte onde foi adquirido; detalhada descrição do artigo, suas principais dimensões; condições físicas; significado histórico; e número do documento de aquisição; outros dados para futura identificação. Os objetos devem receber um número para catalogação, número que deverá ser aposto nos mesmos com a marcada propriedade do museu. E' de absoluta importância fixar o detalhe histórico do objeto, necessitando,

para isso, a marca de identificação. Lembra a hipótese de uma bandeira que teria tomado parte numa ação histórica da mais alta significação nacional e que senão houver, de logo, a preocupação de se fixar este detalhe, possivelmente, cêdo perder-se-ia a sua identidade entre muitas outras, no caso de não ter sido ela convenientemente marcada com o número de registro.

As fotografias devem ser marcadas no verso, a lápis, mostrando: data da fotografia, nome do fotógrafo, descrição do assunto e número do registro;

2.º) que a restauração só deve ser feita por pessoa absolutamente competente, e sob a supervisão de técnico;

3.º) que quanto à preocupação deve-se ter em mente que os maiores inimigos dos objetos antigos são: calor, excesso de luz, pó, umidade e insetos. Objetos em exibição devem ser colocados em caixas que sejam, razoavelmente, à prova do pó e não expostos à luz solar diretamente, ou em extremos de temperatura ou de umidade;

4.º) que a exibição e interpretação serão mais efetivas se o forem por meio de simples desenhos, côr ou contraste agradáveis e que devem dar uma imediata impressão sobre o visitante. Se não houver essa impressão o visitante se desinteressa e retira-se. Um museu é para instruir ou informar, portanto, deve atrair o visitante.

Para a consecução desses objetivos são estabelecidas as seguintes regras:

a) uma exibição sempre fala por si mesma, porém, se um lembrete fôr necessário, faça-o pequeno e preciso, como se fôsse um telegrama com palavras contadas;

b) os lembretes devem, porém, esclarecer, p.e.: "The American Navy, 1775-1783", que identifica somente o período; ou "The Navy in the American Revolution, 1775-1783", que esclarece, ao mesmo tempo, o assunto e a data.

c) que se deve ser absolutamente cuidadoso, absolutamente consciencioso na identificação dos objetos e na verificação da fonte original do material. Nada depõe mais numa exibição do que uma identificação apressada, incorreta. É preferível não exhibir nestas circunstâncias;

d) grandes objetos de duração indefinida podem ser expostos sem caixa, apenas protegidos por meio de barreiras. Quando, porém, não ofereçam perigo e não estejam sujeitos a danificação essas barreiras são dispensáveis. Por exemplo: uma roda de leme deve ser colocada de tal maneira que possa girar. Atrai o visitante, estimula o interesse;

e) objetos frágeis ou raros devem ser expostos em caixas de vidro ou plásticas, com toda a segurança. Deve-se ter particular cuidado com esses objetos e com as caixas que os guardam;

f) as cores dentro de uma exibição não devem colidir com outras ou com as do fundo ou do painel. Devem ser selecionados os fundos para uma combinação agradável com os tecidos e com os objetos expostos. Se possível deve-se obter a cooperação de um artista;

g) uma informação que ofereça esclarecimento adicional além do lembrete, é sempre útil, mesmo que seja mimeografada. Os detalhes sobre o objeto exposto desperta sempre maior interesse do visitante;

h) exposições devem ser selecionadas. Exponha somente aquilo que é necessário para o esclarecimento histórico. Muitas coisas; muitos lembretes em uma só coisa, poderá ser mais confuso do que instrutivo. Faça com que cada exibição fale por si mesma pela sua simplicidade atraente e esclarecida;

i) realce o material mais significativo. Se possuir, p. e., uma pintura ou documento raro, exponha-o como um elemento importante, dando-lhe o relevo que merece. Não o esconda, tire dele o maior proveito para o museu;

j) os objetos antigos e novos justapostos, demonstram o progressivo desenvolvimento da Marinha e ajudam a aumentar o interesse para os mesmos e indicam os meios desse desenvolvimento no poder marítimo e na existência da nação. Armamentos antigos e novos, modelos de navios antigos e novos, etc., são exemplos daquele desenvolvimento.

7. O exposto é um pálido relato do que vimos e representa aquilo que procuramos aprender no Departamento de História das Forças Armadas do Smithsonian Institution, de

que é chefe (Haed Curator) o Comdr. USNR Mendel Peterson e em cuja Divisão de História Naval ficamos agregados durante 15 dias.

Esperamos que os dados acima coligidos e os documentos anexos possam ser de utilidade quando da reorganização do nosso Museu de Marinha.

Muito agradeceríamos se fôsse dirigido ao Lt. Comdr. USNR Mendel Peterson, Head Curator, Department of Armed Forces History, Smithsonian Institution Museum, um agradecimento oficial pelo real interesse que mostrou dando-nos todos os esclarecimentos sôbre organização de um Museu de Marinha, objeto do presente relatório.

Cópias:

Ad. N. Wash.....	1
CNBW .....	1
LS .....	1
	—
	3

*Continua*

---

**Almirante**

**Antônio Alves Câmara Júnior**

**Ministro da Marinha**

*Seu falecimento*

Precisamente às 18h30m do dia 14 de agosto de 1958, faleceu o ilustre Almirante, em sua residência, à rua Dias da Rocha n.º 9, apt. 804 — Copacabana, cercado de sua família, colegas e pessoas amigas, como uma manifestação, significativa de grande amizade e elevado aprêço.



Sua fé de ofício, abaixo transcrita, fala com eloquência, isto é, como uma demonstração clara e insofismável de seus méritos, revelando superioridade e aptidão no desempenho de encargos ou funções que lhe foram atribuídas.

Extremamente dedicado aos assuntos relacionados com as funções da Diretoria de Hidrografia e Navegação, tornou-se um técnico emérito, prestando, conseqüentemente, bons e relevantes serviços no país e no estrangeiro. Ademais, era um excelente oficial de Marinha, quer como Comandante, quer como oficial. E sua administração na pasta da Marinha foi fecunda e construtiva, cabendo-lhe a glória de incorporar à nossa Esquadra o navio-aeródromo *Minas Gerais* de um modo firme e decisivo, como um evento de grande amplitude para a eficiência da Marinha, na sua elevada missão — outorgada pela nossa Constituição.

Assim, elevou o nosso poder Naval.

Nessas poucas palavras, aliadas à sua fé de ofício, ficam consignadas de um modo sucinto a sua ação crescente em bem da Marinha e do Brasil.

Paz à sua alma!

---

### SÍNTESE BIOGRÁFICA DO ILUSTRE Ministro da Marinha

Nasceu na Cidade de Salvador, Estado da Bahia, a 5 de junho de 1891, filho do Almirante Antônio Alves Câmara e de D. Briginata Brasil Câmara.

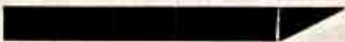
Fêz o curso Ginásial no Colégio Militar do Rio de Janeiro e, ao término dêste, ingressou na Escola Naval. Foi promovido a Guarda-Marinha em janeiro de 1911; a 2.º Tenente em 30/12/1911; a 1.º Tenente em 23/3/1916; a Capitão-Tenente, por merecimento, em 30/11/1921; a Capitão-de-Corveta, por merecimento, em 29/9/1932; a Capitão-de-Fragata, por merecimento, em 17/10/1938; a Capitão-de-Mar-e-Guerra, por merecimento, em 26/5/1944; a Contra-Almirante, por merecimento, em 20/6/1946; a Vice-Almirante, por merecimento, em 31/12/1951 e a Almirante-de-Esquadra, por merecimento, em 23/7/1954.

Tomou parte na 1.ª Guerra Mundial, embarcado no cruzador *Bahia*, que fazia parte da D.N.O.G.; participou, entre outros trabalhos hidrográficos, no levantamento da baía de Guanabara, comandando o navio hidrográfico *Lahmeyer* chefiou a comissão para determinação das posições geográficas dos faróis da costa do sul do Brasil. Foi encarregado de Armamento do cruzador *Bahia*; Assistente do Comandante da Flotilha de Contratorpedeiros; encarregado de Navegação, posteriormente, do Pessoal no encoura-

gado *São Paulo*; comandante da Escola de Aprendizes-Marinheiros do Rio Grande do Norte; foi instrutor de Hidrografia e Navegação da primeira turma de oficiais especializados neste assunto. Comandou o navio hidrográfico *Rio Branco*, empenhado em campanhas hidrográficas, tendo dirigido e executado os serviços de levantamentos hidrográficos de cerca de 300 milhas da costa, no trecho entre Rio de Janeiro e Santos. Chefiou a Divisão de Hidrografia da Diretoria de Navegação. Foi membro da comissão designada pelo Governo para determinação do verdadeiro local do descobrimento do Brasil, chefiando trabalhos de levantamento da costa da Bahia entre a ponta de Santo Antônio e Pôrto Seguro, onde realizou estudos locais para interpretação da carta de Pero Vaz de Caminha. Comandou o Navio-Escola *Almirante Saldanha*, realizando uma viagem de instrução com guardas-marinha em tórno da América do Sul, em cuja viagem pela primeira vez um navio de guerra do Brasil, atravessou o Canal do Panamá. Comandou o contratorpedeiro *Mariz e Barros* participando de operações do patrulhamento e combóio, durante a 2.<sup>a</sup> Guerra Mundial, tendo feito parte da escolta dos comboios que conduziram as tropas brasileiras ao teatro de operações na Europa. Foi comandante do Encouraçado *São Paulo* e da Flotilha de Contratorpedeiros (1.<sup>a</sup> Flotilha de Contratorpedeiros). Como contra-almirante, foi nomeado Diretor Geral de Hidrografia e Navegação, tendo Brasil à Conferência Internacional para a Salvaguarda lizamento. Foi diretor da Escola Naval. Desde 1938 é representante da Marinha no Conselho Nacional de Geografia. Chefiou a Delegação Brasileira na 5.<sup>a</sup> e 6.<sup>a</sup> Conferência Hidrográfica Internacionais, realizadas em Mônaco, respectivo Brasil à Conferência Internacional para a Salvaguarda nas cerimônias de posse do Presidente da República do Chile, Sr. Gabriel Gonzalez Videla. Tomou parte na Delegação do Brasil à Conferência Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, realizada em Londres. Como presidente do Comitê de Hidrografia do Instituto Panamericano de Geografia e História, tomou parte na 4.<sup>a</sup> Reunião de Consulta sôbre Cartografia, em Buenos Aires. Deixando a diretoria da Escola Naval, voltou a desempenhar o cargo de Diretor Geral de Hidrografia e Navegação, tendo ainda chefiado a Delegação do Brasil à Reunião Panamericana de Consulta sôbre Cartografia, promovida pela Comissão de Cartografia do Instituto Panamericano de Geografia e História, sob o patrocínio do Governo da República Dominicana, em outubro de 1952, em Ciudad Trujillo. Foi Secretário Geral da Marinha, no período de 20 de maio de 1953 a 5 de feve-

reiro de 1954 e foi adido naval em Washington no período de 17 de março de 1953 a 14 de março de 1955.

Além de inúmeros elogios, possuía as seguintes condecorações: Cruz de Campanha da Primeira Guerra Mundial; Medalha da Vitória da Primeira Guerra Mundial; Medalha de Serviços de Guerra, com duas estrélas (Segunda Guerra Mundial); Medalha de Guerra do Exército; Medalha Militar de ouro; Grande Oficial da Ordem do Mérito Naval; Medalha comemorativa do cinquentenário da República; Medalha comemorativa do centenário de Ruy Barbosa; Comendador da Legião do Mérito dos Estados Unidos; Cruz de Guerra com Palma, da República Francesa; Comandante Honorário da Divisão da Ordem do Império Britânico; Grande oficial da Ordem "Almirante Padilha", da Colômbia; Comendador da Ordem "Al Mérito", do Chile; Comendador da Ordem "El Sol", do Perú; Condecoração "Abdón Calderón" de 1.<sup>a</sup> classe, do Equador; Comendador com placa, da "Étoile Noire", da França; e Comendador da Ordem "Juan Pablo Duarte", da República Dominicana.



## OS DOIS SENHORES DA GUERRA NO MAR: O SUBMARINO E O NAVIO-AERÓDROMO

CONFERÊNCIA PROFERIDA NA FEDERAÇÃO DAS ACADEMIAS  
DE LETRAS DO BRASIL EM 12-7-1958

PELO C. ALMTE. (R) CESAR DA FONSECA

Não venho fazer uma preleção magistral acêrca dos — DOIS SENHORES DA GUERRA NO MAR — O SUBMARINO E O NAVIO AERÓDROMO, e sim uma simples palestra instrutiva, de algum mérito didático, é certo, mas sem a proficiência e a elevação das dissertações catedráticas.

O assunto é sugestivo e empolgante, tem bastante atualidade e constitui, quer na imprensa cotidiana, quer nos círculos de conversações da vida ordinária, quer nas discussões de sociedades sábias, quer nas cogitações de homens de ciência, militares e civis, quer na preocupação constantes de estadistas, o centro de convergência de todos os afãs e labores, de opiniões várias que se entrecrocam e de juízos e conceitos que aparecem e desaparecem, numa mutação rápida e incessante.

Esses dois titãs operam na vastidão das águas do mar que é como bem disse, o nosso distinto e ilustre beletista, Jacy do Rêgo Barros, em seu prefácio o folheto *Poesia do Mar* "o grande plenário onde a vida, a beleza e o sonho dão-se as mãos para chamar-nos a reflexões superiores".

Pois bem, em sua magnificência, pureza e beleza, muitas vezes dão-se tragédias, as mais terrificantes, quer quando tranqüilo, quer quando enfurecido.

Na sua superfície, abaixo e acima dela, batalhas, embates e choques, se travaram, cujos desenlaces cruentos, nos dão a imagem do desespero, do horror, com o sangue a tingir suas águas sublimes e peregrinas. Mas, também, quantas glórias refulgentes, levam para a história pátria, criando páginas épicas e inspirações patrióticas, como um manacial perene de exemplos fecundantes para nós, de modo a mostrar-nos que o sacrifício, sujeitando-nos a todos os perigos e contingências, é uma imposição moral, quando se trata da defesa da honra e da dignidade da Pátria.

O Mar, para o Brasil, representa o principal papel em sua vida. Por êle, é que se garante a nossa soberania, a inviolabilidade do nosso

território, a proteção da nossa navegação mercante e da nossa expansão econômica, a segurança das nossas riquezas e dos nossos direitos, dos nossos interesses e das nossas liberdades.

Manter livres, pois, as comunicações marítimas, constitui a principal Missão da Marinha, e esta para cumpri-la, com eficiência, precisa dos meios e recursos adequados para a conduta eficaz de suas operações.

E' preciso ter sempre presente que a defesa e a segurança da Nação, é a mais sagrada das funções sociais que somos obrigados a reconhecer como uma expressão do dever moral.

Não deve haver ninguém com responsabilidade no país que não saiba ver a influência do mar, em nossos destinos.

O Brasil, como é sabido, jamais teve idéias belicosas e só justifica a guerra quando em prôl de legítimos interesses e reivindicações do Direito que é imperecível e permanece como uma força viva para a harmonia e solidariedade dos povos. As iniciativas pascifistas, porém, são esperanças irizadas. Não preenchem o vácuo que se abre e sentimo-lo nas negociações que se fazem. E estas o aumentam, com o fracasso das discussões que não conduzem a fim praticável. Perturbações, inquietações e perigos, são as manifestações que se observam. No processo do desenvolvimento histórico, só vemos o fantasma da guerra.

A neutralidade e a paz só poderão ser preservadas, evitando graves ofensas aos direitos e interesses dos povos, mediante uma forte preparação para a guerra.

E' uma veleidade pensar-se que uma persuasão moral é bastante para afastar as ameaças da força, para solucionar certos problemas ou manter os direitos neutrais.

As lições da história estão aí, para convencer que sempre predomina o direito dos mais fortes, não pela razão e pela justiça; e sim pelo seu potencial de guerra.

Nunca sonhamos com hegemonia, mas queremos o lugar que nos cabe, como Nação independente, de vitalidade triunfante em todos os ramos da atividade humana.

Devemos ter superioridade moral e nunca submeter-mo-nos a uma depressão sob este mesmo aspecto, como se fossemos um vencido.

Vivemos numa época em que os interesses econômicos e comerciais, aliados aos políticos, dominam os povos e é de supor que eles continuarão egoisticamente, induzindo a sacrificar tudo aos ganhos pecuniários:

Devemos pois, ter sempre em mente que a razão econômica aliada a razão política, está sempre presente nos conflitos armados; e daí, a causa de sua violência.

E assim, o mundo continuará cheio de lutas e de conflitos armados. A paz permanecerá insegura, repousando em bases frágeis e precárias.

A guerra hodierna, sendo total, alastrar-se-á pelo mundo em fora, portanto, virá nos tocar de perto; e assim cerceará, de alguma forma, as nossas atividades, e daí a necessidade de dispormos dos meios de defesa, para garantir, tanto quanto possível, a nossa segurança.

A Europa, até mais além, é hoje, mais do que nunca, um continente condenado a futuras guerras. Assim querem os homens de governo. Não querem aceder as solicitações do bom senso. Preparam dificuldades para o futuro, lançando sôbre as suas gerações o ônus, muitas vêzes de difícil cumprimento.

Com razões ponderáveis, pois, o Brasil, viu seus esforços na colaboração com os Aliados, tão mal compreendidos, deve procurar entregar-se ao desenvolvimento dos seus elementos de trabalho e de progresso, livre de responsabilidades guerreiras, a não ser em casos excepcionais sem que tenha de diretamente se empenhar para auxiliar grupos de nações a liquidar suas questões territoriais, políticas ou comerciais.

Os dois senhores de guerra no mar...

Isso significa, que o Brasil deve possuir não só os meios de repelir uma agressão, como também os que forem necessários para poder fazer as reivindicações que quiser. Para isso é preciso ter força. Não deveria ser, talvez assim. Mas, é, até mesmo para ter voz no concerto das nações.

E' oportuno, pois, que dentro do desenvolvimento militar da nação, o Poder Naval, sem soluções de continuidade, se mantenha em condições de assegurar: a unidade nacional; a nossa defesa; uma posição no mundo; a proteção à Navegação Mercante, etc..

Sendo o Brasil um país de limitados recursos financeiros, e se fazendo mister a reabilitação naval, nos moldes modernos, com a formação de uma força aeronaval que é uma imposição da nossa estratégia marítima, cumpre-nos organizar uma Força tarefa equilibrada, capaz de operar com certa eficiência. Assim é que ela não pode deixar de dispor do Submarino e do Navio-Aeródromo.

O Submarino de hoje, dotado das mais excelentes qualidades náuticas, constituindo um poderoso engenho de guerra, pelo seu valor combatente, sua existência é indispensável.

Seu pessoal precisa ter condições especiais de saúde e de preparo técnico, patriotismo em grau elevado, amor ao mister, inteligência, coragem, bravura até o sacrifício da vida.

Nas duas grandes guerras mundiais que conturbaram o mundo inteiro, pela impetuosidade e violência nunca vista, vê-mo-lo trêdo e ameaçador com seus ataques hábeis e de uma audácia impressionadora.

Suas façanhas levadas as mais longínquas paragens, assumindo proporções colossais, diante dos olhos atentos do mundo, registraram episódios e epopéias emocionantes.

As eventualidades no mar tornaram-se terríveis. Espalhados, anônimos e invisíveis coalhavam os mares, a espregueira do inimigo.

Dias e mais dias, meses e meses, suas guarnições suportando as fadigas da vigília, o desconforto do ambiente, cheios de cuidados, apreensões e responsabilidades quer num belo e formoso tempo, quer debaixo do mais violento vendaval, conservaram-se firmes em seus postos, com paciência e atividade levados pelo sentimento do dever.

Quem desconhece a estrutura de um submarino e a vida de sua guarnição, jamais poderá ajuizar da soma de sacrifícios, impostos por tão terrível subaquático.

Fruto da imaginação visionária de Julio Verne e das não menos hipotéticas induções de sábios, não é mais do que um peixe do Oceano, inteligente e de grande ferocidade.

Suas armas são o torpedo e o canhão. E' na era nuclear que atravessamos seu poder combatente aumentou consideravelmente.

Projéteis dirigidos ou teleguiados e com a possibilidade de atirá-los debaixo d'água, atingindo distâncias consideráveis; e torpedos com grande alcance e dotados de poderosa carga destruidora lançados contra o casco de navio inimigo, constituem, não há a contestar, elementos valiosíssimos na guerra hodierna.

O projétil dirigido ou teleguiado, poderá ter por objetivo, não só alvos marítimos como também alvos terrestres, estes muito além da orla marítima, em oportunidade. O torpedo, em seu grande poder destruidor, lançado contra um navio, ao chocá-lo sua explosão não se faz esperar, é súbita, como grande estrondo e elevação de uma coluna d'água. O navio atingido, quase sempre, soçobra rapidamente, pela introdução d'água pelo rombo produzido, com ou sem explosões sucessivas.

Se a vítima é um navio de guerra, vencido, destruído e incendiado, arrasta em seu bojo, valorosos combatentes, sepultando-os nos abismos do Oceano. Se é um navio de passageiros, o desenrolar da cena é trágico, emocionante e pungente. Seu Comandante, avaliando a extensão do perigo, não se arreando d'ele, encara a vida ou a morte com igual temeridade!

Calmo e enérgico dá suas ordens aos seus comandados, que não vacilam em obedecê-lo, habituados que são aos perigos do mar, o que lhes dá o sentimento do dever e da coragem intimamente irmanados.

A confusão, porém, levanta-se entre os passageiros, mulheres em deslinho, alucinadas, com as fisionomias desfeitas, crianças em choro convulsivo e homens aturdidos, correndo de um lado para o outro, agarrados com entes queridos, atiram-se para as embarcações que vão ser arriadas ou lançam-se ao mar em busca de balsas, ou objetos flutuantes, para salvarem-se. Ouve-se porém, a todo o momento, a voz do Comandante pedindo calma e ordenando com energia aos seus marinheiros que contenham os exaltados que procuram arrebatam as

embarcações, sem quererem cumprir as suas ordens, determinando que as mulheres e as crianças sejam, em primeiro lugar, salvas. Conseguida porém, uma calma relativa, procede-se a operação de arriar as embarcações, tôdas lotadas. Postas nágua, afastam-se rãpidamente para não serem envolvidas nos vórtices das águas, produzidos pela submersão no navio. Aquêles que não puderam se por a salvo, são levados pelo navio, em seu mergulho e sugados com o seu afundamento.

Perigoso instante! Momento terrível! Esposas separadas dos maridos, filhos dos pais, pela fatalidade cruel, atirando lamentações, clamam pelos seus, suplicando à Misericórdia Divina! Náufragos, rostos desmaiados, quase cadavéricos, alguns ocultos por mãos hirtas, extremamente pãlidas, sentem-se acovardados, diante da enormidade da cãna! A mercê das ondas, exaustos, caminham, em busca da salvação, de um socorro, antes que sucumbam, nas profundezas do Oceano!

Esta tragédia das tragédias é assistida pelo submarino. Êste ato de crueldade é levado a efeito, no cumprimento de ordens superiores. E não podemos condenar, de um modo completo e absoluto, o procedimento dos oficiais que comandavam os submarinos, nas duas Grandes Guerras Mundiais.

Realizaram, não há dúvida, alguma, atos de pura barbãrie de uma verdadeira pirataria que a nossa civilização e a nossa cultura moral repelem e estigmatizam, como dignos da execração geral dos povos.

O dever militar, porém, não é uma mera palavra sonora, encerra em sí uma riqueza de sentido que nem todos podem possuir e nem todos compreender e praticar, segundo uma diretriz rigorosamente traçada, pelos sãos princípios da honra, do brio e da dignidade.

Hã os bárbaros do dever, como há os civilizados do dever. Uns obedecem brutalmente agindo com um mecanismo capaz de produzir o mãmimo rendimento; outros, obedecem dentro das normas do justo e da reflexã, do útil e razoãvel.

O amor à Pãtria, quando ao extremo da supertisção e do fanatismo, faz gerar atrocidades que os olhos ilusórios dos que as cometem, não passam de virtudes heróicas.

Hã tarefas que provocam situações terribilíssimas, encargos cujo integral desempenho determinado por superiores interêsses periclitados, são interpretados como se fõssem alucinações, muitas vêzes, suprimindo-se a razão e a humanidade.

Hã deveres para o militar, quando invocado o nome da Pãtria em iminente perigo, que operam uma completa inversão e confusão das noções recebidas, anuviam o espirito e obliteram os sentimentos generosos, pelo medo de ser covarde e pela degradação que lhe segue, como a maldição de u'a mãe, que é a Pãtria.

E' o momento supremo do desepêro em que se olha a salvação da Pãtria julgando-se tudo permitido por um êrro de visã mental.

O militar, não foge às soluções que lhe são impostas por mais tremendas que sejam.

O dever no caso é um tirano e não consente debates na consciência e nem que seja consultado o coração. Faça-se, a Pátria o exige e só assim poderá salvar-se; eis a ação, eis a catástrofe desumana e cruel!

Na história destas duas grandes Guerras, o submarino há de ficar como um espectro infernal, mostrando aos homens que a civilização é um nome vão, quando os interesses das Nações se chocam como fêras esfaimadas.

Aos militares, conscios de seus deveres e obrigações, no momento de uma guerra de vida e de morte, não lhes compete fazer ponderações, objeções sôbre determinações rigorosas de caráter puramente militar ou mesmo entender, de decidir sua execução.

Cena tétrica também, é a que se passa no submarino, quando arrastado para as profundezas do Oceano.

Para se ver quão ela é terrificante, basta mostrar o que ocorre em um submarino, no decorrer de suas caminhadas nesta ou naquela direção, em regiões perigosas, à procura do inimigo, até o momento em que ele sofre um acidente, levando-o ao abismo do Oceano, sem a menor possibilidade de salvamento.

Assim vimos sair do pôrto, para cumprir sua missão em u'a manhã, de serena claridade um submarino japonês em mares do extremo Oriente, navegando na superfície, com tôda a guarnição na tolda.

Fazia um tempo magnífico. Fins de abril, realmente brilhante e encantador.

As montanhas floridas que se descortinavam, com um verde matizado das árvores recortadas e estranhas, evocavam a imagem de uma paisagem que estamos acostumados a ver nas telas japonesas.

Era uma úmida primavera. Algumas nuvens pardacentas agarradas aos cumes das colinas misturadas com os telhados pardos e azuis das vivendas interessantes, davam a impressão de uma cidade exótica e linda.

O Comandante em seu torreão, fitou-a por algum tempo e dela afastou-se, cheio de inquietação, prevendo não sei que fatalidade em demanda do mar alto que começara a tornar-se iroso ou encapelado, fustigado por um vento tétrico, sôfrego e frio.

Absorto com o murmúrio das vagas e do vento, cruza os mares, quando, de repente, se apercebe da aproximação da figura de um encouraçado, a grande velocidade.

Sem demora dá suas ordens, para que a submersão seja rápida. Acontece, porém, que uma das escotilhas não foi bem fechada.

Compreendendo a situação perigosa de seu navio e a impossibilidade de salvamento, após uso de todos os recursos, calmo e estóico escreve suas impressões a cada momento.

Seus homens em desassossêgo, alenta-os e anime-os, dizendo ser o acidente sem gravidade e com a fisionomia respeitavelmente sorridente, mostrando-se sem receio, dava ordens incessantes.

Pouco a pouco, porém, o ar se tornando mais rarefeito, os trabalhos não puderam prosseguir e os fenômenos de asfixia começaram a manifestar-se em tôda a sua plenitude.

Sufocados, alucinados, cambaleantes e estorcendo-se em angústias, caíram sôbre os estrados sobre vindo a morte.

As últimas palavras de tão corajoso comandante foram implorando o perdão de seu Imperador, culpando-se do desastre, deixando a última palavra escrita pela metade quando abandonou da pena ao avizinhar-se o fim da vida.

Algum tempo depois, o submarino foi posto a nado e seus homens encontrados em atitudes macabras de aflição e angústia.

"Manadas de Lobos" e "Corsários" que eram e são os submarinos, operando individualmente, semearam a morte, ocasionando nafrágios espetaculares.

A enorme quantidade de afundamentos de navios de superfície que causaram na Segunda Grande Guerra Mundial, é impressionante.

Só o Japão perdeu mais de 54% da tonelagem de navios de guerra e mercantes afundados por submarinos Norte-Americanos.

Os Aliados, por outro lado, perderam cêrca de 2.750 navios mercantes, de um total de 14 milhões e meio de toneladas. Esta cifra torna-se mais notável, se se considerar que a Alemanha começou a guerra em 1939, com apenas 60 submarinos.

Diante do que ocorria, contramedidas eficazes foram tomadas para enrentfar a situação, o que veio reduzir e por fim anular a ação do submarino. E isso, mediante grandes esforços anti-submarinos Norte-Americanos.

No momento, já se pode prever o que será o submarino futuro, face aos grandes melhoramentos, nêle já introduzidos. Embora aperfeiçoado no mais alto grau, está sujeito a acidentes e a destruição, como foram seus antecessores. Agiganta-se porém, sua ação, com os novos e poderosos equipamentos. Para contrabalançar, porém, os elementos de superfície, passaram a dispor de armas ultra-modernas.

Assombrosas inovações em curso, entre elas: o contrôle de tiro, neste incluídos a localização, o ataque e a destruição dos navios de superfície e submarinos inimigos; a propulsão nuclear; a grande autonomia, permitindo a imersão, durante muitos dias, consecutivos; a grande velocidade na superfície e principalmente submerso; o melhor contrôle em imersão, dão ao submarino um poder combatente elevado.

Em represália e diante dos sistemas e métodos anti-submarinos, tais como o emprêgo de: cargas de profundidade; minas; armas lançadas a distância; bombas aéreas; torpedos; helicópteros; caça-submarinos; submarinos-caçados; detetores de alvo; redes metálicas; etc..

a conduta de fazer a guerra torna-se complexa, exigindo do seu pessoal preparo técnico em alto grau, e muita coragem.

Entre as armas modernas, temos:

a) — Os projetis auto-propulsados, classificados em: — balísticos, quando no final da trajetória obedecem as leis balísticas.

— aerodinâmicas (aviões sem pilotos) quando obedecem as leis aerodinâmicas em seu vôo.

Podem ser êles; não dirigidos, teledirigidos, ato-dirigidos. Os primeiros, uma vez lançados seguem a sua trajetória, sem nenhuma correção; os segundos são comandados a distância por meios elétricos ou eletrônicos; os últimos, por meio de dispositivos especiais, "buscam" o alvo.

O alcance pode ser: de curta distância, até 50 milhas, ou sejam 80 quilômetros; de médio alcance, de 50 a 500 milhas, ou sejam 80 a 800 quilômetros; de alcance intermedinário, de 500 a 3.000 milhas, ou sejam 800 a 4.800 quilômetros; de longo alcance ou intercontinental de 3.000 a 5.000 milhas, ou sejam 4.800 a 8.000 quilômetros; e anti-podas, acima de 5.000 milhas ou sejam 4.800 a 8.000 quilômetros.

Os tipos de propulsor dêesses engenhos, podem ser de: motores a reação ou foguetes. Os primeiros só podem voar dentro dos limites da atmosfera e os segundos, podem voar até fora da mesma.

São empregados nos ataques de: superfície para superfície; superfície para o ar; superfície para submarino; ar para superfície; ar para ar; ar para submarino; submarino para superfície; submarino para ar; e submarino para submarino. — desenvolvendo velocidades sub-sônicas, super-sônicas e hiper-sônicas.

O submarino, pois, com todos êesses meios ou recursos, no cumprimento de sua missão, aventura-se ao mar, levado para o desconhecido.

Seu Comandante, é assim impellido para os mais complicados problemas, as vêzes, apreensivo e outras decisivo até a loucura.

No seu pôsto, examinando atentamente em redor de seu navio e alongando a vista para o horizonte intêrmino, procura com ansiedade vestígios ou sinais de aproximação do inimigo, para tomar posição favorável ao ataque, sem ser pressentido.

Sucedem-se os dias à espreira do adversário. Ora vagando em serenos mares, ora enfrentando o mar irritado e marulhoso, cobrindo e varrendo o seu esguio e esbelto convês, vai cumprindo sua missão.

A aparição do inimigo, abala todo o organismo da pequena nave. A voz do Comandante, nesse instante se faz ouvir. Suas ordens são transmitidas em tôdas as direções, uma após outra obedecidas, pronta e rãpidamente.

Após as operações preliminares, o submarino mergulha com o periscópio de fora. A proporção que o adversário se aproxima o sub-

marino mergulha completamente, inclusive o periscópio e procura ocupar posição favorável ao ataque.

No momento oportuno, lança os torpedos.

O Comandante com o coração confrangido, espírito inquieto, observa o tiro.

Se não foi feliz, cuidados e precauções são tomadas, para evitar uma perseguição incessante, procurando oportunidade para um novo ataque.

É uma situação melindrosa, exigindo muita calma, prudência, coragem, energia e decisão imediata.

Muitos episódios se deram, férteis de circunstâncias, umas téticas e outras impressionantes ou comoventes, pela feição tumultuosa.

O submarino moderno com o aparecimento do "Nautilus" de propulsão atômica da Marinha Norte-Americana, veio aumentar consideravelmente o valor combativo deste tipo de navio.

Cogita-se agora aperfeiçoar os torpedos — torpedos que procuram seus alvos seguindo sons — Há torpedos que são verdadeiramente projetis, e dirigidos submersos são capazes de atingir grandes profundidades à procura do inimigo. E muitos aperfeiçoamentos vão surgindo dia a dia, nesta era atômica, em que o campo de ação terá muito maior extensão que em qualquer outra época.

A êsse fator ponderoso, há a acrescentar o navio aeródromo, como um dos elementos mais eficazes de cooperação, para o êxito da guerra no mar. Dotado de aviões e armas nucleares, não há como contestar que os dois em conjunto e de per si, constituem as unidades principais de uma força naval. E, como móvel que é, nesta era atômica vem satisfazer plenamente as necessidades estratégicas nacionais, pois que os valores táticos e estratégicos da mobilidade são inerentes ao mar. E assim sendo, difícil será ao inimigo prever seus movimentos, impedir a concentração e dispersão de seus navios, e por conseguinte, enfrentá-los com igualdade de força, em locais escolhidos.

Destarte, uma força tarefa, em movimento, dispendo do navio-aeródromo e outros de vários tipos, inclusive unidades auxiliares, navegando em várias direções e velocidades variáveis, a sua posição, em um dado momento, é desconhecida pelo inimigo. E a dispersão dos mesmos, em dispositivo de cruzeiro, é de tal ordem que nenhuma arma poderá ocasionar avarias graves a mais de um navio.

Agora, se for reconhecido que a guerra atômica é suicida para os que se empenham em um conflito armado, só permanecerá a intimidação nuclear, o que de alguma forma, poderá evitar uma guerra de consequências catastróficas.

Em essência, o Navio-Aeródromo é, será e continuará a ser uma base aérea móvel desempenhando um papel importante, seja qual for a natureza ou caráter da guerra.

No nosso caso, brasileiro, desde de que não se possa enfrentar uma guerra nuclear, por falta absoluta de meios ou recursos princi-

pais, as nossas Fôrças Navais, terão de empreender missões compatíveis a guerras secundárias, mesmo porque o conflito armado poderá iniciar-se sem o emprêgo das armas nucleares.

Todavia, providências ou medidas serão tomadas, para um aparelhamento e equipamento mais adequados à situação a fim de que nossas fôrças navais possam executar tarefas mais importantes.

Desta ou daquela forma, o submarino e o Navio-Aeródromo são imprescindíveis na composição da nossa esquadra.

A existência dos mesmos, muito facultará em um estado de emergência, qualquer medida profícua, no sentido de aumentar o poder combatente de ambos e, conseqüentemente, o potencial naval.

Em síntese, a Marinha Brasileira, precisa ter uma organização aeronaval intrínseca.

As desarrazoadas opiniões ou idéias contrárias a êste respeito, que surgem a cada momento, dando um sentido errado, imaginário ou suspeito, devem ser postas de lado por nocivas, por comprometerem a segurança nacional. Deve prevalecer um critério imparcial e certo, obedecendo o que a prática e a experiência indicam, tendo em vista que as tarefas de cada uma das fôrças armadas são bem diversas em grandeza, caráter e emprêgo, embora todos concorrendo para um objetivo comum.

A Marinha, pois, não pode ficar sujeita a idéias de sectários ou de partidários obstinados. Não pode ficar sob tutela e em estado de crise permanente. Seu prestígio, sua tradição, sua honra e sua necessidade para bem cumprir sua missão, não podem ser atingidas por simples medidas que venham sacrificar seus direitos e responsabilidades na defesa e segurança da Nação. Caso contrário, cabe-me dizer de um modo positivo e inflexível, que a defesa da Nação no mar ficará inteiramente desamparada, o que significa o cerceamento da liberdade de nossas águas, o asfixiamento de nossa vida, com o aniquilamento do nosso comércio, das nossas indústrias e em fim, a paralização com graves perturbações, em vulto e extensão, de tôdas as nossas atividades.

A história assinala em épocas sucessivas, os esforços despendidos logo após as guerras, para o restabelecimento da ordem mundial, traçando normas futuras, obedecendo um programa de propósitos e princípios, visando preservar a justiça e os direitos humanos.

Apesar disso, as Nações nesse sentido, jamais se entenderam de um modo claro e positivo, manifestando o desejo sincero de resolver divergências pelos meios pacíficos, sem o apóio ou ameaça da força.

De tudo que se tem observado até o presente momento, se depreende que embora existam as melhores intenções para que, no futuro, os povos vivam em plena paz e harmonia, as idéias e opiniões imperialistas manifestadas por homens públicos, de grande responsabilidade, significam a política de expansão e domínio de uma ou mais Nações sobre outras. Isso é bastante perigoso para a paz. Aumenta

a desconfiança, e perturba a tranquilidade e a concórdia dos povos. Em consequência, as incompreensões, o rearmamento, com a elevação do potencial de guerra, em escala ascendente, na visão de possíveis ou prováveis conflitos armados.

Desejamos, é certo, o conagraçamento dos povos, principalmente, os do Continente Americano, mas não ao ponto de descurarmos da nossa defesa, da nossa segurança. E esta, constitui um ingente problema que deve ser cuidado proficuamente, sem soluções de continuidade, embora a Nação, o Brasil, consagre suas idéias a vitória dos princípios de paz e da fraternidade únicas capazes de fecundar o trabalho e estabelecer a concórdia universal.

Assim, a nossa reabilitação naval, nos moldes modernos, com a formação de uma força aeronaval, equilibrada, é uma imposição moral. O Submarino e o Navio-Aeródromo, à luz, dos ensinamentos da guerra e da experiência, são os dois tipos de navios que centralizam, em um conjunto de outras unidades que com êles cooperam, os elementos essenciais, mesmo imprescindíveis, para a eficaz conduta das operações de guerra.

Conceber grandes desígnios e esterilizá-los por falta de iniciativa e energia, é viver em atmosfera de imprecisão, e de ilusão.

E' preciso compreender que a história se repete com agravantes; e apesar disso, há homens que, contra a evidência, vivem com idéias místicas obstinados, com muita candura e pouca reflexão, em uma humanidade cheia de contradições e sistemas híbridos de doutrinas metafísicas e sociológicas, além do desmedido egoísmo que cria dissidências e perturbações, restringindo ou impedindo as possibilidades de uma conduta nobre, justa e acertada.

Finalizando:

a) — O Brasil quer viver em paz com todos os países do mundo, principalmente os do Continente Americano, mas necessário se faz que respeitem sua soberania, seus direitos e liberdades.

b) — Em consequência, sua decisão é de trabalhar pela concórdia dos povos e em particular; os do Continente Americano em situação, porém, de defender-se contra qualquer agressão, assegurando a sua soberania e legítimos interesses.

c) — Que a tese — Armamento — deve ser sempre sustentada dentro de uma base justa e prática harmonizando-se com o princípio de proporcionalidade, dos interesses de cada Nação do Continente Sul Americano com a faculdade porém, de providenciar quando lhe convier, sobre a segurança nacional, em face de circunstâncias próprias, ou ocasionais.

d) — Finalmente, ao primeiro sinal de imperialismo político ou econômico por parte de outrem, tomar atitude decisiva aparelhando-se convenientemente, a fim de enfrentar qualquer eventualidade, sem espírito belicioso.

E estamos certos que, diante da consciência Nacional, os nossos homens públicos, de grandes responsabilidades e as nossas instituições sejam de que caráter forem, acabarão reconhecendo como a expressão de um dever moral e patriótico, a solução dos problemas navais, que assegure a defesa, a segurança da Nação.

**Almirante**

## **ROBERTO DE BARROS**

Não há a contestar, Roberto de Barros, como oficial de Marinha e Professor da Escola Naval, através de várias gerações, sempre foi um oficial e um Mestre respeitado e querido pelas suas qualidades morais, intelectuais e culturais.



Pouco antes de falecer, tinha o físico e o espírito forte, revelando sempre uma inteligência pronta, a par de uma cultura que enobrecia o seu coração.

As homenagens prestadas pelos seus amigos e admiradores, por ocasião do seu entérro, falam exuberantemente de quanto era estimado.

Paz à sua alma!

Cesar da Fonseca

\* \* \*

### O ALMIRANTE ROBERTO DE BARROS

Assim disse a seu respeito a "Vida e Glória de Tamarandaré" — prefaciada em 1950 — pelo eminente Professor com a beleza intelectual das produções literárias do nosso inolvidável Amigo e querido colega:

*"Espírito brilhante, sólida cultura — profunda e poliforme. Sempre elogiado pelos maiores escritores nacionais do seu tempo, era um homem franco, leal, verdadeiro e bravo! Um grande coração. Amigo exemplar. Era o tipo do homem de bem, com agudíssimo sentimento de dignidade, a sua morte deixa-nos uma profunda saudade. Encantava pela sua simplicidade, retidão e cavalheirismo.*

\* \* \*

Eis, em síntese, a distinta personalidade do nosso valeroso e nobre companheiro. Não há, na Marinha e na Sociedade em que vivemos, quem não experimente um grande pesar com o seu desaparecimento. As qualidades que o caracterizavam eram uma honra para a nossa ilustre Corporação, que admirava nêle um dos mais representativos e prestigiosos dos seus mais queridos Chefes.

Frederico Villar

\* \* \*

*Palavras proferidas por ocasião do enterramento dos restos mortais de Roberto de Barros*

por L. DE OLIVEIRA BELLO

"Senhoras e senhores:

Por gentileza ouvi ligeiras e sinceras expressões de quem preza e admira Roberto de Barros, e o soube compreender, julgando-o merecedor de um prêmio de reconhecimento às suas virtudes e elevado caráter.

Velhos e maduros, seus colegas, companheiros e contemporâneos; confrades de cátedra, lutas e idéias; dignos descendentes, colaterais e a fins; moços e jovens, seus discípulos; e amigos diversos; deploremos todos, neste angustioso momento, com razões e justiça, a desincarnação de um cidadão inteligente, culto, possuidor de excelentes qualidades e predicados e uma ímpolita linha de conduta social e cívica.

Reconheçamos que êle era um desses indivíduos que estão desaparecendo no hodierno remoinho de maldades, degenerações, iconoclastias, licenciosidades e felonias, que, no século corrente, vêm resvalando a civilização mundial com moléstias reflexos na estrutura social e política da Nação e num clima de condenáveis inversões do valor humano, mas não se deixou contaminar no deletério vendaval que tem desfigurado os são princípios de honra, dignidade e moral familiar e pública, com desgastes de consciências, postergação de deveres, obrigações e direitos, através de excessivas liberalidades e favoritismo, e numa nociva contorsão, premia o lógico, o sofisticado, o inútil, e até o delinqüente, num delirante surto de irresponsabilidades. Resistiu, censurou, criticou e lastimou com expressões verbais e escritas, entremeadas de facécias e de apêlos aos exemplos da História Universal, acobertando-se com sua responsabilidade nesta tórva época de despersonalizações.

Em plena juventude, impellido pelos ressonantes ecos das glórias da Marinha Nacional, quando ainda Tamandaré, Barroso e Saldanha eram os seus paladinos de honra, probidade e brio. Roberto de Barros, contrariando desejos paternos, em idade florida e auspiciosa, alistou-se na Escola Naval entre os entusiasmados discípulos do último, e cêdo, sem interesses excusos, lutou por nobre ideal que lhe exigiu sacrifícios dos estudos e da própria vida, que expôs. Acudiu, em tal ocasião, ao imperativo cumprimento de um dever e logo viu-se envolvido num labirinto de emoções fortes e inesperadas, que o não intimidaram e o conduziram a gostos e atitudes de coragem e bravura que mais acenderam o seu civismo.

Retornou, poucos anos depois, aos estudos e reintegrou-se na nobre missão de servir à Pátria, através da Marinha, que já amava, e fê-lo sempre com dedicação, fé nos seus destinos, lealdade, consciência e o alto senso de nunca claudicar no cumprimento dos deveres, obrigações, e tarefas que lhe fôssem conferidas e coubessem no âmbito das firmes linhas de seu caráter. E tendo por leme a verdade, a justiça, a probidade, a franqueza e a cordialidade, logrou cumprir

missões, tarefas e deveres com todo bom critério, conquistando geral simpatia, aprêço, e admiração, amizade e respeito, num complexo de reconhecimento ao seu elevado valor pessoal.

A Marinha teve Roberto de Barros como um fiel, constante e devotado servidor no nobre campo de sua honra, dignidade e respeito às gloriosas tradições, isto em tôdas as suas diversas circunstâncias, boas, felizes, alegres, turvas e periclitantes, sem nenhum esmorecimento.

Mas não foi só por via de suas destacadas qualidades e predicados que êle se distinguiu, nem também pela eficiente colaboração na cátedra, transmitindo diversificados conhecimentos a sucessivas gerações de jovens entusiasmados ou insinuando-lhes, com marcantes exemplos, a bem amar a Marinha; foi, talvez, mais com o seu peculiar temperamento ardente e senso de lutador consciente, altivo e desarmado, enaltecendo-a e defendendo-lhe as gloriosas tradições, sem o fito de vaidades e recompensas, distribuídas a granel.

E' êste singular aspecto de persistente lutador pacífico, esclarecedor sincero, indiferente às alturas, agindo sempre em prol da dignidade e da boa moral da Marinha, que constituía a sua preocupação cívica, que me parece dever recomendá-lo melhor à admiração e respeito pela sua grande personalidade, digna de servir como elevado exemplo.

Adeus, paladino de virtudes privadas e cívicas de uma geração que vai fenecendo, com o desaparecimento de seus abencerragens, cultuadores das glórias e boas tradições, honra e dignidade, da inesquecível Marinha de Tamandaré, Barroso e Saldanha, trindade tutelar e inolvidável. Se, porventura, lá no Além, tiveres a felicidade de fitá-los, transmite-lhes que a Marinha hodierna, embora estonteada e alérgica, resignada e ainda briosa, espera recuperar-se continuando a honrar a varonilidade e a memória deles, convicta de que, sem caráter, honra e dignidade, qualquer homem, mesmo no ápice das posições e vaidades, é mais um fantasma que um ser à imitação de Deus.

E' esta nobilíssima missão que teus companheiros, discípulos e amigos do teu credo de bem servir à Pátria e amar a Marinha, te confiam neste derradeiro instante, certos de que a cumprirás com satisfação e fidelidade, como se fôsse a própria Pátria que te ordenasse. Sê prestante alhures, como fôste útil em vida, e conta com o respeito e a gratidão dos que te prezam e te admiram".

Rio, 20 de julho de 1958

# Reorganização da Aviação Naval

RENATO GUILLOBEL

Almirante

(Conclusão)

— IV —

A ATUAL "DOCTRINA" CONSTITUI A CAUSA DA IMPOSSIBILIDADE DE SE CONCEDER À MARINHA O QUE DESEJA, QUANTO A CONSTITUIÇÃO DE SUA PRÓPRIA AVIAÇÃO ?

A tão falada "doutrina" é, na realidade, um instrumento político; mal elaborado, tem sido utilizado pela Aeronáutica de forma discricionária de acôrdo com suas conveniências. Esse Ministério que com tanta freqüência apela para a "doutrina" sempre que se julga contrariado, é o primeiro a não cumpri-la, como ainda há bem pouco sucedeu com a criação e regulamentação da 2.<sup>a</sup> Esquadilha de Ligação e Observação, feita sem a necessária audiência do Ministério da Marinha, e do Grupo de Aviação Embarcada que também fere fundamentalmente os termos da "doutrina".

A Marinha, com sua costumeira, mas às vêzes exagerada discreção, tem pacientemente suportado tôdas essas transgressões e até hoje não tomou as providências que há muito deveria ter adotado, para a modificação de um assunto que já passou de moda e nada significa ante as reais necessidades da defesa nacional.

A "doutrina" não defende os interesses da Aeronáutica mas sim os desejos da classe, aguçados por uma incompreensível propaganda. Quando em 1952, em virtude da Lei do Congresso, o Ministério da Marinha criou a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, o Ministério da Aeronáutica opôs tôdas as dificuldades possíveis à aprovação do respectivo Regulamento, mas êste foi finalmente aprovado, após audiência do EMFA. O general Goes Monteiro, então chefe dêsse ór-

gão, em documento próprio, reconheceu que entre os países militarmente organizados, o único a não possuir aviação naval era o Brasil, malgrado a evidente conveniência de sua criação, mas dizia que esta estava dificultada pela existência da "doutrina". Ora, a "doutrina" promana de um simples decreto e se já demonstrou ser sedição, inoperante e altamente inconveniente, o que cabia era alterá-la, de modo a acabar de vez com esta irritante questão e pôr nos eixos aquilo que é de interesse capital para a eficiência da defesa nacional, no setor marítimo e talvez mesmo no terrestre. Mas aí intervieram forças políticas e a alteração não se fez, como provavelmente não se fará antes que o inimigo bata às nossas portas e nos obrigue, pela violência, a fazer aquilo que deveria ter sido feito há longo tempo, se tivéssemos amor à nossa própria conservação, mais descortino e sobretudo bom senso.

Louvado na "doutrina", o Ministério da Aeronáutica negou freqüência no curso de medicina de aviação a um médico da Marinha, confundindo lamentavelmente um assunto puramente médico com assunto aéreo, como se o fato de conhecer os métodos a serem empregados para conservar a saúde do pessoal aeronauta fizesse do médico um piloto, capaz de constituir-se em perigo para a preservação da "doutrina". Foi negada também aos nossos observadores navais o curso primário de pilotagem, com o qual a Marinha visava preservar, eventualmente, no caso de morte ou de inibição do piloto, a vida dos tripulantes empregados em serviço de observação no mar, o próprio avião, que custa muito dinheiro, e a informação colhida que, muitas vezes, tem mais valor do que qualquer "doutrina". Os argumentos de que lançaram mão para justificar a decisão foram realmente infantis: não se compreende que houvessem partido de autoridades de elevada categoria e responsabilidade. A pilotagem de aviões não constitui monopólio, havendo seguramente maior número de pilotos civis do que militares, de carreira; pilotar é hoje um assunto corriqueiro, que aos poucos se vai vulgarizando, e não pode ser assunto de doutrina. A Marinha viu-se forçada a contornar a dificuldade fazendo seus pilotos em instituições civis, o que é realmente para pasmar. A Marinha não se interessa propriamente pela conduta do avião, mas

sim pela parte operacional da aviação, como é natural que suceda em meio militar; é possível que a Aeronáutica pense de modo diverso. Isto pôsto, o que cabe agora é a alteração da "doutrina" para trazê-la a têrmos mais condizentes com a realidade e escoimá-la dos erros que traduz. Muito mais simples seria, aliás, suprimi-la totalmente. Nunca houve necessidade de doutrinas para limitar as atividades terrestres da Marinha ou da Aeronáutica ante o Exército, ou dêste ante a Aeronáutica e a Marinha. A "doutrina", inexistente em qualquer país militarmente organizado, é uma excrescência, fruto de uma época felizmente já superada.

Recentemente o EMFA deu parecer contrário à Marinha no caso do crédito para a compra de helicópteros, louvado na "doutrina". Esse parecer não deveria ter sido pedido ao EMFA e não poderia ter sido por êle dado, por que êsse órgão não tem atribuições funcionais para opinar no assunto; sua finalidade é muito outra e os têrmos do decreto que o criou não dão lugar a dúvidas; a dilatação de suas atribuições tem sido feita por conta própria, através de regulamentos em desacôrdo com aquêle decreto, portanto sem que nada o autorize a isto. Mas no caso dêste parecer, foi o mesmo elaborado e enviado ao Senado à revelia dos representantes da Marinha no EMFA, os quais nem sequer foram ouvidos, fato que não tem explicação plausível e invalida a autoridade de que poderia revestir-se o parecer cujo simples conhecimento foi mesmo, ao que parece, negado aos representantes da Marinha.

Tudo isto é realmente muito lamentável; traduz o espirito de uma época, na qual os homens ainda não souberam despir-se de suas paixões para cuidarem exclusivamente dos interêsses pátrios, cada qual no seu lugar.

Um dos argumentos freqüentemente postos em prática pelos defensores da "doutrina" é o da "economia", alegando que a coexistência de três fôrças aéreas causa pesados ônus ao Tesouro. Não vamos apreciar se há ou não aumentos de despesa, assunto ao qual, já nos referimos em outro título; quando se trata da organização de fôrças armadas, o que está em jôgo é o ponto de vista militar e só êste deve influir nas diretrizes a serem indicadas. A decisão, certamente in-

fluenciada pela capacidade de gastar, cabe ao govêrno, o qual ouve prèviamente os órgãos próprios, que o informam sôbre as verdadeiras possibilidades do Tesouro. Querer assumir a tarefa dêstes órgãos nos parece profundamente deslocado, sobretudo se as opiniões não se baseiam em nada de concreto, mas sim em mera suposições. Voltamos a repetir que se fôsse sòmente atender aos interêsses financeiros, tôdas as fôrças armadas deveriam ser dissolvidas, permanecendo apenas os pequenos núcleos de polícia, destinados à manutenção da ordem pública, onde isto não pudesse ser feito pelas fôrças policiaes civis.

O curioso é que, em nosso País, de onde cada dia mais se afastam as possibilidades de lutas continentais, enquanto mantemos fôrças terrestres muito acima das necessidades nacionais, unicamente porque para tanto influem razões políticas, possivelmente acertadas, mas que de qualquer modo provocam gastos extremamente elevados, queremos justificar uma "doutrina" esdrúxula, sob o pretexto de despesas que não apresentam nenhum aspecto atterrador! O argumento "economia" destina-se a impressionar a opinião pública e ficaria muito melhor na bôca dos civis, economistas e financistas, do que na de militares de profissão que, assim, talvez inconscientemente, estão pecando por falta de sinceridade, defendendo pontos de vista que incondizem com os interêsses da defesa nacional. No entanto, todos sabem que uma grande nação marítima como o é o Brasil, deve, queira ou não queira, possuir uma grande fôrça aérea e uma grande Marinha, para defender-se com propriedade em uma guerra futura, cuja frente estará, indiscutivelmente, no mar.

\* \* \*

— V —

#### EXISTE ALGUMA GRANDE POTÊNCIA ONDE A AVIAÇÃO SEJA ÚNICA ?

Não, desde que se trate de potências marítimas, possuidoras de fôrças navais. Tanto nos Estados Unidos como na Grã-Bretanha, foram feitas várias tentativas de unificação,

sempre mal sucedidas. Na Grã-Bretanha a unificação chegou a processar-se, mas as contingências da guerra forçaram o governo a bater precipitadamente em retirada, voltando á separação, para evitar a derrota. Na Itália, onde se está agora criando novamente a aviação naval, Mussolini negou-se a admitir a necessidade dessa aviação e, indo mais longe, vetou a construção de porta-aviões para a Esquadra, alegando que a Itália já era, por si, um grande porta-aviões estendido através o Mediterrâneo; entendia êle que a Marinha italiana só precisaria desta classe de navios se fôsse chamada a combater além do estreito de Gibraltar.

Após os sucessos alcançados pelo Almirante Cunningham, destroçando as forças navais italianas, graças aos seus aviões transportados, e não somente pela posse do "radar" como muitos ainda supõem, o próprio Mussolini foi o primeiro a reconhecer o crime que cometera e o declarou publicamente, isentando de culpa o Almirante Jachni, vítima do erro que nós, aqui, estamos insistindo em repetir, desprezando as lições da Grande Guerra. Concedendo aos ingleses o domínio do Mediterrâneo, a ausência de aviação naval italo-germânica foi a causa precípua da derrota das forças do "Eixo". A colaboração das forças aéreas terrestres italianas e da Luftwaffe, cujo valor ninguém desconhece, com a Marinha, segundo uma "doutrina" parecida com a nossa, foi um legítimo e espetacular fracasso, cujas conseqüências foram duramente sofridas pela Marinha italiana, embora, povoada de legítimos heróis, sacrificados à leviandade de uma concepção errônea que levou a Itália à perda de sua liberdade. Na Alemanha, Hitler, dotado de idéias próprias e muitíssimo influenciado, como o fôra o Kaiser Guilherme II, pelo seu Gabinete militar, desprezou tanto a aviação naval como a construção dos porta-aviões, e as conseqüências foram tremendamente graves para a conduta das operações nos mares e, conseqüentemente, para o desfecho da guerra.

A história aí está e não se inventa; o erro consiste geralmente em não saber interpretá-la e aproveitar as suas lições. Quem estudá-la honestamente verá que tôdas as vezes que se pretendeu solucionar o caso da aviação naval pela

adoção do "compromisso" das medidas de cooperação entre o "mar" e o "ar", o fracasso foi sempre o que daí resultou. Basta-nos citar o exemplo da destruição dos dois navios de batalha do Almirante Philips na área de Kuan Tan (*Prince of Wales* e *Repulse*) vitimados pela famosa doutrina de cooperação que os privou totalmente de cobertura aérea, negada quando era justamente imprescindível. Poderíamos ainda apresentar os casos de Taranto, Malta, do *Bismark*, etc. . . para convencer aos próprios leigos, porque os profissionais o sabem muito bem, da impossibilidade de um entrosamento eficiente e proveitoso.

No papel tudo se resolve, mas na execução só registramos insucessos e desastres.

Sempre que houver forças operando com dualidade de comando, compreensão e doutrinas diferentes, o desfecho será o mesmo, isto é, a derrota completa e absoluta.

Durante a Grande Guerra, em nossas águas e nas do Atlântico central, que serão provavelmente o teatro de operações de uma futura guerra, tivemos a oportunidade de apreciar as operações conjuntas das forças navais aliadas e de sua aviação naval. Apesar de se tratar de aviação naval operando com base em nossos portos do nordeste e nas ilhas oceânicas, nenhum grupo tarefa de patrulha oceânica se fazia ao mar sem estar integrado por navios dotados de aviões, lançados por catapultas, ou por navios aeródromos de escolta. Participei de várias dessas patrulhas e escoltei navios aeródromos, tanto nas águas do Atlântico central como entre o Cabo da Boa Esperança e a área de patrulha de Hampton Roads; graças ao comando único e à aviação transportada, naval, foi possível eliminar o perigo submarino, senão totalmente, pelo menos reduzindo-o a proporções perfeitamente aceitáveis.

Nos Estados Unidos, onde as considerações sentimentais ocupam muito pouco lugar, há presentemente as seguintes aviações pertencentes ao governo central: Aviação pura; Aviação do Exército; Aviação Naval; Aviação dos Fuzileiros Navais; Aviação da Patrulha Costeira; Aviação dos Serviços meteorológicos e Aviação de Proteção dos Serviços Florestais;

possivelmente ainda existem outras que desconhecemos e ainda outras mais a serviço dos Estados. Nenhuma delas interfere na outra ou tem suas atividades limitadas por elas; não há problemas porque todos sabem até onde vão os deveres de cada um; só no Brasil há monopólio. Se a Marinha rezasse pela mesma cartilha da "doutrina" há muito teria vedado a matrícula de Oficiais da FAB nas suas Escolas de aperfeiçoamento, inclusive na de Tática anti-submarino, assunto puramente naval, muito mais naval do que a pilotagem de aviões é puramente aercmilitar, e o mesmo faria em seus Centros de Contrôlo de avarias onde recebem elementos vindos de tôdas as procedências para aprender a combater incêndios, inundações... e na sua Flotilha de Submarinos, onde na especialidade de "homens-rã" aceitam até elementos da Polícia estadual de certos Estados, como o do Rio Grande do Sul, que vem aprender processos de destruição submarina e outros ensinamentos, com finalidade que nem sequer nos interessam.

O que a Marinha tem sempre em vista é a sua própria eficiência, nada mais; não pode admitir que esta seja prejudicada por pontos de vista pessoais e insubsistentes ou que alguém, leigo em assuntos navais, pretenda impôr-lhe aquilo que deve fazer ou como o deve fazer. As responsabilidades da Marinha são dela própria e ela não as pode repartir; se para cumprir a Missão que lhe cabe no conjunto das forças armadas, para a defesa nacional, necessita de canhões, de foguetes, de carros de assalto ou de aviões, isto tem de ser satisfeito, sem que daí se conclua que há interferência em outros setores que não os seus próprios. O que se está pretendendo é justamente, intervir na Marinha, em assuntos de sua específica autoridade, cerceando a sua eficiência.

Não chegamos, sinceramente, a concretizar as razões que movem a oposição, constatada e insofismável, aos desejos da Marinha para melhorar suas possibilidades operativas; êsses desejos deveriam ser os de todos os brasileiros, sem distinção de classe, pois tem interêsse geral e nada encerram de personalismo, ou classismo. Aplaudimos tôdas as iniciativas destinadas a aumentar o poderio das demais fôr-

ças armadas do país e jamais nos oporíamos ao seu progresso, até mesmo se desejassem adquirir, justificadamente, navios e operários por conta própria; temos, portanto, o direito de reivindicar um tratamento que nos permita caminhar para a frente, para podermos nos desobrigar dos nossos deveres específicos na defesa marítima do país.

10) — A concessão de créditos para adquirir material de vôo para a Marinha, prejudica ao Ministério da Aeronáutica ?

Evidentemente não. A Marinha pede aquilo de que precisa e não solicita, de forma alguma, qualquer transferência de créditos em seu benefício. Não usa de processos escusos e seria incapaz de qualquer deslealdade. A forma pela qual tem cooperado com as demais forças armadas, dentro do máximo de suas possibilidades, até mesmo em detrimento de seus próprios interesses, bem traduz o pensamento reinante na Marinha. O Congresso examina as propostas orçamentárias dos vários Ministérios, as aprova, as aumenta, as reduz ou as cancela, dentro das possibilidades existentes, mas não me consta que haja feito depender o montante de qualquer Orçamento militar das concessões que são feitas nos outros. O argumento não têm sentido.

\* \* \*

#### IV

### A CRIAÇÃO DA AVIAÇÃO EMBARCADA, OU MESMO DA AVIAÇÃO NAVAL INTEGRAL, TRARIA INCONVENIENTES À AERONÁUTICA ?

Não vejo como isto poderia suceder. Cada força armada tem sua finalidade própria; o fato de usarem de certas armas idênticas, não significa que isto seja feito em detrimento de qualquer delas. O fuzil, a metralhadora, os canhões de todos os calibres, os foguetes, os teleguiados, os torpedos, as bombas, as minas, etc. são armas cujo uso é comum a tôdas as forças armadas. Da mesma forma sucede com as aeronaves que para o Exército e para a Marinha, são

instrumentos de que necessitam tanto para finalidades de guerra como para outras do tempo de paz e que, desde logo, devem estar sob seu contróle integral e imediato. Daí não se pode inferir que devam ser retiradas da Fôrça Aérea. Em tempo de paz a Marinha necessita de seus aviões e helicópteros para fins hidrográficos, de comunicações, de transporte, de socorro, de observação, de adestramento etc... etc... da mesma forma que em tempo de guerra dêles necessita para êsses fins acrescidos dos de coleta de informações, de esclarecimentos, de patrulha oceânica, de escuta submarina, de proteção aos comboios, de cobertura aérea, as vêzes em caráter permanente, de detecção de minas, de ataques sob diversas formas, de produção de cortinas de fumaça, etc... etc... tarefas que em caso algum podem ser cometidas a outrem, porque são altamente especializadas e delas depende o êxito de operações que não podem ser realizadas senão por fôrças aeronavais, criadas por nós, por nós adestradas e imbuídas de uma doutrina nossa, dentro de um ambiente que também nos pertence. A cooperação "mar-ar", em caso algum pode abranger setôres tão dilatados; dêsse imponderável que se cria na vida em comum nasce, com certeza, um dos maiores fatores do sucesso; sua ausência será, obviamente, um dos fatores negativos capazes de causar a sua perda.

*Quais as razões determinantes da oposição do Ministério da Aeronáutica à criação da fôrça aérea embarcada, da Marinha, ou ao restabelecimento da Aviação Naval?*

O assunto é muito delicado; a interpretação malévola de nossas palavras pode ferir susceptibilidades, que em caso algum desejamos visar.

Entretanto, a sinceridade permite certas franquezas, pois não tem senão propósitos construtivos.

Entendemos que há várias razões, umas de ordem subjetiva e outras de natureza mais objetiva.

Entre as primeiras razões figura o efeito de indução provocado pelo exemplo do que se passou em vários países, entre êles os Estados Unidos e a Inglaterra, muito embora em am-

bos os desejos dos adeptos da unidade aeronáutica hajam sido derrotadas. Há também um certo recalque, um natural revide aos termos em que foi conduzida, em tempos passados, a campanha em favor da criação da aviação naval, ferindo melindres dos nossos camaradas da FAB, que merecem de nossa parte tôda a estima e admiração. Os meios navais não aprovaram aquêles termos, embora estivessem inteiramente de acôrdo com a tese defendida.

Mas não se deve tomar desinteligências dessa natureza como pretexto para fomentar uma situação prejudicial aos interesses gerais do País, que se sobrepõe até mesmo ao chamado "espírito de classe", tão louvável e necessário quando empregado justamente, quanto prejudicial quando levado a extremos, servindo de base a propósitos indefensáveis.

O Ministério da Aeronáutica, e com êle muitos aviadores, julgam provavelmente que a criação de outras forças aéreas fora de sua órbita diminuirá ou enfraquecerá sua influência política e, desde logo, não vê com bons olhos qualquer medida tendente à concretização daquêle propósito. Não acreditamos que isto possa suceder, mas entendemos que, sejam quais forem as conseqüências particulares, não há razão para que, por êsse motivo, se sacrifiquem interesses maiores, como o são os da defesa nacional.

Não cremos, também, que a "competição" dê motivos para oposição à separação; benéfica para uns, poderá ser incômoda para outros, determinando uma mudança de métodos que não será do agrado de todos, embora os benefícios devam ser gerais. A Marinha tem suas gloriosas tradições no mar e as cultua; não deseja competir com quem quer que seja senão para engrandecer a Pátria e estreitar laços de fraternidade indissolúveis, nunca para sustentar rivalidades absurdas e inconcebíveis.

Resta ainda o receio, já manifestado, de que através da separação, a Aeronáutica venha a enfraquecer-se, em virtude de restrições imaginárias em seus serviços. Êste ponto de vista não me parece aceitável. A necessidade de uma força aérea independente é flagrante, tal a multiplicidade de tarefas que lhe cabem e que estão fora da órbita das atividades

normais das aviações do Exército e da Marinha. E' verdade que o aparecimento dos projéteis dirigidos e dos foguetes de longo alcance veio tornar desaconselháveis os bombardeios aéreos quando visando objetivos amplos, porque não se justificariam os riscos corridos ante os resultados a colhêr. Se é possível bombardear uma cidade, um pôrto, uma zona, sem correr o perigo de perdas pessoais e de material de vôo, é evidente que a escolha do processo está feita de antemão. Mas subsistirão sempre os bombardeios de precisão contra objetivos selecionados, além da grande multiplicidade de tarefas que exigirão a presença dos bombardeiros e da aviação de caça que os protegerá em suas incursões. Igualmente, a aviação de caça será necessária para conter as incursões inimigas e para as demais tarefas usuais. Isto se aplica a tôdas as classes de aviões em uso e parece-me que seu emprêgo difficilmente poderá sofrer restrições eliminatórias. Assim, o receio de enfraquecimento por falta de objetividade não se justifica.

Isto pôsto, tôdas as objeções apresentadas para opor-se à criação da aviação naval passam a ter apenas um caráter especulativo, como que uma reação por espírito de classe, que bem compreendemos, mas que não representa razão ponderável que as justifique. Escoimada das tarefas puramente navais, a Aeronáutica poderá muito melhor desenvolver os seus próprios serviços e empregar com mais propriedade os créditos que lhe forem concedidos, sem ter que preocupar-se com a constituição e o adestramento de uma fôrça sôbre a qual nunca poderá exercer um contrôle efetivo. Lucra a Aeronáutica e sobrevive a Marinha.

*Poderá a Marinha cumprir sua Missão, sem a posse de sua Aviação própria?*

Não. A Marinha deseja possuir sua aviação própria porque sabe que sem ela não poderá operar, nem sobreviver; será apenas um órgão caro e improdutivo, um pesadíssimo compromisso para a Nação, que sofrerá a desilusão de vê-la inoperante, ou destruída, quando dela mais necessitar. Se os Poderes públicos entenderem que a Marinha não deve ter sua

aviação própria, melhor será dissolvê-la definitivamente, restituindo seu pessoal à vida civil, mas terão de dar contas da prática de um ato que representará, no futuro, o sacrifício da Nação — aos caprichos de uma opinião sem base e sem razão. Esta solução será, contudo, preferível ao hibridismo “Mar-Ar” que apenas servirá para preparar o “bode expiatório” dos futuros e inevitáveis desastres. Em assuntos desta natureza, não há meio termo aceitável.

Entre uma boa dúzia de países civilizados, potências navais e militares, só o Brasil não possui sua aviação naval própria. Ou os Chefes militares de todos aqueles países, entre os quais se incluem os Estados Unidos, a Inglaterra, a França, a Rússia, o Japão, o Canadá, a Austrália, a Itália, o Chile, a Argentina etc. . . nada entendem de organização de forças armadas, apesar da longa experiência de intermináveis guerras e das ameaças que o futuro mal esconde, e o único sabido é Brasil, ou os papéis se invertem e os únicos necios somos nós. Não nos parece difícil concluir de que lado está a razão. Entretanto, deve-se acentuar que erros desta natureza pagam-se com a vida.

A Marinha deseja ardentemente ver a Força Aérea Brasileira poderosa e independente, e tudo fará, que esteja a seu alcance, para cooperar para seu maior brilho, mas não pode admitir que isto seja feito com o sacrifício de seus filhos cujas tradições, velhas de quase dois séculos, são um acervo de imarcessíveis glórias do Brasil.

A opinião pública que veja com quem estão a razão e o direito.

# O Problema da Aviação Embarcada

(CONFERENCIA PROFERIDA PELO  
EXM<sup>o</sup> SR. VICE-ALMIRANTE FER-  
NANDO ALMEIDA DA SILVA, POR  
OCASIÃO DA CERIMÓNIA DA  
ABERTURA DOS CURSOS DA ES-  
COLA DE GUERRA NAVAL, EM 15  
DE MAIO DE 1958)

## S U M A R I O

1. *A doutrina em vigor: 1.1. Criação e organização do Ministério da Aeronáutica e da FAB, 1.2...Primeira doutrina, 1.3. Nova organização do Ministério da Marinha, 1.4. Organização do Núcleo de Comando Aeronáutico, 1.5. Primeiro regulamento para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, 1.6. Nova redação da doutrina, 1.7. Novo regulamento para a Diretoria da Aeronáutica da Marinha, 1.8. Organização dos comandos Aeronáuticos. 2: Caso do avião da Diretoria de Hidrografia e Navegação, 2.4. Atos administrativos unilaterais da Aeronáutica, 2.5. A questão da palavra "Orgânica" na doutrina, 2.6...A doutrina básica de Força Aérea, 2.7. Agravamento crescente das dificuldades com a doutrina. 3: A única solução exequível é a consagrada pela experiência, 3.1. Caso da Inglaterra, 3.3. Caso da Itália, 3.4. Caso da Alemanha, 3.5. Opiniões insuspeitas indicam a solução correta do problema, 3.6. A aviação embarcada deve pertencer à Marinha.*

## 1. A DOCTRINA EM VIGOR

### 1.1. Criação e organização do Ministério da Aeronáutica e da FAM

Inicialmente convém seja feito ligeiro resumo histórico da criação e da organização do Ministério da Aeronáutica e da FAB.

Lembraremos então que nada haverá de estranho, embora o fato constitua surpresa para alguns, se afirmamos que o Ministério da Aeronáutica, que hoje tanto se opõe à criação da Aviação Embarcada da Marinha, teve sua origem na própria Marinha, na nossa antiga Aviação Naval. Realmente, a primeira Escola de Aviação, Militar, criada no Brasil, foi a da Marinha, em agosto de 1916. Somente dois anos depois, em 1918, foi criada a Escola da Aviação Militar, do Exército. Dessas duas Escolas nasceram a Aviação Naval e a Aviação Militar, que mais tarde vieram a constituir a Força Aérea Brasileira.

O desenvolvimento da Aviação Naval tornou necessária a formação de oficiais da reserva, provenientes do meio civil, tendo sido criado, em dezembro de 1926, o Corpo de Oficiais da Reserva Naval Aérea.

Um ano após a revolução de 1930, em 3 de outubro de 1931, o Decreto n.º 20 497, do Governo Provisório criou o Corpo de Aviação da Marinha.

Isso foi um erro, pois os aviadores da Marinha passaram, em pouco tempo, a constituir um grupo à parte, cujos componentes, em geral, se consideravam muito mais como aviadores do que como oficiais da Marinha, vivendo afastados dos navios e usando até uniformes diferentes, o que veio anular um dos principais fatores de eficiência de sua formação — o tirocínio marinho, adquirido e apurado no pleno exercício das lides navais. Tal erro não deverá ser repetido.

Em 22 de abril de 1935 teve início uma campanha de propaganda para criação do Ministério da Aeronáutica, organizada por uma comissão composta de três aviadores militares e três aviadores navais, objetivando a criação de uma Força Aérea Nacional, composta de:

Fôrça Aérea Independente, diretamente subordinada ao Estado-Maior da Aeronáutica;

Unidades de Cooperação com a Marinha, diretamente subordinadas ao Estado-Maior da Armada quanto ao seu emprêgo;

Unidades de Cooperação com o Exército, diretamente subordinadas ao Estado-Maior do Exército quanto ao seu emprêgo.

A campanha teve ampla repercussão e boa acolhida entre os aviadores, sem que uma grande maioria tivesse aceito, de modo absoluto, a idéia. Parece que houve a aceitação, em princípio condicionada porém a duas modalidades de solução. Uma delas encarava a criação de um órgão independente de direção, coordenação e regulamentação da Fôrça Aérea Independente, da Aviação Civil e da Política Aérea, sem que esse novo órgão nascesse da fusão das Aviações Naval e Militar. A outra encarava tal fusão como a solução mais indicada.

Os aviadores Navais mais graduados, quando no exercício do cargo de Diretor-Geral de Aeronáutica da Marinha, expuseram ao Ministro da Marinha seu ponto de vista absolutamente contrário à criação de uma Fôrça Aérea Única, nascida pela absorção das Aviações Naval e Militar.

Os Estados-Maiores da Armada e do Exército, e o Almirantado, manifestaram esse mesmo ponto de vista.

Finalmente, em 20 de janeiro de 1941, o Decreto-Lei n.º 2 961, do chamado Estado Novo, criou o Ministério da Aeronáutica e as Fôrças Aéreas Nacionais, englobando o pessoal e o material da Arma da Aeronáutica do Exército e da Aviação da Marinha, assim como o Conselho Nacional da Aeronáutica e o Departamento de Aeronáutica Civil. Foram então extintas a Aviação Naval e a Aviação Militar, contra os pareceres dos Estados-Maiores do Exército e da Armada, e também do Almirantado. Não há dúvida que o Governo foi fortemente influenciado pela campanha dos aviadores e pelo exemplo dos países totalitários do chamado Eixo (Alemanha e Itália), bem como pelos sucessos espetaculares da Fôrça Aérea Alemã no começo da Segunda Guerra Mundial. Essa guerra, entretanto, foi uma terrível e amarga lição para aqueles dois países, pois a falta de aviação própria foi a prin-

principal causa da derrota de suas Forças Navais, que ficaram privadas de apoio aéreo adequado.

Um ano e meio depois, em 14 de julho de 1942, o Decreto-Lei n.º 4 478, do Estado Novo, organizou a Força Aérea Brasileira em tempo de paz, estabelecendo, entre outras coisas, que a FAB, de acordo com as necessidades da Esquadra, forneceria à Armada uma Força Aérea para embarque nos navios, denominada Força Aérea Embarcada. Estabelecia também que para atender às necessidades próprias das Forças de Terra e Mar em meios aéreos, a FAB poria à disposição dessas Forças os elementos convenientes, denominados Força Aérea de Cooperação com o Exército e Força Aérea de Cooperação com a Armada, respectivamente. Essa obrigação da FAB não foi cumprida quanto à Armada. Quanto ao Exército, só foi cumprida no Teatro de Operações da Itália.

Em 16 de setembro de 1946, dois dias antes da promulgação da nova Constituição, foram assinados os Decretos-Leis n.ºs 9 888 e 9 889. O primeiro deu nova Organização ao Ministério da Aeronáutica; o segundo deu nova Organização à Força Aérea Brasileira em tempo de paz.

Esses dois decretos-leis, desde então em vigor com força de lei, os únicos que regem a Aeronáutica, além de não cogitarem da Aviação Embarcada e da cooperação com as outras Forças Armadas, não contêm nenhum dispositivo estabelecendo a exclusividade de meios aéreos militares por parte da FAB, cuja finalidade, definida no Decreto-Lei n.º 9 889, é unicamente "atender e executar as operações puramente aéreas, as operações combinadas com as demais Forças Armadas, e a defesa aérea do país".

### 1.2. *Primeira Doutrina*

Por haver a nova Organização da FAB omitido qualquer referência à cooperação com as outras Forças Armadas, pois apenas menciona operações combinadas, o então Estado-Maior Geral propôs a primeira Doutrina de Cooperação da FAB com o Exército e a Marinha, que foi aprovada pelo Presidente da República em 14 de setembro de 1947.

Em 31 de janeiro de 1952 foi encaminhada, pelo Chefe do Estado-Maior das Fôrças Armadas ao Presidente da República, uma Exposição de Motivos sôbre o caso de um Tenente-Coronel Aviador que, sendo Instrutor da Escola de Guerra Naval, pediu exoneração alegando "não lhe ser possível conciliar a orientação traçada naquela Escola, que o compelia a ensinar o emprêgo da aviação com base em navios e na orla marítima como pertencentes à Marinha e sempre dentro da doutrina de Aviação Naval, com a doutrina professada pela Fôrça Aérea". Depois de várias considerações a exposição sugeria ao Presidente da República mandar proceder a um reexame da matéria pelo EMFA, com a audiência dos outros órgãos do Alto Comando das Fôrças Armadas.

O Presidente da República exarou despacho nessa Exposição de Motivos, em 10 de fevereiro de 1952, mandando que continuasse a ser cumprida a Doutrina de 1947; e aprovando que o EMFA procedesse a um reexame da matéria com os outros órgãos do Alto-Comando das Fôrças Armadas, para uma colaboração mais harmoniosa e eficiente. O Tenente-Coronel Aviador foi exonerado da Escola de Guerra Naval e substituído por outro Oficial-Aviador. O reestudo da Doutrina só foi feito quase dois anos depois.

### 1.3. *Nova Organização do Ministério da Marinha*

Em 6 de fevereiro de 1952 foi encaminhada, pelo Chefe do Estado-Maior das Fôrças Armadas ao Presidente da República, uma Exposição de Motivos opinando favoravelmente sôbre o ante-projeto que depois se transformou na Lei n.º 1 658, de 4 de agosto de 1952, que deu nova organização administrativa ao Ministério da Marinha. Essa lei criou a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, incumbida de "Coordenação dos assuntos relacionados com o Ministério da Aeronáutica, mantendo com êste a mais estreita cooperação" e "assuntos relacionados com a Aviação Embarcada". Esta é a única referência expressa, em lei, à Aviação Embarcada, da qual essa mesma lei incumbiu a Marinha.

#### 1.4. *Organização do Núcleo de Comando Aerotático*

Pela Portaria n.º 443, de 22 de dezembro de 1952, o Ministro da Aeronáutica aprovou as Instruções para Organização e Funcionamento do Núcleo de Comando Aerotático (NUCATAER), que "tem por missão planejar e coordenar as operações conjuntas com o Exército e a Marinha", mas o Exército e a Marinha não foram consultados sobre a sua organização. Até agora o NUCATAER ainda funciona provisoriamente, no Estado-Maior da Aeronáutica.

#### 1.5. *Primeiro Regulamento para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha*

O Decreto n.º 32 798, de 18 de maio de 1953, aprovou o primeiro Regulamento para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, que foi impugnado pelo Ministro da Aeronáutica, dando lugar a que o Ministro da Marinha sugerisse ao Presidente da República fôsse suspensa a execução do citado Regulamento. Isso foi feito pelo Decreto n.º 33 223, de 1.º de julho de 1953, que mandou sustar a sua execução até que o EMFA procedesse ao reexame da matéria com os órgãos interessados do Alto-Comando das Forças Armadas.

#### 1.6. *Nova Redação da Doutrina*

O reexame da matéria relativa à Doutrina, determinado em fevereiro de 1952, só foi feito no fim de 1953, resultando na Exposição de Motivos de 15 de janeiro de 1954, do Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas ao Presidente da República, fazendo várias considerações e propondo a aprovação da nova redação da Doutrina de Cooperação da FAB com o Exército e a Marinha, e Medidas Complementares. Essa Exposição de Motivos foi aprovada por despacho do Presidente da República, exarado em Ofício datado de 12 de fevereiro de 1954, do Secretário-Geral do Conselho de Segurança Nacional, que se manifestava favoravelmente à aprovação. O fator preponderante, ao ser estabelecida a Doutrina em 1947 e ao ser revigorada em 1954, com nova redação, foi o fator econômico.

Em 1947 o Estado-Maior Geral reconhecia as aparentes vantagens da criação de uma Aviação Naval, mas considerava tal solução ideal como inexecutável no momento, por envolver programa vasto e dispendioso. Em 1954 o EMFA declarou que a criação de uma Aviação Naval redundaria em pesadíssima despesa, incompatível com a situação financeira do país, e acentuou que a solução adotada, única no mundo, resultou de imperativos da conjuntura nacional. Entretanto, um exame realista do assunto teria mostrado ser apenas aparente a economia da solução adotada. De fato, sendo cada vez mais especializados o material e o pessoal empregados na Aviação Embarcada, e não existindo na FAB, é lógico que as despesas necessárias à estruturação e à manutenção dessa aviação especializada teriam de ser feitas de qualquer maneira.

A nova redação da Doutrina não lhe alterou a essência, porém tornou-se mais explícita e acrescentou-lhe algumas providências a serem adotadas, sob a forma de Medidas Complementares. A Aviação Embarcada passou a ser orgânica da Esquadra.

#### 1.7. *Novo Regulamento para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha*

Pelo Decreto n.º 36 327, de 15 de outubro de 1954, foi aprovado o novo Regulamento para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, que foi antes submetido à apreciação e aceitação por parte do Estado-Maior da Aeronáutica e do EMFA.

Pelo Aviso n.º 1 720, de 27 de junho de 1955, o Ministro da Marinha aprovou as Instruções referentes à Especialidade de Observador Aéreo, criada pelo Aviso n.º 3 327, de 3 de dezembro de 1954.

De acôrdo com uma Medida Complementar da Doutrina foi criado, pelo Decreto n.º 37 398, de 27 de maio de 1955, o Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval, cujo Regulamento, depois de examinado e aceito pelo Estado-Maior da Aeronáutica e pelo Estado-Maior das Forças Armadas, foi aprovado pelo Decreto n.º 37 558, de 30 de junho de 1955, o qual foi referendado pelos Ministros da Marinha e da Aeronáutica.

### 1.8. Organização dos Comandos Aerotáticos

De acôrdo com uma Medida Complementar da Doutrina o EMFA encaminhou ao Estado-Maior da Armada e ao Estado-Maior do Exército, em setembro de 1954, projeto de decreto, oriundo do Estado-Maior da Aeronáutica, para criação do Comando Aerotático Naval e do Comando Aerotático Terrestre, solicitando parecer urgente e esclarecendo haver oficiado ao Estado-Maior da Aeronáutica, lembrando a conveniência da uniformidade da terminologia adotada, e que as locuções "emprego conjunto" e "operações conjuntas" fôsem substituídas por "emprego combinado" e "operações combinadas".

Entretanto, só três anos depois de aprovada a Medida Complementar que estabelecia a sua *organização imediata*, é que foram organizados o CAT NAV e o CAT TER, os quais "têm como finalidade a instrução e o adestramento das Unidades Aéreas destinadas a emprego conjunto com as Fôrças Navais e com as Fôrças Terrestres". O Decreto n.º 41 077, de 1.º de março de 1957, que organizou êsses Comandos Aerotáticos, não foi apreciado pela Marinha, pelo Exército ou pelo EMFA, é diferente do projeto de 1954, e só menciona *emprego conjunto*.

Aliás, essa preferência da FAB pelo "emprego conjunto" em vez do "emprego combinado", que já surgira na organização do NUCATAER, é uma constante, que parece denotar a preocupação de evitar a subordinação de unidades aéreas a qualquer comando que não seja comando aéreo, mesmo que seja comando combinado.

A Portaria n.º 1 438 - GM-2, de 9 de dezembro de 1957, do Ministro da Aeronáutica, aprovou as Instruções Reguladoras da Organização e do Funcionamento dos Comandos Aerotáticos, também à revelia da Marinha, do Exército e do EMFA.

Até agora os Comandos Aerotáticos ainda não foram ativados.

## 2. AS DIFICULDADES COM A DOCTRINA

### 2.1. Conceito de Cooperação

Sendo a Doutrina denominada "de Cooperação da FAB com o Exército e a Marinha", segue-se que a FAB tem obrigação de cooperar, ao passo que o *Exército* e a *Marinha* têm necessidade e direito de receber a cooperação.

As duas Forças Armadas que têm necessidade e direito de receber a cooperação constituem as entidades passivas, utilizadoras de um serviço, ao passo que a FAB é a entidade ativa, supridora do serviço.

A cooperação prestada pela FAB tem sido sempre insuficiente, precária e de obtenção difícil, sendo por isso natural que os queixosos e descontentes sejam o Exército e a Marinha, especialmente a Marinha, que por sua própria natureza tem necessidades maiores e mais difíceis de serem satisfeitas.

A entidade supridora de um serviço tem obrigação de estar aparelhada para supri-lo. No caso em exame a entidade supridora (a FAB) deseja manter e insiste em não abrir mão do monopólio de meios aéreos militares que lhe foi concedido pela Doutrina. Portanto, a FAB não tem o direito de alegar, como alega, falta de recursos para cumprir sua obrigação, e, no caso particular dos helicópteros, tal alegação chega a ser absurda.

### 2.2. Caso dos Helicópteros

Os cruzadores *Barroso* e *Tamandaré* chegaram ao Brasil em dezembro de 1951 e abril de 1952, respectivamente. De acordo com a Doutrina aprovada pelo Presidente da República em setembro de 1947, que dizia: "a FAB fornecerá todo o material e o pessoal, com exceção dos observadores", deveria a FAB ter fornecido os helicópteros necessários para guarnecer aqueles navios, o que não fez.

Por Aviso de 29 de outubro de 1953 o Ministro da Aeronáutica, expondo o planejamento das atividades futuras da FAB, informava ser seu desejo adquirir pelo menos dez helicópteros, para utilizar em seus serviços e para manter, à dis-

posição da Marinha, os necessários aos seus trabalhos, etc., mas os recursos financeiros de que a Aeronáutica podia dispor não lhe permitiriam adquirir senão talvez quatro aparelhos. Nessas condições, consultava se o Ministério da Marinha dispunha de recursos com que pudesse reforçar os que a Aeronáutica pretendia aplicar na obtenção dos helicópteros.

Como estivessem em andamento, nessa ocasião, os estudos que o EMFA realizava para o reexame da Doutrina, julgou o Estado-Maior da Armada mais acertado e conveniente que se aguardasse o resultado daqueles estudos.

De acôrdo com a nova redação da Doutrina aprovada pelo Presidente da República em fevereiro de 1954, que diz: "Pessoal técnico e de vôo, além do material aeronáutico, fornecidos pela FAB, com exceção dos observadores", e também de acôrdo com uma Medida Complementar da Doutrina, que diz: "Dar início ao treinamento da Aviação Embarcada, equipando desde já os cruzadores com os elementos aéreos adequados", a FAB deveria ter logo fornecido os helicópteros para aquêles navios, o que não fêz. É preciso notar que decorreram mais de seis anos desde que os cruzadores chegaram ao Brasil, e mais de quatro anos desde que uma Medida Complementar de Doutrina determinou: "equipando desde já os cruzadores".

No orçamento para o exercício financeiro de 1955 figurou no anexo da Marinha uma verba de dez milhões de cruzeiros, para aeronaves, que não foi aplicada porque naquele ano as negociações da Marinha com a FAB, para aquisição de helicópteros, não chegaram a nenhum resultado concreto, tendo sido alegada, pelo Ministério da Aeronáutica, falta de divisas.

No orçamento para o exercício financeiro de 1956 novamente figurou no anexo da Marinha uma verba de dez milhões de cruzeiros, para aeronaves. Nesse ano prosseguiram as negociações da Marinha com a FAB, para aquisição de helicópteros, sem resultado, sendo de notar que dois Avisos do Ministro da Marinha ao Ministro da Aeronáutica, datados de 1.º de março e 7 de agosto, sôbre o assunto, não tiveram resposta. Finalmente, em 28 de novembro, o Ministro da Marinha dirigiu Aviso ao Ministro da Aeronáutica informando haver recebido proposta de venda de dois helicópteros, cuja

aquisição interessava à Marinha, para guarnecer os cruzadores, e tendo em vista a Doutrina, consultava se o Ministério da Aeronáutica tinha alguma objeção a que a Marinha fizesse a compra para a qual dispunha de recursos. Esse Aviso não teve resposta e, ao findar o ano, na contingência de perder a verba, o Ministro da Marinha autorizou a compra dos helicópteros, comunicando ao Ministro da Aeronáutica, por Aviso de 23 de janeiro de 1957, a aquisição feita e os motivos que o levaram a autorizá-la.

Os fatos citados mostram que, sejam quais forem os motivos alegados, a verdade é que a FAB não forneceu helicópteros para a Marinha. Neste caso particular nem mesmo se poderia alegar escassez de recursos do Ministério da Aeronáutica, não só porque o custo dos aparelhos representa infima porcentagem das verbas desse Ministério, mas também porque a sua aquisição poderia ter sido feita utilizando verba da Marinha destinada àquele fim. Portanto, não há dúvida que a Doutrina não é cumprida, apesar de estar em vigor há mais de dez anos, o que prova que tal Doutrina não tem existência real ou é inexecutável.

### 2.3. *Caso do avião da Diretoria de Hidrografia e Navegação*

A Diretoria de Hidrografia e Navegação tem necessidade de levantamentos aerofotogramétricos. Para esse fim utilizou inicialmente aviões da antiga Aviação Naval. Depois recorreu aos serviços de empresas de aviação comercial. Mais tarde passou a solicitar a cooperação da FAB, cujo atendimento, entretanto, era muito demorado e incerto.

Em outubro de 1946 a DHN conseguiu que o Ministério da Marinha adquirisse, através do Escritório de Compras da Marinha em Washington, um avião Beechcraft, o qual, para fins de pilotagem e manutenção, ficou entregue à FAB, que o utilizava para o transporte de Brigadeiros.

O piloto, oficial-aviador da FAB, ficava subordinado à DHN, que empregava o avião na execução de seus levantamentos aerofotogramétricos, serviço monótono e que exige

do piloto grande atenção e cuidado, para manter o avião nivelado, em posição correta, rumo certo e altitude constante. Havia necessidade de razoável estabilidade do piloto, que devia estar familiarizado com o serviço que, pela razão acima, não era considerado desejável pelos aviadores da FAB. Isso, provavelmente, se refletia na qualidade dos pilotos escalados para pilotar o avião da DHN.

Em novembro de 1952 o avião sofreu um desastre, indo de encontro à Serra de Petrópolis e sendo destruído. Depois que perdeu esse avião a DHN tem lutado com enormes dificuldades em obter avião da FAB, para executar os serviços aerofotogramétricos de que necessita para os seus levantamentos do litoral do país, destinados à confecção de cartas náuticas. Os pedidos feitos à FAB só são atendidos com grande demora ou não são atendidos.

O monopólio de meios aéreos por parte da FAB, em relação ao Exército e à Marinha, estabelecido pela Doutrina de Cooperação em vigor, é de um radicalismo verdadeiramente absurdo e discriminatório. Qualquer Ministério Civil ou qualquer Autarquia pode adquirir, possuir e operar aeronaves, guarnecidas por seus próprios pilotos. Só os Ministérios da Guerra e da Marinha estão proibidos de adquiri-las e de guarnecê-las com seu próprio pessoal, mesmo que se trate de aeronaves destinadas a serviços que, a rigor, não podem ser consideradas propriamente militares ou de guerra, como o hidrográfico, o de ligação e o de transporte.

#### 2.4. *Atos Administrativos Unilaterais da Aeronáutica*

Serão examinados em seguida, rapidamente, alguns atos administrativos da Aeronáutica, sobre assuntos de interesse do Exército e da Marinha, elaborados e aprovados unilateralmente, sem consulta aos Ministérios interessados ou ao EMFA.

O Decreto n.º 38 295, de 12 de dezembro de 1955, criou no Ministério da Aeronáutica a Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação (1.ª ELO), para cooperar com o Exército. Aliás, ligação e observação são missões de aviação orgânica e não de aviação de cooperação. O Exército não foi

consultado, embora se trate de uma Unidade de Aviação Orgânica de Grande Unidade do Exército, de acôrdo com a Doutrina. O EMFA também não foi ouvido.

A Portaria n.º 943-GM2, de 27 de dezembro de 1955, do Ministro da Aeronáutica, aprovou as Instruções para o Funcionamento da 1.ª ELO, também à revelia do Exército e, em desacôrdo com a DOCTRINA, subordinando-a ao NUCATAER ao invés de subordiná-la a uma Grande Unidade do Exército. Convém notar que os aviões dessa Esquadrilha não foram adquiridos ou fornecidos pela FAB e sim pelo próprio Exército, que os recebeu do Governo dos Estados Unidos da América.

O Decreto n.º 39 495, de 7 de julho de 1956, organizou no Ministério da Aeronáutica a Segunda Esquadrilha de Ligação e Observação (2.ª ELO), para cooperar com a Marinha. Se a finalidade é essa, o nome da Unidade é infeliz, porque ligação e observação são missões de aviação orgânica e não de aviação de cooperação. A Marinha não foi consultada, embora se trate de assunto de seu interêsse. O EMFA também não foi ouvido.

A Portaria n.º 450-GM2, de 4 de setembro de 1956, do Ministro da Aeronáutica, aprovou as Instruções para o Funcionamento da 2.ª ELO, também à revelia da Marinha, estabelecendo corretamente (se está certo o nome da Unidade) como uma das missões dessa Esquadrilha "fornecer os meios aéreos, pessoais e materiais, para a formação e treinamento dos Observadores Aéreos da Marinha" mas, em desacordo com o Regulamento para o CIAAN, aprovado por Decreto referendado pelos Ministros da Marinha e da Aeronáutica, subordinando erradamente a Esquadrilha ao NUCATAER ao invés de subordiná-la ao Departamento de Aviação do CIAAN (que é chefiado por um Major-Aviador).

O Decreto n.º 40 859, de 6 de fevereiro de 1957, organizou no Ministério da Aeronáutica o Primeiro Grupo de Aviação Embarcada, tendo como finalidade guarnecer Navios-Aeródromos da Marinha Brasileira, estabelecendo também que o Ministro da Aeronáutica baixaria as instruções para o seu funcionamento e designaria a sede, em terra, dessa Unidade.

Ainda dessa vez a Marinha e o EMFA não foram consultados, embora se trate de Unidade de Aviação Orgânica da Esquadra, considerada como um Departamento do NAe, cuja organização é elaborada pela Marinha.

Aparentemente a FAB não considera unilaterais esses atos administrativos, pois um Brigadeiro, interrogado sobre o caso, respondeu que a Aeronáutica estava apenas procurando cooperar com o Exército e a Marinha. Entretanto, esse Brigadeiro é o mesmo que pronunciou na Escola Superior de Guerra duas conferências, sobre "O Problema da Aeronáutica Brasileira", nas quais citou, como legislação da Marinha elaborada e aprovada unilateralmente: a Lei de Organização Administrativa do Ministério da Marinha, o Regulamento para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, o Regulamento para o Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval, e as Instruções referentes à Especialidade de Observador Aéreo. Ora, de todos os atos citados só foi unilateral, aliás acertadamente, por abordar assunto privativo da Marinha, o que trata da Especialidade de Observador Aéreo.

### 2.5. *A questão da palavra "Orgânica" na Doutrina*

Conforme consta das duas conferências do Brigadeiro, a FAB pretende que seja mantida a Doutrina, pleiteando, porém, a supressão da palavra "Orgânica" (do Exército e da Esquadra), sob as alegações de que isso acarreta dificuldades de ordem administrativa e logística, e também que com o desenvolvimento da Aviação Embarcada poderíamos chegar a uma situação anormal e grave, na qual uma parcela ponderável da FAB seria orgânica de outra Força Armada. Quanto à primeira alegação, parece inteiramente descabida; quanto à segunda alegação, o inconveniente apontado serve justamente para mostrar o acerto do ponto de vista da Marinha, de que a Aviação Embarcada deve ser parte integrante das Forças Navais, e guarnecida por seu próprio pessoal.

Sobre a questão existe uma tese, proveniente do Exército, de que só podem ser "orgânicos" de uma Força Armada elementos dessa Força, e que, conseqüentemente, elementos de uma Força Armada não podem ser "orgânicos" de outra

Fôrça, podendo, porém, ser postos "à disposição" dessa outra Fôrça. Por isso, aquela tese considera errado e inconveniente o emprêgo da palavra "Orgânica" na Doutrina, e defende a idéia de que a expressão correta, no caso, seria "A disposição" (do Exército e da Esquadra).

Ora, de acôrdo com os têrmos da Doutrina, sendo a Aviação Embarcada "Orgânica" da Esquadra, faz parte da Organização Administrativa das Fôrças Navais, ficando diretamente subordinada aos Comandantes dos Navios, enquanto embarcada; mesmo assim existe a tentativa, por parte da FAB, de subordinar a Aviação Embarcada a uma Fôrça Aerotática (de acôrdo com a DOCTRINA BÁSICA DE FÔRÇA AÉREA, da ECEMAR), ou considerar um NAE como uma fôrça combinada.

Mantida a Doutrina, se a Aviação Embarcada fôsse posta "à disposição" da Esquadra (ao invés de ser "orgânica"), não seria considerada pela FAB como fazendo parte das Fôrças Navais, e sim como parte de uma fôrça combinada (aeronaval); procuraria então transformar o Comando-em-Chefe da Esquadra em comando combinado, procuraria criar um estado-maior combinado a bordo de cada NAE (ou mesmo a bordo de cada cruzador com um simples helicóptero), e transformar qualquer operação naval em operação combinada. Para a Marinha tudo isso seria inteiramente absurdo e inaceitável.

## 2.6. *A Doutrina Básica de Fôrça Aérea*

A única doutrina de fato aceita e seguida pela FAB é a DOCTRINA BÁSICA DE FÔRÇA AÉREA, adotada e difundida pela Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR). De acôrdo com essa doutrina nenhuma Fôrça, Unidade ou elemento Aéreo poderá ficar subordinado a Comando que não seja Comando Aéreo. A consagrada unidade de Comando foi transformada, pela FAB, em UNIDADE DE COMANDO AÉREO e COMANDO AÉREO UNIFICADO, fórmulas que conduzem à dualidade de comando. Uma sùmula de aula da ECEMAR, que expõe essas idéias extravagantes, contém um organograma de subordinação de fôrças em ope-

rações anfíbias, no qual aparecem, subordinadas a uma Fôrça Aerotática (FAT), as Unidades Aéreas Embarcadas e Unidades Aéreas Baseadas em Terra.

A mesma sùmula de aula contém o trecho seguinte: "O apoio aéreo às fôrças navais é obtido através do sistema de CIC dos seus navios. O fato de se encontrar um controlador aéreo avançado num carro de combate, na testa de uma coluna, ou um controlador aerotático operando no mesmo local onde opera um CIC. não significa que êsses elementos do Sistema de Contrôle Aerotático tenham qualquer subordinação aos Comandos desas fôrças de superfície, junto aos quais operam; todo e qualquer elemento do Sistema de Contrôle Aerotático, onde quer que se encontre, só se subordina ao Comando da Fôrça Aerotática a que pertence êsse sistema, cu da FAT a que passar o seu contrôle operacional".

A DOCTRINA BÁSICA DE FÔRÇA AÉREA tem sido causa de inevitáveis desentendimentos com a Marinha, como o que ocorreu na Comissão, constituída de cinco oficiais, representantes da Escola Superior de Guerra e dos Estados-Maiores das Fôrças Armadas, do Exército, da Marinha e da Aeronáutica, encarregada de elaborar, para o EMFA, o "Manual de Operações Anfíbias". Os trabalhos da comissão tiveram de ser suspensos, em virtude da impossibilidade de entendimento entre os representantes da Marinha e da Aeronáutica, porque êste, contrariando o bom senso e a Doutrina do EMFA em vigor, não admite que os elementos aéreos que tomam parte na Operação Anfíbia fiquem subordinados ao Comandante da Fôrça-Tarefa Anfíbia (Comando Naval, naturalmente).

### 2.7. *Agravamento crescente das dificuldades à Doutrina*

A Doutrina foi redigida tendo em vista regular o procedimento no caso de operações de guerra, deixando a situação de paz na dependência de diretrizes do EMFA e entendimentos do Estado-Maior da Aeronáutica com os Estados-Maiores do Exército e da Armada. As tentativas feitas pela

Marinha para equacionamento da situação não tiveram resultado.

A Esquadra necessita, normalmente, da cooperação de elementos aéreos para o seu adestramento, em exercícios de comunicações, IC, tiro antiaéreo, e outros, para os quais a FAB deveria dispor de meios sempre à disposição da Marinha, sem necessidade de lançar mão de unidades especializadas,

Sòmente no caso de exercícios mais avançados, com a participação de unidades aéreas de caça, bombardeio, patrulha, se justificaria a ativação de um Comando Aéreo para coordenar as ações das unidades aéreas. Mesmo nesse caso, porém, o contròle na área tática, de tôdas as unidades aéreas participantes, pertenceria ao Comando da Fôrça Naval.

No segundo semestre de 1957, como decorrência do empenho da Marinha em contar com a participação de elementos aéreos nos cruzeiros da Esquadra, a FAB tentou transformar os exercícios em ações conjuntas, chegando ao absurdo de designar Oficial-General para comandar simples ações de apoio nas quais a participação aérea pedida era mínima, os exercícios seriam rotineiros, e os aviões iriam atuar práticamente como acessórios de ensino.

### 3. A ÚNICA SOLUÇÃO EXEQUÍVEL É A CONSAGRADA PELA EXPERIÊNCIA

#### 3.1. Não se trata de um problema novo

A existência de Aviação Naval, isto é, de meios aéreos próprios do Poder Naval, é uma constante rotineira em todos os países que têm Marinha, seja qual fôr a sua situação econômica ou a política adotada. Existe Aviação Naval em Nações ricas, como os Estados Unidos da América e o Canadá, e também em Nações pobres, como a Índia e algumas repúblicas sul-americanas. Presentemente é o Brasil a única exceção.

No passado só houve, além do Brasil, quatro exceções: a Inglaterra, país pioneiro nesse assunto (o único com Aviação Embarcada), que reconheceu e corrigiu seu erro quando

já era quase tarde de mais, isto é, às vésperas da Segunda Guerra Mundial; o Chile, que reconheceu e corrigiu parcialmente seu erro sem sofrer conseqüências; a Itália fascista e a Alemanha nazista, que foram derrotadas na Segunda Guerra Mundial.

Nesses dois últimos casos, entretanto, razões de política interna, muito mais do que razões militares, determinaram a criação de Forças Aéreas detentoras do monopólio de meios aéreos militares. Os resultados da guerra não ratificaram, na prática, como bom, o critério de organização de Forças Armadas adotado pelos dois países. Tais resultados, como se sabe, foram muito amargos para ambos.

O problema da Aviação Embarcada não constitui um problema novo, pois já foi corretamente equacionado e resolvido em diversos países, e passou, no próprio país que pode ser considerado o criador da Aviação Embarcada (a Inglaterra) por uma experiência fracassada, que é justamente a que se preconiza seja adotada pelo Brasil, sob o pretexto de que a nossa conjuntura econômica indica ser a referida solução a mais adequada, sem procurar levar em conta os aspectos operativo e orgânico.

Reconhecem, entretanto, os órgãos que propuseram aquela solução, que ela não é a ideal, que constituímos uma exceção entre todas as nações que possuem aviação embarcada, persistindo, apesar de tudo, na idéia de que tais fatos não constituem empecilho para que tentemos iniciar a operação de uma arma complexa, como um NAE, com enorme desvantagem.

E' lógico que não se trata, no caso, apenas de uma questão de capacidade técnica, pois ninguém, em sã consciência, poderia sequer pensar em afirmar que a Marinha Inglesa não sabe como operar navios, ou que a RAF não sabe como operar aviões. O problema é, principalmente, orgânico e operativo, pois não se pode considerar um navio como um condomínio, administrado pelo seu comandante.

Quem conhece a vida e o sistema de trabalho a bordo de um navio de guerra sabe perfeitamente que não seria possível obter eficiência com uma guarnição mista, composta de grupos heterogêneos, com hábitos diferentes e, além disso,

sujeitos a regulamentos diversos, e que não se poderia, nessas condições, conseguir de uma tal guarnição o necessário "espírito de navio", nem tirar da mesma o rendimento integral de que seria capaz uma guarnição homogênea, marinha, inteiramente naval.

As próprias nações que foram as mais radicais, na concepção de Fôrça Aérea Única, pagaram com a derrota os inconvenientes de um sistema defeituoso e modificaram, no após guerra, os seus esquemas. Está agora a Alemanha adotando um sistema semelhante ao inglês, com aviação própria da Marinha e o adestramento primário a ser realizado pela Fôrça Aérea, e, segundo notícias recentes, a Itália criando a Aviação Anti-Submarino, sob o contrôle da Marinha.

Não existe exemplo algum no mundo que venha provar o acêrto do esquema determinado pela Doutrina que está em vigor no Brasil.

### 3.2. *Caso da Inglaterra*

O primeiro Ministério do Ar foi o criado na Inglaterra, em 1918, reunindo tôdas as atividades da Aviação. Inicialmente o Almirantado, dando prova de elevação e critério, aceitou a situação criada pelo novo sistema, embora a Marinha ficasse privada de sua arma aérea própria.

Com a ampliação do emprêgo do avião, nas operações navais, começaram a surgir dificuldades relativas à falta de aparelhos e de pessoal para guarnecê-los. Sentindo agravar-se a situação, quanto ao fornecimento de meios, o Almirantado passou a lutar pelo ressurgimento da Aviação Naval própria da Marinha, até que em 1923, como resultado dos estudos feitos por uma comissão presidida por Lord Balfour, foi estabelecido que 70% dos pilotos seriam fornecidos pela Marinha, mas o Almirantado não ficou satisfeito porque subsistiu a dualidade de Comando.

O Ministério do Ar e a Marinha viviam em constantes atritos e deploráveis divergências, cujas causas eram a deficiência de material, a insuficiência de treinamento do pes-

soal, e o mal-estar criado a bordo dos navios pelo pessoal da RAF embarcado, até que em 1936 foi sugerida nova comissão para estudo do problema.

Em 1937 o governo inglês fez um cuidadoso inquérito sobre tôdas as questões que interessavam à Aviação Naval, e finalmente decidiu entregar ao Almirantado a completa direção de tôda a Fôrça Aérea Embarcada, que deixou de pertencer ao Ministério do Ar.

### 3.3. *Caso da Itália*

Na Itália, Mussolini criou, em 1923, a Reggia Aeronáutica, Fôrça Aérea Única que permaneceu sob sua direção exclusiva até 1929, quando foi criado o Ministério do Ar.

Em 1940, quando a Itália entrou na guerra, os ingleses ficaram muito preocupados com o problema dos seus transportes no Mediterrâneo, pois a Esquadra Italiana tinha seis encouraçados e a Inglaterra não podia mandar para lá Fôrça Naval capaz de suplantá-la numéricamente, em face de obrigações em outras águas. Para auxiliar a Esquadra Italiana havia a poderosa Fôrça Aérea, cujos aviões com base em terra os partidários da Fôrça Aérea Única consideravam superiores aos aviões embarcados.

Os ensinamentos colhidos no Mediterrâneo mostraram, entretanto, que o domínio do ar exclusivo não pôde expulsar dêsse Mar os ingleses, que continuaram operando seus comboios e efetuando os transportes necessários. A batalha do Cabo Matapan mostrou também que: se não fôsse a Aviação Embarcada a Esquadra Inglesa não teria podido efetivar o contato, pois os navios italianos eram mais velozes; foi o poder marítimo inglês que manteve o contrôle do Mediterrâneo, apesar de estar em pleno vigor material a Fôrça Aérea Italiana.

Aliás, basicamente, o problema da Itália consistia apenas em cortar as comunicações inglesas naquele Mar. O estreito da Sicília tem somente 90 milhas de largura e grande parte dessa largura poderia ser minada. Entretanto, os ingleses conseguiram manter, abastecer e operar a base de Malta, a 60 milhas da Sicília, e sempre que os riscos eram

justificados faziam passar comboios pelo estreito. O sucesso dos ingleses decorreu de falhas no poder marítimo italiano; a principal falha foi a falta de apoio aéreo adequado. A causa foi a Fôrça Aérea Única, criada por haverem prevalecido, sôbre as razões sensatas da Marinha, os argumentos teóricos de economia e versatilidade dos aviadores. Entretanto, quando teve de passar dos argumentos para a execução, a Fôrça Aérea, não estando preparada para a guerra naval, bombardeou as esquadras inglesa e italiana com perfeita imparcialidade.

Sôbre o assunto é valiosa a opinião do Almirante Franco Maugeri, que em seu livro "Das Cinzas da Desgraça" diz o seguinte: "Fomos derrotados por nós mesmos. Fomos derrotados naquele trágico dia, em 1923, quando Mussolini decretou que a Itália deveria ter uma Fôrça Aérea separada, e roubou à Marinha a sua arma aérea. Naquele dia perdemos a guerra no Mediterrâneo".

#### 3.4. *Caso da Alemanha*

Quando Hitler criou, em 1933, o Ministério do Ar, surgiu forte controvérsia quanto às necessidades da Marinha, entrando em choque os conceitos defendidos pelos Chefes da Marinha e da Aviação.

Em 1936 houve tentativas de entendimento, mediante troca de correspondência e duas conferências entre os Chefes, sem resultado. Na primeira conferência o Almirante Raeder entregou a Goering um memorando, no qual estavam resumidas suas idéias, que incluíam os seguintes pontos: desde a criação do Ministério do Ar eram freqüentes os atritos, que giravam em torno do que a Marinha julgava necessitar e o que a Fôrça Aérea considerava que podia ou devia dar; a impressão dos oficiais da Marinha era que as conferências eram difíceis e embaraçosas devido à necessidade de mostrar, a cada um dos oficiais da Fôrça Aérea, em separado, quais os reais interesses da Marinha, e convencê-los da justiça das idéias apresentadas.

As divergências e os atritos continuaram, mesmo depois que a Alemanha iniciou a Segunda Guerra Mundial, em 1939.

A escassez de aviões para a Marinha era regra, até que em dezembro desse ano as operações aeronavais chegaram a ser completamente paralisadas, por falta de aviões adequados, para as tarefas a realizar. Os apelos da Marinha nada adiantavam, pois, como não poderia deixar de acontecer, na luta tremenda para aquisição de meios, a Força Aérea nunca chegava a obter tudo que julgava necessitar.

A batalha do Atlântico, que tantas perdas havia infligido ao inimigo, e que parecia poder dar a vitória aos alemães, foi abandonada pela Força Aérea. Os resultados foram vidas sacrificadas inútilmente e a perda da eficiência das operações. Disse o Almirante Raeder: "Devo sinceramente deplorar os acontecimentos. Agora e sempre creio que as necessidades navais deveriam ser atendidas por uma Aviação Naval pertencente à Marinha".

### 3.5. *Opiniões insuspeitas indicam a solução correta do problema*

Os aviadores que têm idéias radicais e extremadas, a respeito da aviação, costumam dizer: "aquêles que ainda não possuem mentalidade aeronáutica não podem compreender a razão pela qual deve-se ter uma Força Aérea Única, indivisível".

Entretanto, eis o que dizem sobre o assunto alguns aviadores, que ninguém poderia honestamente acusar de não possuírem mentalidade aeronáutica, e cujas opiniões são, por esse motivo, insuspeitas e, portanto, muito valiosas.

O Major Seversky, autor muito citado pelos aviadores da FAB, em seu livro "A Vitória pelo Emprêgo do Poder Aéreo", também muito citado, diz o seguinte: "A Aviação Embarcada deve estar integrada à Marinha. Física e taticamente deve estar junto à Esquadra de que faz parte. Essa Aviação deve fazer parte indissolúvel da Marinha, do mesmo modo que os submarinos, ou a artilharia naval, ou os artefatos de produção de fumaça".

O Marechal da RAF Sir Robert Saundby, em artigo publicado no número de 1.º de julho de 1955 da revista "The Aeroplane", sob o título "Quantas Forças Aéreas", diz o se-

guinte: "Em resumo, parece que permitindo à Marinha Real possuir e controlar os aviões nos navios-aeródromos, e possivelmente, no futuro, os helicópteros varredores de minas baseados em terra, e ao Exército possuir e controlar seus esquadrões de observação, teremos alcançado um bom equilíbrio",

O Marechal da RAF Sir John Slessor, em seu livro "Estratégia para o Ocidente", diz o seguinte: "Confesso que num ponto discordo de um dos maiores oficiais da Força Aérea, Lord Trenchard, pois penso que, enquanto houver navios-aeródromos, seus aviões com as respectivas guarnições ficarão muito melhor como parte da Marinha. Pode não ser lógico o sistema, mas creio que seja prático, pois de outra maneira (isto é, o sistema segundo o qual os navios-aeródromos pertencem à Marinha e os aviões e suas guarnições à RAF) simplesmente não funciona, sendo a natureza humana como é. Na prática, é mais conveniente que os homens que vivem em navios e operam de navios sejam da Marinha, ainda que não haja nada de mágico nas operações aéreas sobre o mar".

### 3.6. *A aviação embarcada deve pertencer à Marinha*

A Aviação Embarcada própria da Marinha é a solução correta do problema, pois foi consagrada pela experiência, tendo sido universalmente provada e reconhecida como a melhor e a mais eficiente, bem como a única realmente exequível na prática.

A triste experiência dos países que adotaram o sistema da Doutrina em vigor no Brasil provou ser esse sistema inconveniente e inexecutável, pois além de haver fracassado causava constantes atritos e divergências entre a Marinha e a Força Aérea, como aliás está acontecendo aqui também, mesmo antes de existir Aviação Embarcada.

No Brasil, onde a Doutrina está em vigor há mais de dez anos, praticamente sem ser cumprida, o sistema só podia fracassar, pois na Inglaterra (com Aviação Embarcada), onde foi experimentado pela primeira vez, durante vinte anos, falhou completamente apesar de possuir esse país uma Marinha modelo e uma Força Aérea exemplar. O sistema falhou

também na Itália e na Alemanha (ambas sem Aviação Embarcada), levando suas Marinhas à derrota por falta de apoio aéreo adequado.

Por isso, não devemos culpar a FAB pela impraticabilidade comprovada da Doutrina, e sim as próprias falhas do sistema, pois nenhum outro país conseguiu resultados satisfatórios com disposições semelhantes. Presentemente não existe uma só Marinha no mundo que possuindo navio-aeródromo não disponha de sua própria Aviação Embarcada, e todas as demais Marinhas de alguma importância, mesmo não possuindo NAe possuem suas próprias Aviações Navais.

A FAB, entretanto, não quer admitir a impraticabilidade da Doutrina, insiste em não abrir mão do monopólio de meios aéreos militares que lhe foi outorgado por essa Doutrina, e se considera capaz de conseguir o que outras Forças Aéreas, mais credenciadas e dispondo de maiores e melhores recursos, não conseguiram. O Brasil é que, nesse assunto vital para a sua segurança, não tem o direito de repetir uma experiência com um sistema comprovadamente fracassado nos poucos países que tiveram a ousadia ou a veleidade de adotá-lo.

Existem no Brasil exemplos de experiências, algumas bem sucedidas e outras fracassadas, com sistemas que em outros países deram bons resultados, e também com sistemas brasileiros não experimentados em outros países. Entretanto, excetuado o caso da Doutrina em vigor, não existe no Brasil nenhum exemplo de experiência com sistema sabidamente fracassado. Todos esses fatos confirmam o acerto do ponto de vista da Marinha, e mostram que a Aviação Embarcada deve pertencer-lhe. Tais fatos e muitos outros, que a maioria dos oficiais das Forças Armadas tem obrigação de conhecer, a maioria dos civis ignora.

Os interessados em perpetuar a Doutrina, especialmente os aviadores e seus porta-vozes, tudo fazem para que o público continue ignorando aqueles fatos esclarecedores. Por isso, uma tarefa importante da Marinha é a de esclarecimento da opinião pública, especialmente das camadas mais cultas da sociedade e dos membros do Congresso, sobre aqueles fatos.

Essa tarefa delicada e difícil precisa ser desempenhada com cuidado e tato, exigindo perfeito conhecimento do assunto, trabalho persistente e habilidade, bem como a imprescindível colaboração ativa e esforçada de todo o pessoal da Marinha, que deve manter sempre acesa sua fé inabalável na vitória final que alcançaremos na luta pela nossa Aviação Embarcada.

# REVISTA DE REVISTAS

SUMÁRIO: — *Marinhas em 1957 (Continuação)* — *Liberdade dos mares.*

*Marinhas - 1957*

## *II — A Marinha Soviética*

"... manter-se em guarda; lembrar-se que estamos rodeados de gentes, de classes, de governos, que declaram abertamente o seu ódio contra nós. Lembrar-se que estamos a dois dedos de sermos atacados. Façamos para prevenir tal coisa".

### ALMIRANTE GOLOVKO

Em 1957 a atenção do grande público voltou-se muitas vezes para o poderio naval soviético. Primeiro, pelas diversas visitas de cruzadores russos a portos estrangeiros; depois, pelas notícias na imprensa assinalando a presença, em tal ou qual lugar de submarinos desconhecidos; por fim, por um comunicado do ministério soviético da Defesa anunciando, de maneira completamente insólita, a realização de grandes manobras navais no mar de Barentz (10 de setembro a 15 de outubro) no decorrer das quais foram empregadas armas novas.

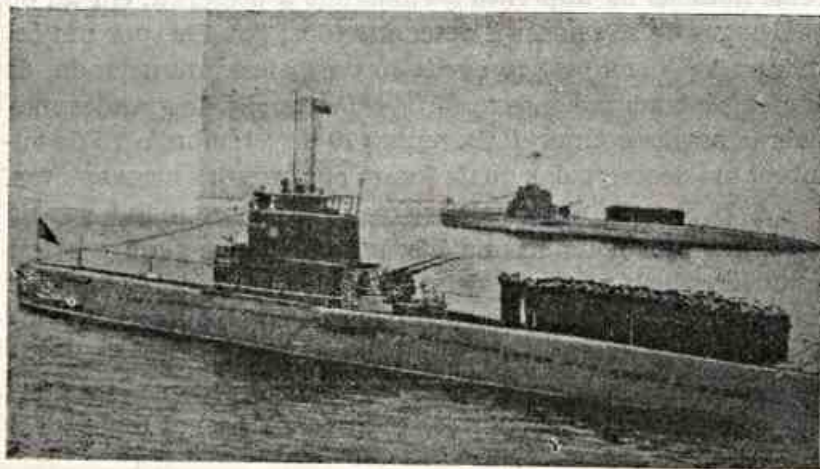
A U. R. S. S. mantém, inegavelmente o segundo lugar na hierarquia das potências navais; pôsto êsse que ela arrebatou à Marinha britânica. E' de se estabelecer um paralelo entre esta situação e a francamente modesta que ocupava ao findar-se as hostilidades, quando a sua frota de superfície reduzia-se a uma dezena de unidades mais ou menos antiquadas, e as suas bases, portos, e estaleiros achavam-se destruídos.

A partir de 1950, data na qual a maior parte dos arsenais estavam reconstruídos e modernizados, voltaram êles à atividade e mais de 90 000 toneladas já entraram em serviço, sem levarmos em conta uma inumerável poeira naval: draga-

-minas, V.K.T., patrulheiros, esculcas de vigilância, etc.. Hoje a tonelagem global da frota soviética ultrapassa um milhão e meio de toneladas. Este crescimento prodigioso só se tem tornado possível porque os estaleiros trabalharam durante êsse período exclusivamente para a Marinha de Guerra. A recomposição de Marinha Mercante fôra nesse lapso entregue às carreiras dos países satélites e até as das nações da O.T.A.N. Calcula-se, ao preço francês para construção naval, em 2 000 bilhões de francos (1), o dispendido pela Rússia nas suas construções novas depois de 1950.

### *A Frota Submarina*

Enquanto a ponta de lança da Marinha Americana está constituída pelas "Task Forces" dos seus grandes porta-aviões de ataque, a U.R.S.S. baseia todo o seu poderio naval na arma submarina. Nêste aspecto ocupa ela, e com muita vantagem, o primeiro lugar. Calcula-se de fato que a armada soviética em poucos anos cresceu de 300 submarinos modernos, aos quais pode somar-se um certo número de unidades antigas empregadas no treinamento.



Submarino Soviético tipo W - Primeira fórmula

(1) — Mais de 8 trilhões de cruzeiros, levando em conta a diferença entre o bilhão francês e o bilhão brasileiro.

Esta imensa frota de submarinos constitui-se em pesada ameaça para o tráfego marítimo aliado. Impressiona a simples consideração das perdas que êsses navios poderiam causar às frotas mercantes aliadas se os soviéticos chegassem a espalhá-los secretamente pelos grandes eixos de navegação e pelos lugares de acumulação marítima (proximidades dos grandes portos ocidentais, foz do Prata, desembocaduras do canal de Panamá, etc.).

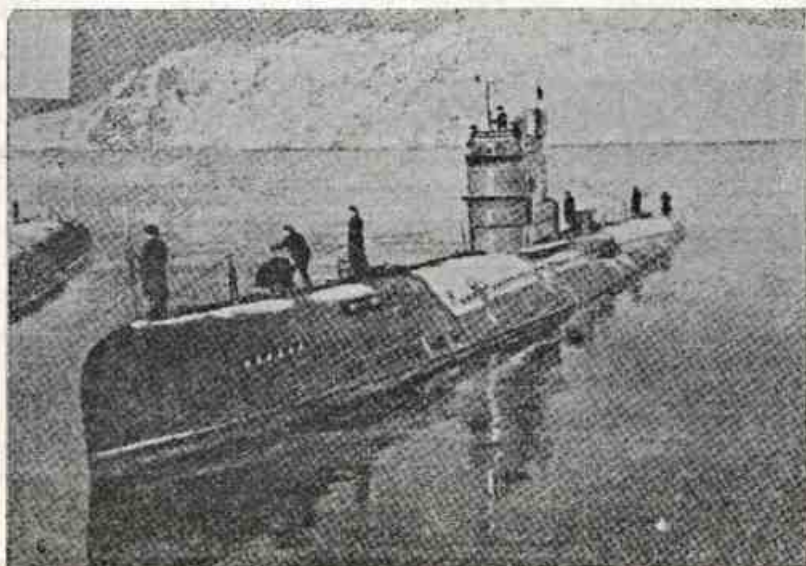
O tipo de submarino, ao que parece, mais abundante é o designado pela letra "W", segundo os anuários navais. Trata-se de um navio cujo deslocamento se estima em 1 100 toneladas na superfície e 1 600 toneladas imerso. O seu comprimento é de aproximadamente 75 metros. Foram publicadas numerosas fotografias dêstes navios, dos quais dois foram cedidos ao Egito. Parece ter-se os russos inspirado fortemente para sua construção nos submarinos alemães de 1350 toneladas tipo XXI, do fim da guerra. As primeiras unidades do tipo W entradas em serviço possuíam atrás da tórre um canhão de 100 ou um reparo duplo de 57; estas peças, porém, têm sido desembarcadas das unidades mais recentes, no intuito de aumentar-lhes as qualidades hidrodinâmicas. Elas têm conservado, mesmo assim, à frente da tórre e formando conjunto com ela, um reparo duplo para metralhadoras D.C.A.. Entretanto, de acôrdo com as mais modernas fotografias, a tendência seria no sentido de suprimir totalmente a artilharia dêstes submarinos e dotá-los de uma tórre cujo perfil lembraria o adotado pelas marinhas ocidentais. Certamente que com tais medidas os russos aumentaram a eficiência em imersão dêstes submarinos, cuja velocidade é possível que ultrapasse a de 16 nós que lhes é atribuída pelo "Jane's Fighting Ships" (1). Os W estão equipados com seis tubos lançatorpedos de 533 e parece provável que êles conduzam quase tantos torpedos quanto os submarinos alemães do tipo XXI, isto é, uma vintena, pelo menos, dêstes engenhos. Como todos os submarinos russos, podem êles transportar no lugar

(1) — Weyers Flotten Taschenbuch" de 1957 indica uma velocidade de 18 nós, tanto na superfície como em imersão.

de torpedos um peso equivalente em minas. Existem, em número latente superior a uma centena o W atualmente em serviço.



Submarino Soviético tipo W. - segunda fórmula



Submarino Soviético tipo W. na sua fórmula mais recente

*Pari passum* com estas unidades a União Soviética constrói um submarino maior, designado pela letra Z. De acôrdo com os anuários, caberá a êste navio um deslocamento de 2 000 toneladas na superfície e 2 900 em imersão. A sua velocidade atingiria os 20 nós, emerso, e 15, imerso. Supõe-se-lhe 98 metros de comprimento e um raio de ação de 20 000 milhas à velocidade de cruzeiro. O armamento seria: um reparo duplo DCA ligeira, análogo ao dos W; um número grande de tubos lança-torpedos. Alguns, entre êles, teriam sido adotados como cisternas para reabastecimento dos submarinos menores. Ignora-se o número de unidades tipo Z construídos até hoje; há, porém, fortes possibilidades de ser êle menor que o dos W.

O conhecido jornalista norte-americano Hansen Baldwin foi o primeiro a assinalar o aparecimento de um terceiro tipo de submarino — o tipo Q, segundo êle. Tratar-se-ia duma unidade para cruzeiros médios, de 650 toneladas de deslocamento a tona e 800 em mergulho. Sua velocidade, em imersão, é muito grande, por ter-se, o seu sistema propulsor, beneficiado dos estudos a respeito das turbinas Walter empreendidos pelos russos logo após a guerra, com o auxilio de técnicos alemães.

Foram construídas depois da guerra mais algumas unidades para defesa costeira. Designadas pela letra M, uma delas foi cedida ao Egito e cinco à Marinha polonesa. Trata-se de pequenos submarinos de 200 toneladas na superfície e 260 em imersão. Velocidade 14,2 nós em emersão e 7 submersos. Vão armados de um canhão de 45 e de dois tubos lança-torpedos 355. Não parece lógico que a construção dêstes pequenos navios de tipo absolutamente clássico, já hoje ultrapassado, tenha prosseguido.

Ignora-se se os soviéticos construíram submarinos lançadores de teleguiados e submarinos atômicos. As suas magníficas realizações levadas à prática com outros domínios, tornam provável que venham êles construí-los nos grandes estaleiros de Molotovsk no mar Blanco, bem escondidos aos olhares indiscretos. Em todo caso forçoso é admitir-se que o dia em que os russos possuírem um submarino

atômico proclama-lo-ão aos quatro ventos, a procura dum êxito de propaganda.

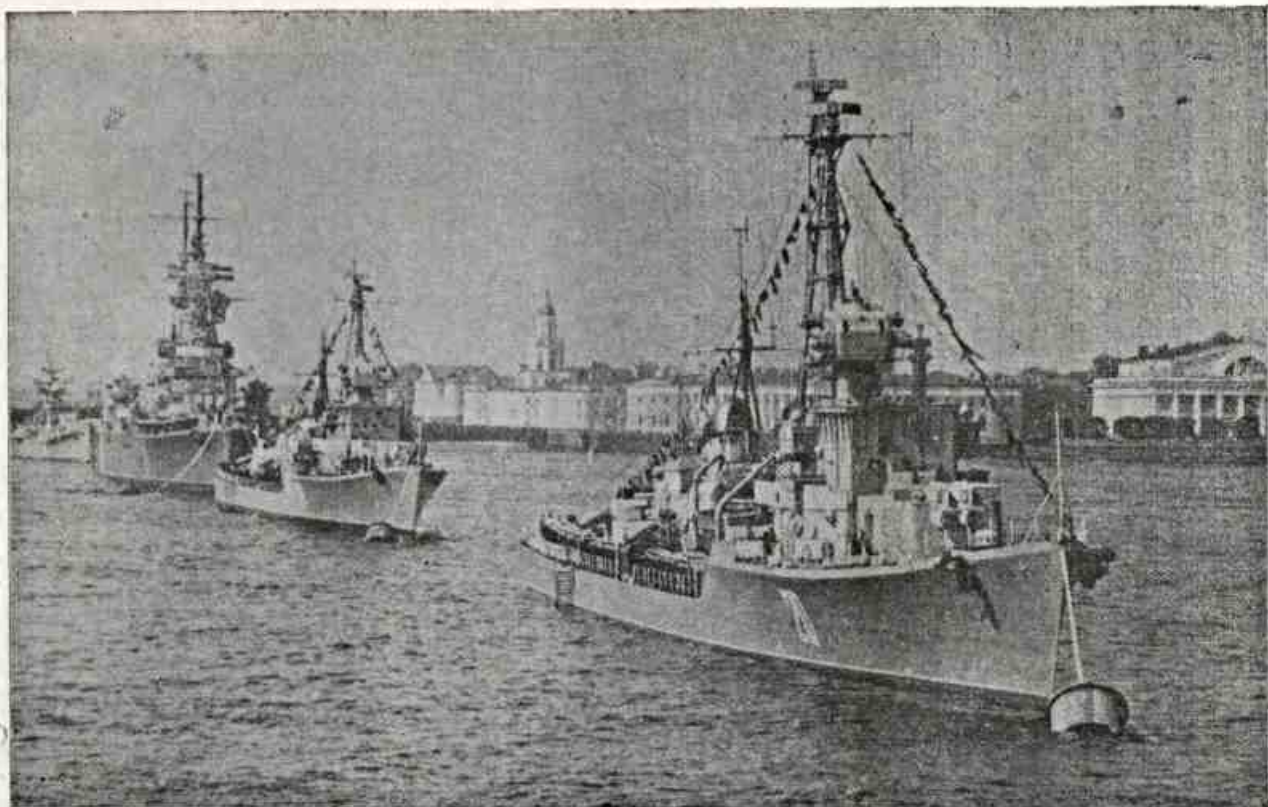
É também muito acreditável que, beneficiando-se dos estudos alemães nestes domínios, tenham, os soviéticos, criado alguns protótipos de submarinos de bolso capazes de serem produzidos em série, se o caso propício chegar.

Qual será o emprêgo que os russos darão à sua poderosa frota submarina, na eventualidade dum conflito? Com certeza eles já têm estudado a fundo as campanhas alemãs da última guerra e tirado delas bem aproveitadas lições. Organizar-se-ão, principalmente para espalhar-se possível, sem despertar a atenção — o máximo de submarinos nas rotas focais do tráfego marítimo, para obter, logo no início das hostilidades, êxitos fáceis e espetaculares. Alguns submarinos lançadores de teleguiados portadores de ojiva atômica serão muito provavelmente encarregados de atacar os objetivos adversários mais importantes. E, por fim, vultuoso número de unidades seriam postadas na rota provável das "Striking Forces" Norte Americanas. Em qualquer caso, uma coisa há que nos parece certa: eles não deixarão os seus submarinos nas bases habituais posto que, então, seriam, horas depois da hora H, os primeiros objetivos da força nuclear adversa.

### *Frota de Superfície*

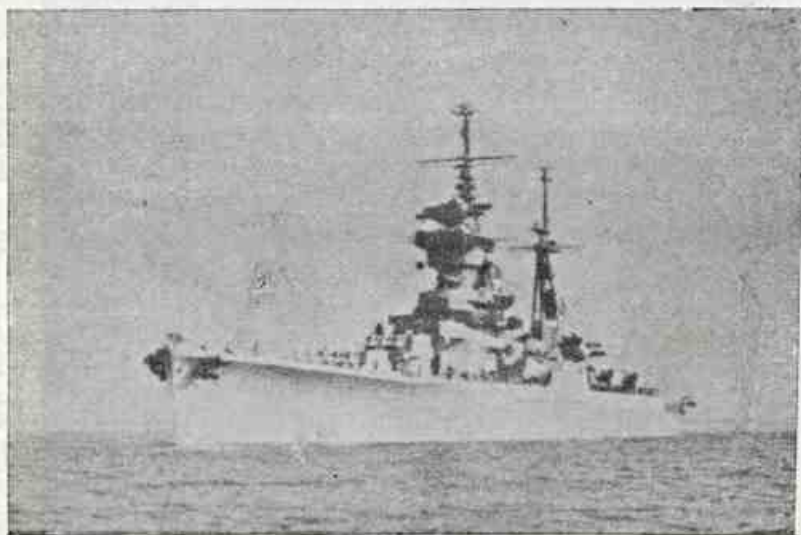
A frota de superfície não parece, no seu estado atual, capaz de sustentar ações ofensivas em pleno oceano. O seu objetivo é essencialmente defensivo: proteger, em estreita cooperação com a aviação naval, a ação terrestre soviética. O ano findo já fizemos notar um ritmo mais lento a ser provavelmente seguido na construção de grandes unidades do tipo *Sverdlov*. Na realidade, nenhum cruzador novo parece ter vindo aumentar a frota neste lapso. Os cruzadores desse tipo são bem conhecidos dos leitores da "Revue Maritime". (1)

(1) — Vide n.ºs. 112, agosto de 1955 e 128, dezembro de 1956.



Em primeiro plano, dois contratorpedeiros SKORYI e, em segundo plano um cruzador tipo SVERDLOW fundeados em Leningrado, por ocasião da festa da Marinha Soviética, no dia 14 de julho de 1957.

No referente a navios ligeiros, ao contratorpedeiro de 2 600 toneladas de classe do *Skoryi*, sucedeu o tipo *Kotlin*. Com a passagem de duas unidades dêste tipo pelo canal de Suez, os *Kotlin*, são agora mais conhecidos. Se bem que eles representam um grande progresso em relação aos navios da classe *Skoryi*, — notadamente quanto à D.G.A. as suas características não são sensacionais e até, sob certos aspectos, são inferiores às unidades similares dos outros países. Na realidade são contratorpedeiros cuja concepção data da imediata post-guerra. Torna-se, assim, provável que a sua construção não prossiga. A mesma coisa acontece com navios escolta rápidos das classes *Kola* e *Riga*. Aliás, segundo a imprensa Sueca, a construção de novos tipos de contratorpedeiros e navios escolta teria começado nos estaleiros de Leningrado.



O Cruzador ALEXANDER SUVAROF, da classe SVERDLOW

O contratorpedeiro de alta tonelagem será armado com teleguiados, e completarão o armamento duas peças automática de 100 tubos lança-torpedos e armas ASM. Terá uma silhueta muito baixa encimada por uma espécie de tór-

res altas sustentadoras do radar. Uma centena destas unidades seria o projetado para começar.

Quanto ao novo navio escolta, tratar-se-ia de uma unidade de 1 800 toneladas, muito veloz, cujo armamento abrangeia unicamente canhões antiaéreos inteiramente automáticos.

E por fim — e sempre segundo a Suécia — novos caça-submarino foram observados no Báltico. A sua silhueta lembraria a de certos navios pesqueiros. O seu armamento levaria peças de 37 e armas ASM.



Na parte superior: Um contratorpedeiro da classe KOTLIN, de n.º 77, no qual é de notar-se e reparo quadruplo para C-A 57. Na parte inferior: Outro contratorpedeiro KOTLIN, de n.º 78

*Frota Auxiliar*

A guerra nuclear impõe a necessidade absoluta de dispersão das forças navais. Não haveria, pois, possibilidade de permanecerem elas prêsas às suas bases fixas de tempo de paz. É essa a razão pela qual os norte-americanos mostram tão grande interesse pelo treino de sua esquadra. Não duvidamos que os soviéticos sejam da mesma opinião. Eis por que, com toda certeza, um elevado número de navios auxiliares — navios-oficina, de comando, bases para submarinos — foi posto em serviço. Neste respeito, e levando em conta que tais navios têm a aparência de navios mercantes, e que são, conseqüentemente, fãcilmente camufláveis, possui-se a respeito deles muito menos informações do que sobre os navios de combate. Num primeiro estágio devem os russos ter posto em estado de servir os navios ex-inimigos que receberam na partilha ou que êles próprios capturaram. Referimo-nos especialmente aos navios reabastecedores, de 5 000 toneladas, *Otto Wunshe* e *Adolf Lunderitz*, que foram concertados e acham-se atualmente no Ártico.

Em continuação, os russos certamente adaptaram ao uso militar alguns dos mercantes e petroleiros civis que têm sido construídos nestes últimos anos, nos estaleiros da Polônia e da Alemanha Oriental.

O Governo soviético dedica à sua aviação naval tanta atenção quanto à frota submarina. É que ela, na eventualidade dum conflito, teria um rol primordial a seu cargo: rol no comêço defensivo, para impedir as "Striking Forces" norte-americanas aproximar-se a distância da qual possam alvejar as costas soviéticas; depois, um rol ofensivo, colocação de minas, informações a submarinos, etc.

Se excetuarmos alguns hidro-aviões com base principalmente no Ártico ou embarcados nos quebra-gêlos, o material de aviação embarcada russo é idêntico ao material da aviação do exército. Da mesma maneira que êste último, a aviação naval é regularmente renovada pela contribuição de aviões cada dia mais perfeitos que vão entrando em serviço. Assim acontece com as esquadilhas de interceptação, que

foram inicialmente equipadas com Mig. 15 "Fagot" (1 070 Ks. horários) e depois com Mig. 17 "Eresco" (1 175 K/h) para, mas recentemente, receber os Mig. 19 "Farmar" (1 450 K/h); avião êste que será substituído pelos que sejam construídos em série de acôrdo com os novos protótipos em experiência.

O grosso das esquadrilhas de ataque está constituído pelos II.28 "Beagle" que podem ser empregados como bombardeiros, como aviões de assalto (mísseis), como lançadores de torpedos ou como colocadores de minas.

Finalmente, seria às esquadrilhas dos grandes "Badger" de 69 toneladas que ficaria confiado o bombardeio a grandes distâncias e a informação aos submarinos. É isto de suma importância e os russos com certeza que já observaram que a falta de cooperação entre a aviação de exploração a grande distância e os submarinos foi responsável por alguns dos dissabores que os alemães sofreram na última guerra.

### *Formação do Pessoal*

Se bem que seja fácil a uma nação munida dum tão elevado potencial como o que a U. R. S. S. possui, construir em poucos anos uma colossal força naval, é, pelo contrário, muito mais difícil — malgrado os modernos processos de ensino — a formação das tripulações que deverão manobrá-la. Os dirigentes navais russos não o ignoram e, com certeza, eles tem bem presente as palavras do Almirante Maكارof: "o mar significa o nosso lar". É por êste motivo que tôdas as saídas da frota russa são aproveitadas para incrementar o senso marítimo dos oficiais e das equipagens que só pela prática da navegação em mar alto, pode ser adquirido. Há bons motivos para acreditar que oficiais de Marinha de Guerra são embarcados nos grandes navios mercantes e nas grandes embarcações pesqueiras que cada ano realizam a companhia baleeira. (flotilha "Slava") (1). Também é

(1) — Recentemente, um antigo oficial da Marinha soviética, refugiado no Ocidente, revelou que oficiais da marinha de guerra embarcavam em navios mercantes dos quais efetuavam estudos hidrográficos das costas européias e americanas.

muito provável que a frota submarina esteja sendo utilizada para treinamento de oficiais, o que viria explicar a frequência com que a imprensa assinala a presença de submarinos desconhecidos em tais ou quais lugares.

#### A MARINHA POLONÊSA

- a) dois velhos contratorpedeiros anteriores à guerra; o *Bliskawica* (2 144 t., 37 nós, 8/37 CA, 3 TLT de 533, armas ASM) e o *Burza*, construído na França em 1931 (1 320 t. 30 nós, 4/100, 8/37 CA, minas e armas ASM);
- b) oito submarinos, dos quais — três antigos, relíquias da Armada polonesa de antes da guerra: *Semp* (1 920 t.) e *Zbik* de 980 t. construídos na França entre 1927 e 1931; cinco costeiros de 200 toneladas do tipo *M* cedidos pelos soviéticos: *Kszub*, *Kujawak*, *Slask* e *Masowsze*. Estes pequenos submarinos constituem a parte mais útil da esquadra polonesa. Um cruzeiro de dois deles pelas costas escocêsas deu muito que falar: lembre-se !.
- c) cinco escoltas-costeiros, tipo *Kronstadt*, cedidos, também, pela U.R.S.S.
- d) dez pequenos draga-minas, igualmente soviéticos, do tipo T. 301 (130 t.);
- e) alguns escoltas rápidos soviéticos do tipo mais moderno, (50 t., 45 nós, 4 canhões de 25, 2 TLT/533).

#### MARINHA DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA ALEMÃ

Foi criada em 1955, sob o nome de "Seestreitkrafte", e veio suceder a Polícia Marítima ("Volkspolizei See"), organizada em 1950.

- a) dois navios escolta rápidos de 1 200 t., tipo *Riga* (28 nós 3/100 CA., 3 TLT 533, armas AMS, minas) cedidos pela U.R.S.S.;
- b) doze draga-minas de 650 t., classe *Habicht*, construídos a partir de 1952;

- c) uma vintena de pequenos escoltas costeiros de vigi-  
lância, de construção recente;  
alguns draga-minas costeiros ("Raumboote") devol-  
vidos pelos soviéticos;
- e) finalmente, algumas pinaças utilizadas como dra-  
ga-minas costeiros, também de recente construção.

Esta pequena Fôrça Naval estaria tripulada por 7 ou 8 000 homens; sua base principal é Peenemunde. Tem-se desenvolvido um grande esforço para aumentar-lhe o valor militar. Diversas unidades são utilizadas como navios de instrução. A mais importante é o *Ernst Tnaelmann* de 1 050 toneladas, lançado ao mar em 1928. Trata-se do velho guarda-pesca dinamarquês *Hvidbjornen*, que foi apreendido pela Kriegsmarine durante a guerra. Fôra rebati-  
zado *Dorsch*.

## A MARINHA BÚLGARA

A composição da Marinha búlgara é menos conhecida. Teria ela sido modernizada pela cessão de algumas unida-  
des soviéticas. O mais importante dos seus navios é o con-  
tratorpedeiro *Dimitrol*, de 2 100 toneladas. Pertence ao  
tipo soviético do *Otlitchny* que foi construído mais ou me-  
nos em 1950.

(Continua)

---

## LIBERDADE DOS MARES

Commander H. E. SHEAR, USN

O princípio da liberdade dos mares, na história da era recente, não recebeu em tempo algum ataques tão sérios como os que vem sofrendo nos nossos dias. Alguns fatos históricos, e relacionados com essa nossa afirmação, são dignos de ser aqui lembrados.

As nações marítimas vêm reclamando uma vez ou outra a soberania sobre vastas regiões dos oceanos.

O Império Romano defendeu com veemência o critério do *Mare Nostrum* aplicado ao Mediterrâneo. Gênova reclamou séculos mais tarde a soberania do mar da Ligúria, e a Inglaterra a "English Sea" que abrangia a maior parte do Atlântico do Norte, o mar do Norte e o canal da Mancha.

Não menos modestos foram os atritos causados pelas pretensões da Espanha e de Portugal, que terminaram com a resolução do papa Alexandre, em 1493, que dividiu o Oceano Atlântico entre aqueles dois países.

Era essa a situação quando Grotius, jurisconsulto holandês, publicou em 1609 o *Mare Liberum*, atacando fortemente e de modo vasto todo o princípio de domínio nacional sobre os mares. *Mare Liberum*, que conquistou signi-  
cação histórica, batia-se forte e sinceramente pela completa liberdade do mar-alto em prol do benefício mútuo da humanidade. A doutrina completa da liberdade dos mares nasceu com o *Mare Liberum*. Em princípios do século XVIII ela se tornou lei, e no século XIX tornou-se um axioma.

#### *Liberdade Dos Mares Para a Manutenção da Paz*

A progressiva aceitação do princípio da liberdade dos mares trouxe consigo uma organização geral de uma estreita faixa de mar territorial, na qual cada nação exerce uma soberania completa. Aceitou-se que essa faixa, na maioria dos casos, tivesse uma largura de uma légua marítima, ou três milhas náuticas, e o absurdo pretexto de que essa distância fôra escolhida por corresponder ao alcance máximo dos canhões da época persiste entre nós há muito tempo. Embora o alcance da artilharia tenha sido um motivo em alguns casos, a razão real em outros exemplos encontrava-se no fato da estreita faixa de águas territoriais atender melhor aos interesses comuns. Compreendeu-se então que uma tal aceitação contribuía para o escoamento do comércio, e para o desenvolvimento, segurança e bem-estar de todas as nações. A opinião, que ainda hoje (era da propulsão

nuclear, dos "sputiniks" e dos projéteis balísticos) se forma a respeito da estreita faixa de águas territoriais, permanece sadia como nos tempos da marinha a vela e da bala esférica.



O novo porta-aviões "Ranger" fazendo com velocidade máxima uma curva de giro, durante as provas finais ao largo da baía de Guantanamo, em Cuba. Compromissos enormes exigem que os EE.UU. se movam livremente em toda e qualquer região marítima.

A liberdade dos mares, aceita como princípio de direito internacional, implica em reconhecer-se que o mar-alto não é propriedade particular, e não pode estar sob a soberania de nenhum estado. A política internacional dos EE.UU. tem sido a de apoiar esse princípio. Desde os tempos mais remotos da nossa história que a recusa em comprometer tal princípio foi uma das causas principais da guerra de 1812. A defesa eficiente dos Estados Unidos, a manutenção do seu comércio marítimo, o desenvolvimento de sua indústria da pesca, tudo enfim ficaria comprometido por qualquer alteração séria sofrida por aquêlê preceito.

O critério da apropriação de regiões marítimas no mar-alto por qualquer nação ainda é hoje tão errôneo, como no tempo em que Grotius escreveu. Nunca era quando o adiantamento técnico, o aumento da população, o decréscimo

de recursos naturais e um inimigo comum tornaram-nos praticamente *um mundo*, é mais importante que nunca que as avenidas naturais de comunicação entre os povos livres — as vias marítimas — devam permanecer livres.

Perseverante em apoiar o princípio da liberdade dos mares, os Estados Unidos a êle aderem e advogam o limite das três milhas para as águas territoriais. Desde o tempo de Jefferson, o princípio que deu à cinta marítima marginal a largura de uma légua marítima (três milhas náuticas), contada a partir da baixa-mar, vem sendo amparado pelo "State Department", pelas decisões dos tribunais e pelos tratados.

Há indivíduos e nações que declaram que a posição dos Estados Unidos tem sido contraditória nesses anos mais recentes, e que nos dirigimos para o mar com pretensões excessivas. Citam-se os dois decretos presidenciais de 28 de setembro de 1945 como sendo incongruências manifestas na posição dos Estados Unidos como relação ao limite das três milhas. O primeiro deles, de número 2 667, proclamava como matéria política que os recursos naturais do subsolo e o fundo do mar do planalto continental pertencem aos Estados Unidos e estão sujeitos à sua jurisdição e contrôle. O decreto número 2 668, simultaneamente assegurava aos EE. UU. o direito de estabelecer zonas para a conservação de pesqueiros em áreas de mar-alto, contíguas ao litoral norte-americano, para serem exploradas unilateralmente ou de concôrto com outras nações interessadas.

Não houve reclamação alguma de soberania além do preceito das três milhas em ambos os decretos. *Estava, de fato, bem frisado em cada caso que a distinção de águas de mar-alto e o direito de liberdade de navegação nas mesmas não poderiam de forma alguma ser alterados.*

Os problemas de conservação dos pesqueiros e as pretensões ao subsolo e ao fundo do mar das águas contíguas não precisam ser considerados como uma vil usurpação mundial calcada na doutrina da liberdade dos mares. As controvérsias sôbre a pesca podem ser, na maioria dos casos, resolvidas pelo arbitramento e por acôrdos. Quanto aos ca-

sos do subsolo e do fundo do mar, que são mais recentes e de naturezas um tanto diferentes, êles, também, podem ser solucionados mediante exame refletido e acôrdo por parte de estadistas criteriosos e nações que falem e obrem segundo os ditames da razão. Não será de maneira alguma necessário investir-se contra a moralidade do mar-alto.

E' com referência à natureza e uso do mar-alto na defesa dos Estados Unidos e do Mundo Livre, considerados elementos vitais, que o oficial de marinha deve seu estudo.

Há algumas pessoas que costumam advogar a causa do prolongamento das nossas pretensões à soberania até centenas de milhas mar em fora e para além do provável alcance de choque do armamento embarcado, declarando tais áreas fechadas ou de passagem proibida aos navios de guerra. Nenhuma outra política poderia ser mais prejudicial aos nossos interêsses disseminados pelo mundo.

Qualquer movimento nesse sentido, praticado por parte dos Estados Unidos, redundaria indubitavelmente numa ação recíproca em tórno do mundo. Sendo êle praticado em extremo, nós acabaríamos numa situação na qual nossas forças navais só poderiam operar livremente em áreas reduzidas no pleno oceano.

As pretensões ao direito de águas territoriais já vão hoje a seis, doze e duzentas milhas, mas tôdas elas estão em desacôrdo com os interêsses da defesa do Mundo Livre.

Basta apenas que tracemos arcos de círculos de doze milhas de raio, tendo como centro os promontórios, ilhas e pontos do litoral dos mares da periferia mundial, para nos certificarmos da maneira rigorosamente crítica, muito embora em tais extensões relativamente diminutas de águas territoriais, a que ficará reduzida a liberdade de movimento da nossa marinha de guerra, o que é verdadeiramente mais exato com relação ao Mediterrâneo, o mar Egeu, a região do norte da Europa e do Extremo Oriente.

Os Estados Unidos estão hoje vinculados por tratados de defesa mútua a mais de quarenta nações, abrangendo 700 milhões de homens espalhados pelos seis continentes que se ligam pelos maiores oceanos do globo. Não é por mera coincidência que todos os nossos pactos de segurança

se denominam "Blue Water". A nossa mais notável contribuição para a paz e estabilidade na Europa encontra-se na Organização do Tratado do Atlântico do Norte, e sua subsistência depende da vida do nosso poder naval. Seu próprio nome está indicando que tudo está articulado ao mar.

A marinha de guerra norte-americana é um grande instrumento usado na preservação da paz mundial. Nós possuímos compromissos dispersos por locais muitos remotos, e contratos internacionais. A eficiência da marinha estado-unidense no auxílio à manutenção da paz depende grandemente da sua liberdade de movimento, isto é, acesso máximo possível às águas navegáveis do mundo. A entrada da nossa "Seventh Fleet" no Estreito Taiwan e no Mar da China é um exemplo típico da necessidade de liberdade de movimento em águas muito próximas de outros continentes. Estaríamos igualmente embaraçados seriamente no Oriente Médio, se nossas forças navais não pudessem chegar até as águas que confinam com os países daquela região convulsionada.

Um outro assunto de grande significação crescente é o valor que tem o mar-alto para que nossas forças nucleares possam deter o inimigo, principalmente no tocante aos projéteis teleguiados embarcados. Visto o total do nosso potencial de resistência embargadora nuclear estar sendo cada vez mais passado para bordo — conforme estará concluído nos anos vindouros — a importância da nossa liberdade de movimento no mar-alto está se tornando cada vez mais vital.

Se a aceitação internacional de faixas de águas territoriais mais largas ganhar terreno, então a capacidade de ação da nossa marinha de guerra ficará seriamente reduzida, pois os navios de guerra não terão direito ao trânsito pacífico pelas águas territoriais soberanas de outra nação. Pela aceitação de qualquer doutrina que implique na ampliação da faixa de águas territoriais, iríamos, incorrer em falta e pagar como tributo, e sem combater, uma grande parte do nosso poder naval e da força de resistência embargadora à distância.

O poder naval é propenso a mudar de posição. Uma vez que a nossa marinha de guerra possui o atributo da liberdade de movimento, poderá cumprir muitas missões em numero-

sas situações ou condições diferentes, que vão desde a exibição pacífica da bandeira, ou da serena porém visível demonstração de força em tempo de paz, até o ato de patentear publicamente e em grande escala a capacidade de fazer estacar o inimigo pelo terror da força nuclear na guerra. O dever imposto à marinha de guerra não será apenas o de manter a paz, ou de vencer somente guerras. Ele terá efeito decisivo sobre quem sair triunfante, levando-se em consideração os fatores presteza e facilidade. O poder naval, apreciado sob todos os aspectos, é um recurso tremendo de força naval que tem utilidade em inumeráveis expedientes. Arriscar a doutrina da liberdade dos mares, limitar a independência de movimentos da marinha em qualquer parte do globo, é causar sua bancarrota.

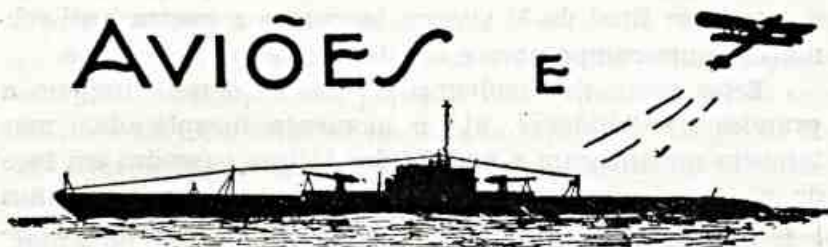
O princípio da liberdade dos mares é tão válido hoje, como no momento em que foi estabelecido. E' até mais necessário presentemente do que essas rodovias de comunicação e artérias que são conservadas abertas e que ligam entre si os povos livres. Não podemos retrogradar à Idade Média ou aos dias da barbárie dos piratas, quando os Estados litóreanos extorquiam tributos para que houvesse direito à navegação. Os interesses dos Estados Unidos são melhor recompensados pelo reconhecimento universal da liberdade dos mares e pela permanente aceitação internacional das faixas de águas territoriais, que não tenham largura superior a três milhas e sobre as quais as outras nações exerçam respectivamente sua soberania. E' essa, também, a aspiração dos nossos amigos e aliados.

U.S. *Naval Institute Proceedings*, junho de 1958.

Tradução de A. de Azevedo Lima, C.F. Reformado



# AVIÕES E



# SUBMARINOS

*SUMARIO: Ofensiva anti-submarina: fundamental à defesa — Panorama do poder aéreo em 1958.*

## OFENSIVA ANTI-SUBMARINA: FUNDAMENTAL A DEFESA

Tradução do artigo "OFFENSIVE ASW: FUNDAMENTAL TO DEFENSE", feito pelo Lieutenant A.L. Danis U.S. Navy, publicado no "U. S. Naval Institute Proceedings" — Vol. 83 n.º 6 — junho/57 — feita pelos Capitães de Fragata Paulo Theophilo G. de Oliveira e Hilton Berutti A. Moreira.

Tôda guerra anti-submarina e particularmente a guerra ofensiva anti-submarina está nascendo. A ciência só muito recentemente compreendeu que o mar constitui um dos elementos menos conhecidos pelo homem, apresentando problemas tão complexos como os mais difíceis encontrados na atmosfera. O radar, por exemplo, permite determinar alvos aéreos e de superfície a grande distância, mas não existe ainda um aparelho capaz de registrar, a grandes distâncias, unidades completamente submersas. Embora nossos cientistas encontrem soluções para problemas diversos e explicações para certos fenômenos, a sempre frágil balança de poder entre forças submarinas e de superfície varia. Táticas que há alguns anos atrás eram desusadas e ineficazes, atualmente apresentam verdadeiro valor, exigindo, por sua vez, conceitos inteiramente novos. Enquanto que a experiência adquirida na Primeira Grande Guerra foi útil durante o primeiro perio-

do do II Conflito Mundial, a experiência e os progressos obtidos na fase final da II Guerra lançaram a guerra anti-submarina num campo novo e constantes desenvolvimentos.

Estes novos desenvolvimentos não só deram margem a grandes possibilidades, até o momento inexploradas, mas também modificaram a posição das táticas passadas em face de seu papel ofensivo ou defensivo. O que há alguns anos poderia ser considerado, por alguns, tática ofensiva ou estratégia, à luz das possibilidades atuais dificilmente seria encarada efetivamente como defesa. Assim, também, certas qualidades das unidades navais e aéreas, tão fortemente defendidas há apenas pouco tempo, são hoje em dia acerbamente criticadas como obstáculos ao progresso. De fato, a guerra submarina e anti-submarina constituem atualmente a mais dinâmica forma de conflito. Embora sabendo-se tão pouco a esse respeito, tantas questões devem ser respondidas que nunca as lições do passado foram sujeitas a uma análise tão minuciosa como as deste campo. Particularmente vulnerável é a questão entre os princípios de "procura" versus "espaço".

### *O Comboio*

As vantagens do sistema de comboio são, atualmente, de tal forma conhecidas nas marinhas do mundo que todos consideram o comboio tão vital para a vitória como bem sucedidas as campanhas terrestres. Não há dúvida de que a navegação controlada constitui o melhor método de proteção para a marinha mercante; os resultados obtidos pelo sistema de comboio são famosos. A despeito de tudo o que é feito e dito, todavia, o comboio é uma medida defensiva porque sua principal missão consiste em fazer com que os navios cheguem ao destino a salvo e na data determinada. Esta missão, no sentido mais restrito da palavra, não constitui uma ação ofensiva do comboio; na verdade, a medida mais eficiente a ser tomada no sentido de realizá-la plenamente é evitar qualquer submarino.

Em contraste, a tese de que a melhor maneira de combater os submarinos é contra-atacá-los quando fazem car-

ga sobre os comboios, está simplesmente em desacôrdo com o principio fundamental do sistema de comboio. Não se pode confirmar a tese porque o que realmente se pretende é que o comboio desempenhe o papel de isca a fim de atrair os submarinos ao local onde as escoltas os esperam. Longe de fazer o comboio representar o papel de isca, as melhores táticas consistem ou em impedir que o submarino saiba da presença do comboio mudando a rota, ou tornar impossível ao submarino alcançá-lo. Este é o verdadeiro conceito do sistema de comboio que atinge o nível ideal quando o comboio vai de um ponto a outro sem se deparar com o inimigo.

Seria colocar o carro diante dos bois pretender que o sistema de comboio fôsse adotado como medida ofensiva somente porque propicia às escoltas oportunidade para atacar submarinos. Não apenas as razões apresentadas destroem essa concepção, porém ainda um exame de qualquer comboio, especialmente dos de início da guerra, demonstrará grande falta de eficiente capacidade ofensiva.

Em uma guerra de maiores proporções, é estarrecedor o número de escoltas necessárias para propiciar a cada comboio uma real capacidade ofensiva. Seria impossível a qualquer nação obter as unidades requeridas para tal empresa. Além do mais, constata-se que de forma alguma haveria unidades suficientes para conter o ataque. Sendo assim, não haveria, na realidade, quantidade suficiente de navios disponíveis para comprovar a principal teoria de êxito da guerra anti-submarina, isto é, a persistência. A persistência nos ataques aos submarinos é vital para o sucesso das operações contra êles, além disso, os comboios, já protegidos de maneira deficiente, podem dificilmente dispor de dois ou três contra-torpedeiros para permanecer em contato por vários dias, se necessário, para concluir a caça ao inimigo.

Não importa o modo pelo qual o problema é encarado, torna-se ôbvio o fato que se tôdas as escoltas do comboio estão empenhadas em combater o submarino, foi escolhida a pior ocasião possível para empreender a ofensiva. Além disso, a escolta fica sem liberdade de movimento, uma vez que, qualquer que seja a linha de ação escolhida, deve ser consi-

derada a fôrça a ser protegida. Finalmente, como se pode pretender uma real capacidade ofensiva quando depende quase exclusivamente da iniciativa do inimigo entrar em combate ou não?

Nenhum estudo sôbre o papel do comboio na batalha contra os submarinos seria completa sem considerarmos o comboio em si. Há inúmeros fatores mostrando que o sistema de comboio está em decadência. Antigamente, obtinha-se a devida proteção pelo agrupamento: hoje, todavia, o acertado é a dispersão. A tremenda ameaça das poderosas armas atômicas obriga os navios a se espalharem em pleno mar e determina que se evitem as concentrações. Ademais, como a velocidade dos submarinos aumenta em relação à do comboio, cresce o perigo para êste. A posição do comboio não está, de modo algum, em segurança e certos visionários prevêem sua substituição por navios de grande velocidade que possam patrulhar e revistar cuidadosamente as rotas a seguir.

Ora, se uma verdadeira ação ofensiva torna-se impossível pelo comboio, onde e como é possível então atacar os submarinos?

A verdadeira estratégia ofensiva anti-submarino é possível pela tática coordeanda feita pelos grupos de caça e destruição.

### *O Conceito Coordenado "Huk"*

Usando de tôda simpatia para com os que defendem o sistema de comboio, deve-se dizer que os meios para empreender uma guerra ofensiva contra o submarino, não existiam praticamente até a parte final da II Grande Guerra. Antes dêste grande conflito, a falta de preparação e um estagnado programa de desenvolvimento deixou-nos totalmente desarmados para enfrentar, em igualdade de condições, os "U-boat". Nosso equipamento era inadequado para lidar com inimigo agindo sob a superfície do mar, e, conseqüentemente, muitos se convenceram de que, em face das limitações das fôrças do ar e do mar, qualquer ação, sem comboio, significava perda de tempo.

Até o advento do radar, o submarino levava grande vantagem sobre os demais navios na detecção a grandes distâncias. Ao passo que os vigias dos navios envidavam os maiores esforços para distinguir, a ponta quase invisível, de um periscópio em um raio limitadíssimo, a posição dos navios era transmitida pelo ruído dos seus hélices aos submarinos situados a milhas de distância. Enquanto o vigia de superfície forçava os olhos contra o sol ou na escuridão da noite para descobrir um insignificante pedaço de superestrutura, seu navio, em comparação, erguia-se do mar como uma montanha. Sob a superfície, o detector de sons (SONAR) procurava localizar o inimigo, mas essa busca era lenta e trabalhosa e as distâncias só eram boas acima de poucas centenas de jardas. Uma vez perdido o contato com o submarino, mesmo por um minuto, era o suficiente para uma difícil retomada de contato.

O avião, com resultados satisfatórios, adicionava milhas às centenas de jardas de procura visual dos navios. Esta era sua principal característica; seu emprêgo, todavia, era imperfeito. Quando o tempo piorava e a visibilidade diminuía, o avião tornava-se praticamente de pouca utilidade. As técnicas de atacar como as táticas de guerra anti-submarino eram deficientes. Pouco progresso se obtivera entre as duas guerras; repentinamente, entramos em outra, sem o devido preparo. Táticas coordenadas pelas forças de superfície ainda estavam para aparecer, ao passo que os submarinos empregavam a tática da "Matilha de Lobos" para seus ataques, quase sempre desastrosos para os navios de superfície.

Outro fator preponderante que influenciava no combate aos submarinos, no princípio da guerra era o de armas disponíveis. A bomba de profundidade, com seu desenho primário, afundava tão vagarosamente que uma simples manobra do submarino bastava para se livrar das bombas, no tempo morto que decorria entre o lançamento e a explosão. A bomba só explodia em uma profundidade preestabelecida e o lançamento de uma salva padrão de bombas servia apenas para agitar as águas, dificultando uma retomada de contato pelo aparelho de som (SONAR). Até mesmo no fim da

II Guerra Mundial, os submarinos evitavam sua destruição imediata, submergindo ao máximo, a fim de ultrapassar os limites de profundidade em que as bombas eram reguladas para explodir. Os resultados dos ataques eram desanimadores; não se poderia, todavia, esperar que melhorassem. À medida que o tempo foi passando e novas armas aperfeiçoadas, a tática foi melhorando gradativamente.

Foi exatamente durante êstes períodos de intenso trabalho de desenvolvimento e de aperfeiçoamento que alguns grupos volveram os olhos para o aspecto da caça na guerra anti-submarino, e frizavam que a caça não estava conseguindo os resultados que as escoltas de comboios obtinham. Isto era verdade, e em uma análise retrospectiva parece que foi principalmente pelo descuido do inimigo que nossos caças conseguiram fazer algo. Todavia, a falha não dizia respeito à teoria da aproximação, mas ao equipamento deficiente de que se dispunha naquela época. Nas proximidades do fim da II Grande Guerra, obteve-se grandes melhoramentos neste setor, de maneira que era possível efetuar uma ofensiva anti-submarino verdadeiramente eficiente. Sob a premência da guerra, tivemos aperfeiçoados: o radar de alta frequência, as bóias sonoras, assim como os torpedos acústicos — para citar apenas alguns.

A tática, nesta nova espécie de guerra, desenvolvia-se firmemente e uma nova concepção para o velho problema de como vencer um submarino foi adquirindo forma em tôrno da idéia fundamental de transferir a iniciativa dêste para as forças de superfície e aérea. Finalmente, o equipamento e as armas necessárias para êste fim foram possibilitando essa tarefa. O princípio era, na realidade, simplíssimo, mas refletia um ânimo verdadeiramente ofensivo.

O primeiro axioma dêste revitalizado conceito era o de que o melhor lugar para se localizar submarinos é em suas bases e nos estaleiros de construção. Devido ao fato de que os alemães tudo fizeram para proteger seus submarinos, as investidas aéreas contra êles foram tão desapontadoras como as outras fases estratégicas dos bombardeios. Apesar disso, 62 submarinos, pelo menos, foram destruídos por bom-

bardeios aéreos no período de 1944-1945. Os reides sôbre as bases, todavia, embora não fôsem tão eficientes como se poderia desejar, foram colocados em terceiro lugar, como um dos mais seguros métodos de afundar submarinos, sendo apenas ultrapassado pelos navios e por aviões saídos de bases terrestres.

O segundo princípio axiomático é que um submarino sem ser molestado e deixado aos seus próprios meios, é um inimigo extremamente perigoso, todavia, obrigado a defender-se, sofre um enorme decréscimo em seu poder ofensivo.

Quando todo esforço anti-submarino se concentra nas proximidades dos comboios, transforma o resto do oceano em um abrigo ideal para os submarinos. Durante a última guerra, por exemplo, à medida que nossa defesa anti-submarina aumentava de intensidade na costa oriental dos EE. UU., os submarinos se retraíam cada vez mais para longe em direção ao meio do oceano. O limitado raio de ação das patrulhas aéreas tornava o centro do Atlântico o local apropriado para o submarino descansar, recuperar-se e se reabastecer de combustível e provisões. Posteriormente, quando o sistema das unidades de destruição se desenvolveu em torno do *navio-aeródromo e de seus aviões*, os alemães se viram seriamente restringidos em sua liberdade de movimentos. A par da capacidade de longo alcance destas forças, havia o poderoso radar que aumentava eficientemente o raio detector e eliminava as restrições que surgiam nas buscas noturnas e com o mau tempo. Embora fôsse uma tarefa extenuante a patrulha de ação longíqua e as buscas em vastas áreas oceânicas, onde geralmente se suspeitava de haver submarinos, êste tipo de ofensiva anti-submarina causou danos à frota de submergíveis alemães. O Almirante Doentz escreveu, logo após a guerra, que a crescente atividade das patrulhas e o advento do radar operando em frequências maiores das que podiam ser interceptadas pelos "U-Boat", seriamente afetaram as operações submarinas alemãs.

'As perdas da "U-Boat" — escrevia o Almirante — que anteriormente eram de cêrca de 13 por cento, subiram rapidamente para 30 e 50%... Estas perdas não foram sofridas

apenas em ataques de comboio mas em pleno mar. Não havia uma parte do Atlântico onde os "U-Boats" estivessem livres de serem localizados pela aviação patrulha, durante o dia ou durante a noite".

Naquele período de guerra em que os alemães começaram a sentir que estavam sendo caçados por todo o mar e se encontravam em perigo constante de serem atacados, nivelamos nossas condições ofensivas com os submarinos. Negava-se, por fim, liberdade de movimentos ao submarino. O comboio era o seu objetivo e ele tentaria conseguí-lo de qualquer maneira. A empresa, contudo, tornara-se cada vez mais difícil para ele, não importava de onde e como começasse.

O terceiro axioma se refere à persistência no esforço anti-submarino. O valor da persistência na luta contra o submarino foi-nos mostrado, nitidamente, na II Guerra Mundial quando muitas vitórias das nossas forças não foram obtidas no primeiro contáto, mas foram o ponto culminante de vários dias de intensas buscas e de ataques. Ao contrário, a falta de constância foi uma das razões mais decisivas na deficiência da organização anti-submarinos dos japoneses. Inúmeras vezes, nossos submarinos seriam fragorosamente derrotados, quando, por alguma razão desconhecida, o inimigo abandonava o ataque. Esta lição foi muito bem aprendida e atualmente representa a base de nossos esforços anti-submarinos. Logo que se mantenha o contáto com um submarino, não mais se deixa de pressionar até que ele seja derrotado. Durante 24 horas por dia, em bom ou mau tempo, as forças cientificamente buscam, atacam e reatacam. Anos atrás, a aplicação deste princípio de persistência seria considerada ridícula, por causa da falta de equipamento de busca e de técnica em seu emprêgo; isto para não se mencionar as limitadas possibilidades de ataques. Conseguiu-se, todavia, este objetivo já na fase final da última guerra e atualmente é lei.

Estes três princípios são partes da base sobre a qual repousa a estrutura de nossa moderna luta contra os submarinos :

- 1) — ataques contínuos sobre os meios vitais de apoio;
- 2) — privação da iniciativa e da liberdade de movimento;
- 3) — ataque persistente em qualquer contato, até a destruição do inimigo.

A aplicação destes princípios é a função precípua de todas as unidades anti-submarino e particularmente das forças de caça e destruição. A bordo de qualquer navio aeródromo, há um destacamento de aeronaves antisubmarinos equipadas com o material apropriado para efetuar buscas, localizar e atacar submarinos. Os contratorpedeiros da cobertura também são equipados para cumprirem as mesmas missões. Cada unidade no grupo complementa a outra e supre suas deficiências.

O avião oferece a vantagem de obter uma busca rápida, longa e eficiente dos submarinos à superfície ou na quota do Snorkell, ao passo que os navios fazem buscas eficazes e atacam os submarinos completamente submersos, isto para mencionar apenas um exemplo desta valiosa coordenação.

E' necessário compreender que a atividade de busca não é uma corrida desordenada na superfície marítima como alguns críticos indicam, e sim a cobertura sistemática de uma área com alta probabilidade de existir submarinos. Envolve a escuta cuidadosa das transmissões de rádio e de radar do submarino, localização de seus pontos de apoio e direção da busca na área específica. As operações são determinadas por informações obtidas de inúmeras fontes, bem como das conhecidas limitações e peculiaridades operativas dos submarinos. De posse destas informações, a força de caça e destruição (HUK) é plenamente capaz de agir durante todo o tempo, incessantemente, dia após dia, em qualquer tempo e em qualquer parte dos mares. Mar nenhum, não importa a distância, pode ser considerado seguro por um submarino inimigo. A qualquer instante, pode surgir um ataque aéreo e logo depois seguido por outro ataque coordenado e combinado com toda a potência dos aviões, helicópteros e navios de superfície. Eis aí uma força livre dos embaraços causados pelos mercantes dos comboios, pronta

para ir onde quer que a luta se apresente e em condições por si só de caçar um submarino até que o destrua completamente. Eis aí a ofensiva.

Pode uma força HUK trazer esta proteção ofensiva para o comboio e para suas rotas? Vamos voltar a um comboio uma vez que todos admitem que o maior número dos submarinos geralmente se encontra nas proximidades das rotas de comboios. O alm. S. E. MORRISON em seu livro "A batalha do Atlântico" — setembro de 1939 — maio de 1943 — salienta que em 16 comboios do Atlântico Norte que perderam 4 ou mais navios cada por ataques de submarinos no período de novembro de 1942 — maio de 1943, o número de submarinos atacantes era maior do que o de navios de escolta. Em outras palavras, pouquíssimo podia fazer a escolta pois que um submarino é um "páreo difícil" para dois contratorpedeiros. Ademais, a situação podia não se prestar a uma ação ofensiva pela escolta. O máximo que se poderia esperar da escolta seria limpar a área rapidamente com um mínimo de perdas possível. De onde poderia vir uma ação ofensiva naquela situação? Devia vir de um grupo de caça e destruição colocado nas proximidades. Quando isto ocorre, este grupo traz consigo mais poderio anti-submarino que toda a escolta de três comboios da II Guerra Mundial poderia oferecer em conjunto.

Depois que os submarinos se desengajam dos ataques ao comboio, oferecem maiores oportunidades de se exporem por várias razões. Podem necessitar recarregar suas baterias; entrar em posição para outro ataque; ou talvez enviar mensagens para a base ou para outros submarinos. Ao fazerem isto, tornam-se vulneráveis ao ataque e as unidades de caça e destruição, que estão nas adjacências. Dificilmente o submarino evitará a detecção por esta força, se o grupo atingir a área de ação logo depois do ataque. As vantagens são evidentes: o comboio e sua escolta prosseguem viagem, cumprindo suas missões, ao passo que a força "HUK" persegue o submarino. Mesmo que não consiga abater o inimigo e perca o contato com êle, a pressão feita sobre o sub-

mersível, arrefece seu moral e tempera sua audácia para o futuro.

A capacidade da força de caça e destruição, em seu papel de caça-submarinos, é superior à que possuem as simples escoltas de comboio. Admitido que a maioria dos submarinos revela sua presença nas vizinhanças dos comboios o importante é que, devido a sua relativa baixa velocidade em imersão, se ela estiver em posição de ataque ele deve estar avançado em relação ao comboio. Isto significa que se houver uma força efetuando buscas na mesma rota do comboio e em sua frente, os submarinos que por ali estiverem, procurando entrar em posição de ataque, serão obrigados a tomar medidas evasivas, de modo a se aproximarem do comboio sem esbarrarem com a força "HUK".

Mesmo que os submarinos consigam escapar dos caças, não poderão, contudo, enfrentar o comboio com a intensidade que poderiam, caso estivessem livres e em segurança para economizar suas forças, sendo assim uma presa mais fácil para a escolta. Nenhuma organização de escolta já conseguiu igualar a capacidade do que pode fazer um grupo de caça e destruição na guerra antisubmarino.

A grande vantagem da ofensiva é exemplificada pela força coordenada que se obtém em agrupar a capacidade tática e a possibilidade que atualmente existem em cada arma e instrumento. Não há, conseqüentemente, desperdício de energia. Mesmo se as escoltas fossem aumentadas e pudessem enfrentar os submarinos que atacam os comboios e se, como alguns afirmam, muitos submarinos atingissem o comboio, ainda assim deixaríamos a porta trazeira aberta. A mesma voz que tem condenado o sistema de caça na guerra antisubmarino é a que reforça seus argumentos com as lições aprendidas na I Guerra Mundial ou possivelmente na Segunda. Dissemos, todavia, no princípio, e há poucos que discordemos disto, que o submarino permanece ainda hoje no terreno da capacidade do desenvolvimento que não se pode imaginar. Nas últimas duas guerras, tivemos que enfrentar senão pouquíssimas possibilidades do submarino; na próxima, será muito diferente.

Que faria, por exemplo, uma escolta de comboio contra os futuros submarinos de reconhecimento, mineiros, piquetes radar, de transporte de tropas e sobretudo aos submarinos lança-projéteis teleguiados e controlados? Estes submarinos evitariam, a todo custo, os comboios. Seriam os últimos a denunciar suas posições disparando um torpedo em um petroleiro, embora possa significar a diferença entre vitória e derrota. A única medida contra esta ameaça é "caçar-procurar-caçar".

A Rússia, atualmente, tem uma força de submarinos muito mais poderosa que tinha Hitler no início da II Guerra Mundial. Possui mais do que suficiente para empregá-los em qualquer forma de ofensiva e não apenas para atacar o tráfego marítimo. Assim sendo, torna-se novamente evidente que o sistema de caça é o melhor, pois sem ele a derrota é certa. Sem a caça, nada deteria o submarino de emergir algumas milhas da costa e lançar um ataque de projeteis teleguiados sobre qualquer cidade costeira, sobre fábricas ou ainda sobre instalações militares. Sem as unidades de procura nada existe para evitar que os submarinos mineiros, ou de reconhecimento, ou transportadores de tropas, possam cumprir suas missões.

Contra a ação ofensiva do submarino é necessário uma verdadeira ação recíproca e não uma simples interpretação de uma antiga função.

É ditada não por possibilidades passadas mas pelas possibilidades presentes e futuras.

Se os EUA e seus aliados desejam encarar o futuro com a confiança que o controle do mar sempre assegurará, então os princípios abaixo devem constituir a espinha dorsal da ofensiva:

- 1) Destruição das instalações de construção, montagem e reparo dos submarinos inimigos;
- 2) Cobertura constante de todas as áreas do oceano onde os submarinos possam operar;
- 3) Incessantes buscas nas rotas dos comboios;

- 4) Bloqueio das rotas que os submarinos terão que transitar;
- 5) Tenacidade e persistência na busca e no ataque;
- 6) Proteção à navegação pelo sistema de comboio ou de rotas evasivas.

Aquêles que menosprezam a busca agressiva se apresaram em demonstrar que uma por uma destas táticas já foi empregada antes, e apenas com sucessos esporádicos. A guerra, todavia, com sua arte e meios, sofre mudanças constantes. Sômente agora começamos a ver a tremenda arma que será, no futuro, o submarino dotado de propulsão atômica. Do mesmo modo, é chocante a comparação entre os meios de que dispõem as fôrças anti-submarino de hoje com os de que dispunham nas duas guerras passadas. Nunca se tornou tão claro que, para que o submarino não se torne o rei dos mares, é necessário que as fôrças que a êle se opõem devam progredir com igual vigor e imaginação, sendo êrro crasso estigmatizar o trabalho atual da ofensiva anti-submarino, comparando-o com os mal equipados e dirigidos resultados dos esforços obtidos há quarenta ou quinze anos passados.

Em uma futura guerra contra o submarino, o comboio poderá ser ou não a solução para o nosso sistema de transporte marítimo; nada indica com segurança que o será. Uma coisa, porém, é certa, se passarmos o dia de hoje esperando derrotar o submarino do futuro com os comboios de ontem, estaremos condenados ao desastre.

O mar é, ao mesmo tempo, nosso aliado e nosso inimigo, pois nos proporciona com imparcialidade os meios para transportar economicamente as nossas mercadorias a grandes distâncias da mesma maneira que abriga o submarino inimigo. Estamos tendendo para a ofensiva com novas armas, novos meios de detecção e novos métodos de atacar o inimigo. Devemos estar preparados para atacar o submarino, não importa onde, com infindável persistência, perícia e agressividade.

## PANORAMA DO PODERIO AÉREO EM 1958

PIERRE BARJOT

Vice-Almirante da Armada Francesa

O ano de 1958 assinala uma etapa. Nos seis anos transcorridos depois do último trabalho sobre o "Poderio Aéreo em 1952", publicado na "*Revue Maritime*" — números de abril e junho de 1952 — realizaram-se consideráveis progressos nos domínios da técnica, especialmente no que se refere à propulsão e guidagem de projéteis.

A aviação de caça pilotada, ainda que tendo atingido à velocidade Mach 2, está vendo-se substituída pelo engenho-robot dirigido por radar, insensível às acelerações que o organismo humano não pode suportar nas evoluções a velocidades supersônicas.

No segundo semestre de 1957, os foguetes balísticos de grande alcance entraram na cena, tanto nos alcances intermediários (I.R.B.M.) como nos intercontinentais (I.C.B.M.). Tendem eles a substituir à aviação de bombardeio de velocidade sônica. Os engenhos de alcance curto e meio tomam eficientemente o lugar da artilharia D.C.A. para a proteção dos navios. Generalizado: para vulnerabilidade dos territórios próximos ao mar aumentou, enquanto cresceu a proteção dos navios. É principalmente a vulnerabilidade das grandes bases fixas que se constitui em fato novo; e o Marechal do Ar soviético Jigaref nos fala de "holocaustos da aviação de bombardeio" em bases monstruosas. Contra tal vulnerabilidade haverá que responder com I.R.B.M. ocultos em esconderijos secretos, ou com submarinos lançadores em submersão de engenhos I.R.B.M., ou com as bases essencialmente móveis que são os porta-aviões?

**As previsões que seguem abrangem o ano 1960 e além.**

*A velocidade dos bombardeiros de 1952 a 1962 passa de Mach 1 a Mach 3* — No momento em que a atualidade se

desloca para os foguetes balísticos, está-se vendo os Estados Unidos insistir na sua série de 603 bombardeiros B-52 de 185 toneladas ao levantar vôo, carregando 40 000 galões (isto é: 105 a 110 toneladas de combustível) para levar a 8 000 quilômetros uma simples bomba H. à velocidade medíocre de Mach 1. Esta custosa série de monomotores fora da moda, cuja entrega, começada em 1957, só ficará terminada no fim de 1959, talvez seja para evitar que as grandes indústrias aeronáuticas travem conhecimento com o desemprego, durante 1958.

A partir de 1959, os B-58 "Hustler" entrarão na sua vez, passando-se à velocidade de Mach 2, à espera por mais três anos (em 1962) dos "Chemical bombers" W.S. 110 A que irão à velocidade Mach 3 e Mach 4.

O "Chemical bomber" é um bombardeiro cujos turbo-reatores queimarão um combustível ao boro (mais potente, de 50% do que os provenientes dos hidro-carburetos) (2)

O bombardeiro com piloto, com velocidades supersônicas (Mach 2 e 4) está, pois, em andamento.

Dos B-36 de 1952, a voar a Mach 0,6, o bombardeiro estratégico terá quadruplicado em dez anos (1962) sua velocidade de penetração. Conta-se com eles para superar o principal "deterrent".

*Projéteis-foguete para bombardeiros pesados* — Acrescentemos que os bombardeiros pesados do Comando Estratégico Aéreo (B.47 e B.52) estão armados de bombas-foguete que lançarão à distância sobre os seus objetivos; tais são os "Rascal", construídos por Bell, de 6 toneladas e destinados ao B.47, e o "Hound Dog", de 10 toneladas, realizado pela North American para os B.52.

Estas bombas-foguete levam cabeça atômica da potência do Megaton (Bomba H.).

(2) Ao nível do mar Mach 1 é = 662 nós (1190 K/h).

O "Rascal" (9,50 m de comprimento e velocidade Mach 1,6) tem um alcance de 150 Km.

O "Hound Dog" (12 m de comprimento, velocidade Mach 1,7) alcança 800 Km.

Projéteis análogos superfície-ar, os "Green Quail", estão em estudo para os B.58 "Hustler" Estes engenhos possuirão também aparelhagem electrónica de contra-ação.

Não será, pois, mais preciso penetrar à força nos ceus adversários; bastará situar-se à distância em posição propícia para o lançamento com relação aos objetivos, logo que estes tenham sido reconhecidos com a necessária precisão.

Os aviões em serviço, ou a entrarem em serviço até 1962, são os seguintes:

#### Aviões com piloto

Missão	Designação	Velocidade (Mach)	Peso (toneladas)	Data
Bombardeiros do S.A.C. (U.S.)	B. 52 "Stratofortress"	0,9	180	1957
	B. 58 "Hustler"	2	100	1959
	WS-110/A. (Em estudo) (A comb. líquido)	3 ou 4	?	1961
Bombardeiros de porta-aviões	North American A 3J	1	31	1957
Caças da U.S.A.F.	Caças F-107	2	30	1961
	X-15 (Em estudo)	6	15	1962
Caças para porta-aviões (assalto e caça)	Douglas Sky Hawk A.4D	0,9	7	operando
	Grumman F.11.F.	1,2	10	"
	Grumman A.2.F.	1,2	8	1960
	North American Fury E.J.4	1	?	
	B. foguete líquido para apontar			
	Chance Vought Crusador F	1,65	13	
8 U1. F.g.U.	2,40	?	1960	
Mac Donnel F.4.H.	2	?		

Projéteis sem piloto

		Alcance (Km)	Velocidade (Mach)	Peso (ton.)	Data	
INTERMEDIÁRIOS (IRBM)	Atmos- féricos	Regulus 2 (Navy)	1 500	0,94	10	1959 abandonado "
		Triton (Navy)	2 500	3,5	10	
		Navajo (Army)	2 500	3		
	Balis- ticos	Thor (U.S.A.F.)	2 500	12	50	1959
		Jupiter (Army)	2 500	12	47	1959
		Polaris (Navy)	2 000	10	15	1960
Inter-condi- cionais (ICBM)	Atm.	Snark	8 000	0,94	23	1960
		Atlas	8 000	20	110	1960
	Balist.	Titan	8 000	20	100	1961

Aviões de ataque britânicos para porta-aviões a entrarem em serviço de 1958 a 1960

	Propulsão	Velocidade Mach	Peso (ton.)	Data
Super Marine Scimitar Envergadura 15 m	Turbo-reator 2 RR Avon	1	16	Meados 58
De Havilland Sea Vixen Envergadura 15 m	2 RR. Avon	1	16	1959
Saunders Roe 53	1 Viper. Fog. liq. Sceptre	1,5	8	Abandonado 1957
Viper Envergadura 7,50 m	Fog. líquido Scep- tre			
Blackburn N.A. 39	2 Havilland Gy- ron-Junior	1,5	18	O protótipo para 1958. Em serviço 1960

*Alcance e precisão dos I.C.B.M.* — A vantagem do avião sem piloto reside em ser conduzido ao seu objetivo pelo homem, seja para a pontaria ser feita à vista, seja pelo radar. Pelo contrário, o problema dos I.B.C.M. ou dos I.R.B.M. está situado além do seu lançamento, no cálculo da distância e do percurso, de sua direção, de todo o qual resulta a precisão do impacto.

A V-2 alemã de 1945 atingia a uns 300 quilômetros. Com uma precisão de 2% do alcance, o afastamento era de 6 K, aos 300 Km.

Para um foguete com um raio de ação de 8 000 Km dotado do mesmo grau de precisão, o círculo de erro atinge os 160 Km de diâmetro, o que já não é mais compatível com o ataque a objetivos industriais ou demográficos, como são os de certas zonas dos Estados Unidos. O Doutor Ralph Lapp ("Aviation Age" de agosto de 1957) admite uma precisão atual de 5 por mil, ou seja, para um I.C.B.M. de 8 000 Km, 40 Km de imprecisão e para um I.R.B.M. de 2 400 Km, doze quilômetros de possível afastamento. Na realidade é necessária uma precisão de 1 a 2 por mil, que nos daria um desvio de 8 a 15 Km no fim do percurso, com duração deste variando entre 10 minutos para os I.R.B.M. de 2 500 Km de alcance e 30 minutos para os I.C.B.M. que atingem os 8 000 Km.

Daí deduz-se que, em igualdade de sistema de direção, o I.R.B.M. possui a vantagem de produzir menores afastamentos, pois que estes são proporcionais ao alcance.

Digamos, de passagem, que os Russos, prestigiando os seus balísticos em agosto passado, lhes atribuíram um desvio de 10 km a 15 km, que corresponderia a um erro de 2 por 1 000 para um foguete de 5 000 a 8 000 quilômetros de alcance.

*Complexidade dos sistemas de direção* — Todos os projéteis balísticos que operam fora do alcance do sistema do radar do lançador exigem serem guiados por um processo esmeradamente pre-regulado, posto que a determinação inicial da direção deverá ser feita com uma precisão de 1/15 de grau.

A trajetória é passível de correção durante a fase da impulsão. Depois, somente pode ser corrigida a inclinação, a partir do momento em que a propulsão pára de agir. Sistemas trigiroscópicos de grande precisão tornam-se necessários; sistemas denominados SINS (Ship's inertia navigation system) Estes acelerômetros integrarão os cálculos de trajetórias, com as correções correspondentes à curvatura da Terra e às acelerações de Coriolis devidas a rotação da Terra.

As acelerações medidas a bordo do projétil, que podem atingir até cinco vezes o peso, devem ser medidas com uma precisão da ordem dos cem milésimos dessa aceleração: isto é, perceber 0,00015 g (Seja, a título de exemplificação, a aceleração de um veículo que empregasse *duas horas e meia* para passar de parado à velocidade de 48 Km). Aos giroscópios não é permitido um desvio superior a 0<sup>o</sup>,001 até 0<sup>o</sup>,002 em meia hora de funcionamento. Resulta daí que a técnica de direção de projéteis para conseguir libertar-se do recurso do radar ou da ação pessoal do homem, criou problemas de grande complexidade.

Os radares dos porta-aviões e dos outros navios e as antenas de teledireção, serão capazes de simplificar tais problemas? Estamos persuadidos da afirmativa, ainda que os técnicos de 1958 não apareçam por enquanto orientados nesta rota do futuro.

*Detecção dos I.C.B.M. pelo radar* — Por enquanto, são os radares o sistema em jogo, especialmente para a defesa.

O radar O.R.D.I.R. (Omni range digital radar), com o seu projetor de 20 metros de diâmetro, permite conhecer a distância e a velocidade do objetivo até a distância de 4 000 Km. Poderia perceber um míssil I.C.B.M. durante 3 500 Km do seu percurso, mais ou menos, a pesar da curvatura terráquea, o que representa 44% do seu percurso de 8 000 Km. Dispor-se-ia assim de um prazo de aproximadamente 13 minutos para pôr em ação projéteis antimísseis, que são o objeto das preocupações atuais.

Radares parecidos, mesmo pesando 100 toneladas, poderiam ser montados em porta-aviões. O seu alcance pode, até, ser prolongado pelos aviões Early Warning.

Um submarino portafoguetes revalorizado pelo "Polaris" — um recém-chegado para o emprêgo dos I.R.B.M. — é o submarino a propulsão nuclear.

O submarino lança-projéteis fez a sua estréia há alguns anos, com o "Regulus", foguete atmosférico a turbo-reação, acomodado num hangar sôbre a ponte, e catapultado em superfície. Dois submarinos convencionais e mais quatro nucleares de classe *Halibut* estão sendo, ou já o foram, adotados a tal efeito.

Depois, o foguete "Polaris", criação do Almirante Robson, tem vindo à cena no fim de 1957. O novo fato levou a U.S. Navy a rever a sua política, no que se refere a submarinos e porta-aviões.

Lembremos que depois dos protótipos *Nautilus* e *Seawolf*, cujas experiências foram realizadas de 1955 a 1957, a atual série de 22 submarinos atômicos U.S. está integrada por quatro tipos:

- 4 *Skate*, de 2 190 t., armados com torpedos clássicos.
- 6 *Skipjack* de 2 700 t, casco *Albacora*, com grande velocidade em imersão. Munidos de armamento clássico.
- 5 *Halibut* lançadores de "Regulus 2"; sendo que o primeiro dêles a entrar em serviço em 1958.
- 3 novos submarinos lança-projéteis I.R.B.M. do tipo "Polaris". Sua tonelagem é de 5 250 t em superfície e 6 000 t em imersão. Postos em grade em 1958, para estarem prontos em 1961-1962.

Ao passar-se do submarino armado com "Regulus" e deslocando 2 800 t, para o submarino munido de "Polaris" e de 6 000 t, a tonelagem duplicou e o submarino tornou-se um verdadeiro cruzador.

*Equivalências financeiras* — O primeiro submarino nuclear dotado de "Polaris" custará 110 milhões de dólares. Como o preço dos três submarinos dêste tipo deve ir aos 285 ou 290 milhões, resulta que existe uma equivalência aproximada, do ponto de vista financeiro, entre os 3 submarinos nucleares e um porta-aviões de 85 000 t, tipo *Enterprise*, também nuclear.

Se quisermos mais outra comparação acharemos que um só foguete "Atlas" tem sem custo na ordem dos 2 milhões de dólares, ao mínimo, e uma Strato-Fortress B 52 atinge aproximadamente os 8 milhões de dólares.

*Engenhos ofensivos catapultáveis por porta-aviões* — Os primeiros projéteis superfície-superfície utilizáveis por porta-aviões, os "Regulus", não são projéteis balísticos. A sua propulsão é atmosférica: turbo-reatores ou — para grandes percursos — stato-reatores. Sabe-se os contratempos dos stato-reatores. Em compensação, o turbo-reator oferece vantagens de segurança e funcionamento comprovadas, como o confirmam a experiência feliz do "Snark" da U.S.A.F. e o êxito dos "Regulus" da Marinha. Se o "Regulus 1" foi idealizado para navios de superfície, o Regulus 2 está previsto para porta-aviões e submarinos atômicos do tipo *Halibut*. As ca-



Embarque de um "Regulus" no submarino atômico Tunny

racterísticas do "Regulus 2", equipado com turbo-reator J-79 é destinado a atingir velocidades beirando os Mach 2, à alti-

tude de 18 000 metros, é bom serem lembradas. Possui somente 6 metros. E' catapultável pelos porta-aviões e, mesmo lançado usando foguete auxiliar, toma uma trajetória próxima da horizontal.

*Os "Polaris", concebidos para os submarinos, podem ser lançados de bordo de submarinos.* — Os foguetes balísticos impelidos por propulsores sólidos são lançados verticalmente. A esse fim, os "Polaris" devem achar-se acomodados a bordo dos submarinos nucleares em dispositivos verticais, à maneira de tubos lança-torpedos erectos e capazes de se abrirem em submersão. Para os porta-aviões pode prever-se a acomodação lateral no casco de alvéolos situados a ambos os lados da ponte de vôo. O seu emprego dar-se-ia nas mesmas condições que a bordo dos submarinos.

O sistema de direção dos "Polaris" é pre-regulado antes do lançamento e em função da posição geográfica do navio com relação ao alvo. Isto exige da parte do submarino imerso uma navegação especialmente precisa. A conservação em trajetória se realiza pela inércia, que fornece uma precisão aceitável até os percursos próprios para o emprego de I.R.B.M. (2 000 km a 4 000 km.).

E' assim que, a partir de 1960 — época em que entrarão em serviço os submarinos lançadores do "Polaris" —, o ataque intercontinental torna-se possível sem que seja indispensável o domínio do mar nem mesmo o dos ares.

Nesta época de mísseis, que se fez do senhorio do ar ?

*O combate aéreo subsiste graças ao projétil ar-ar* — Em 1952 ainda subsistia o trunfo que era o canhão de 20 mm de grande velocidade de tiro. O canhão de 30 mm com mira é desvalorizado pelo seu peso. Os de 50 mm, e até os de 55 mm, já foram preconizados pelos alemães em 1945 juntamente com os projéteis-foguetes R.4M. do mesmo calibre 55 mm, e peso de 4 kg .

A entrada em serviço de foguetes de combate aéreo "Mighty Mouse" e dos primeiros "Sparrow" data da guerra da Coréia em 1951.

A partir dessa época realizaram-se consideráveis progressos: Tais os "Sidewinder" de 70 kg de peso e velocidade de Mach 2,5 provistos de cabeça buscadora por infra-verme-

lhos; os "Sparrow II, derivados dos "Sparrow I", de 159 kg com direção por "beam radar" emitidos pelo avião, e velocidade de Mach 2,8.

Há também, na marinha francesa, os Nord 5103, de um peso de 135 kg, montados sobre os "Aquilon 203" e apontados mediante radar de bordo do APQ 65, com resultados especialmente satisfatórios.

Todos êstes engenhos sucedem, pois, o canhão de 20 mm do qual decuplicam o alcance que passou dos 400 m aos 4 000 m.



Um avião da Marinha americana armado de projéteis ar-ar "Sparrow"

Armado do seu engenho ar-ar de 150 kg de peso com o qual substitui o canhão, o artilheiro do caça não parece sentir mais a necessidade de superioridade nítida de "performance" sobre o bombardeiro. De fato, já não mais precisa de su-

premacia na altitude ou de superioridade na velocidade; margem suficiente para manobra e para localizar o adversário no radar, é tudo quanto êle precisa.

Esta observação é válida para combates a velocidades até Mach 2. Além dessa velocidade, as manobras de aproximação deverão ser feitas com acelerações tais — da ordem de 6 e 10 a 15 g que o organismo humano não as poderá suportar.

Assim, pois, o combate aéreo de amanhã continuará a existir mercê aos projéteis ar-ar teleguiados. Êles permitirão aos pilotos manobras menos delicadas do que as exigidas pelo canhão, ataques eficientes a menor proximidade do inimigo. Para apoiar e preparar a sua ação intervirão os recém-vindos ao ceu: os engenhos superfície-ar sem pilôto, dirigidos pelo radar dos navios.

Eis um quadro comparativo do projéteis ar-ar das nações do Pacto do Atlântico.

Nação	Designação	Propulsor	Compr. (metros)	Peso (quilos)	Alcance (Km.)	Velocidade (Mach)	Sistema de guia
U S Navy	M i g h t y Mouse			8,4		2,7	não guiado
U S	Foguetes de barragem Falcon	Propergol sólido	2	54,5	8	2	
U S Navy	Sidewinder	Propergol sólido	2,85	70	4	2,5	Cabeça a infra-ver- melho e feixe de ra- dar
U S Navy	Sparrow III	Propergol sólido	3,60	159	8	2,8	
Inglês	Fireflash	Faire	2,75		2,5	2	Bean rider
Inglês	Firestreak	de H a v i l- land	3,15	Segr.	Segr.	2,5	Cabeça a i- n- fra-verme- lho
Francês	Nord 5 103. Tipo J	Propergol sólido	2,50	125	5	1,7	Montados sobre
	Nord 5 103 Tipo M	Propergol sólido		180	8	2	Aquillon 203. Apontando por radar APQ-65

*Engenhos superficie-ar e aviões sem piloto* — Limitando este estudo ao caso da US Navy, opdemos afirmar que os projéteis superficie-ar (Mach 2,5) são os seguintes:

- “Tartar”, para a luta a curta distância, contra aviões;
- “Terrier”, de 20 km de alcance e meia tonelada de peso
- “Talos”, de alcance na ordem dos 80 Km e de peso de 1 300 K.

O “Terrier” é construído pela Convair, a partir de janeiro de 1953. Começaram as experiências em setembro de 1951 e ficou pronto em 1956. Tem sido montado nos cruzadores *Boston* e *Canberra* em 1956-1957. Está destinado ao armamento do quinto *Forrestal* — o *Kitty Hawk* — cuja entrada em serviço prevê-se para 1959, e para o que deverá segui-lo — o *Constellation* — em 1960, sem se contar a série de cruza-



O Mississippi lança uma salva de “Terriers”

dores clássicos novos *Topeka*, *Springfield* e *Providence*. Também três contratorpedeiros foram com êle equipados, porém com só uma rampa dupla. Mais treze contratorpedeiros ou fragatas estão em transformação no decorrer do ano 1958.

Os Estados Unidos disporão em 1959 de 18 navios equipados com "Terrier", sendo as seguintes as características do seu emprego: Disposto sôbre reparo duplo, permite o lançamento de salvas de dois projéteis cada 20 segundos.

Um objetivo detectado pelo radar de buscas permite concentrar sôbre êle os radares de control os quais movimentam por telecomando os dois reparos duplos. Logo depois que o objetivo se coloca ao alcance dos projéteis, êle são lançados — sem fazer pontaria inicial — no plano vertical do inimigo. No primeiro estágio, a propulsão obtida pelo "booster" leva o projétil à velocidade de Mach 2 num tempo de dois segundos e meio. Nesse momento, o foguete propulsor se desprende, e se acende a carga própria do projétil, a qual arde pelo espaço de, aproximadamente, 25 segundos. Logo ao desprender-se o foguete impulsante, o projétil é captado por um feixe de radar bem espalhado ("galhering beam") e, depois, reduzido a um pincel muito estreito (center beam). O radar é do tipo SPQ-5.

Esse "center beam" é imediatamente levado a coincidir com o feixe de radar refletido pelo avião. O "Terrier" avança ao longo do raio de radar descrevendo uma hélice muito alongada da qual não se afasta além de três ou quatro metros. Nas proximidades do alvo o "Terrier" é detoadado por um detonante de influência (proximity fuse).

A instalação a bordo é ao mesmo tempo simples e sólida; os paíós contêm 100 mísseis dispostos verticalmente. Próximos acham-se os compartimentos de manutenção (Maintenance and servicing rooms) nos quais cada projétil é submetido a provas uma vez por mês. São necessárias quatro horas para a total verificação do engenho, a qual se leva a cabo sôbre um banco automático (dois para cada câmara de manutenção). Cada banco possui 24 registros vermelhos, todos êles acesos ao momento de começar a prova. Tôdas as operações se realizam automaticamente, e, se elas são favoráveis,

os registros luminosos devem apagar-se sucessivamente. Se algum deles ficar aceso, é que a verificação a êle correspondente revelou um defeito que é imediatamente reparado.

A equipe de manutenção do serviço dos mísseis compõe-se de 100 homens, dos quais 4 oficiais. Aos postos de combate, 2 homens, são os bastantes para pôr a funcionar os dispositivos de cada reparo, porque tudo é de funcionamento automático.

Tal como êle é, o "terrier" sobrepuja amplamente o canhão de 127 mm. O Almirante Brown, Comandante da IV Esquadra, declarou em entrevista à imprensa dada em Malta no mês de abril de 1957, que o "Terrier" era quase cem por cem eficiente. De fato, segundo o Comandante do *Boston* conta-se com 70% de eficiência, e com dois projéteis tem-se a certeza de derrubar um avião que estiver a tiro, o que significa 100%.

Os radares de contróle seriam praticamente impossíveis de perturbar, em consequência da sua potência (radar SPQ-5). de perturbar, em consequência da sua potência (radar SPQ-5).

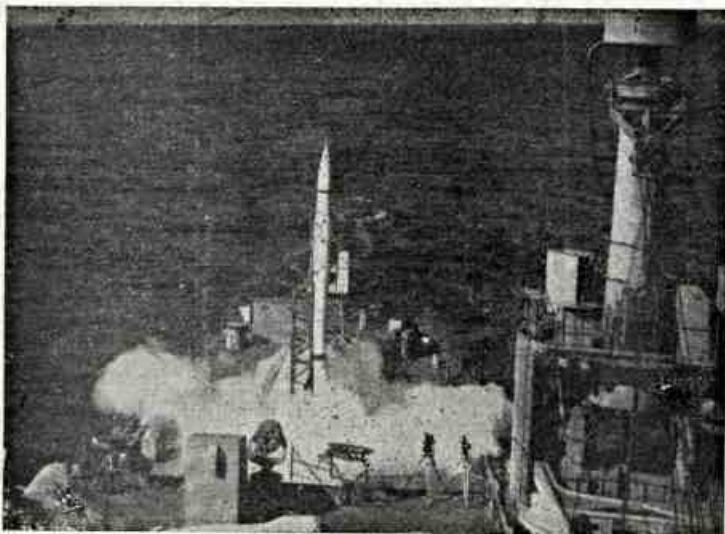
O "Terrier" ou "Talos" — evitarão aos porta-aviões as patrulhas de interceptação a voar nas imediações dêssas unidades. E assim o F.4D Sky-Ray, inicialmente previsto como interceptor de alerta, com 50 minutos de autonomia, transformou-se em interceptor em qualquer tempo com autonomia de duas horas.

### O "Talos"

O "Talos", que tomou seu nome do homem de bronze a quem a Mitologia encomendara a defesa da Creta de Minos, acaba de realizar a sua primeira experiência em terra, em outubro de 1957. Mostra-se desde já muito superior ao "Mike Ajax" do Exército dos Estados Unidos. Seria quatro vezes mais preciso, e ocuparia lugar oito vezes menor. Deve ser experimentado nos novos cruzadores *Galveston* (convencional) e *Long Beach* (nuclear).

Resumindo: os porta-aviões armados de "Terrier" e, forçosamente escoltados por cruzadores armados de "Talos", nada haverão a temer dos aviões supersônicos (até Mach 2 e 3)

que conseguirem penetrar em distâncias da ordem dos 150 k a 200 k; isto é, ao alcance da captação dos radares. A maior distância, a interceptação poderia ser realizada pelos projéteis tipo "Bomarc", verdadeiros caças-robot guiados pelo radar.



Momento do lançamento de um "Viking" de bordo do USS Norton.

O "Bomarc", caça-robot — O Bomarc, na sua idealização de 1952, é movimentado por dois reatores Macquardt. Com peso aproximado de 7 toneladas, seu comprimento é de 13 metros e a envergadura de 5.50m, com velocidade de cruzeiro Mach 2,7 e o alcance de 350 a 400 quilômetros. Seu lançamento é feito por um foguete de oxigênio líquido e querosene.

O P.C. que dirige os "Bomarc" está construído para interceptar ao mesmo tempo doze reides. O P.C. Bomarc pode igualmente conduzir caças com piloto.

Na sua mais recente versão o "Bomarc" substituiu o seu primitivo processo de lançamento por outro a propérgol sólido.

O "Bomarc", verdadeiro caça sem piloto, está ele mesmo armado de projéteis ar-ar e pode ser lançado seja dos porta-

-aviões, seja de bordo de cruzadores (Air Defense Ships), seja de terra.

Na atualidade a Fôrça Aérea dos Estados Unidos tem encomendados 100 "Bomarc".

Em resumo: o porta-aviões dos anos próximos disporá de um arsenal de projéteis, tanto ao seu bordo como nas unidades de acompanhamento, o que vem assegurar-lhe a imunidade dentro dos limites do alcance dos seus radares (300 quilômetros para os novos radares). No momento e para os anos próximos pode-se assim admitir que os projéteis ar-ar dos aviões embarcados e os superfície-ar dos navios garantiram a defesa do porta-aviões contra os aviões de velocidade supersônica até Mach 2 ou 2,5 visíveis no radar.

Vê-se, pois, que o porta-aviões não é assim tão vulnerável como os seus adversários dão a entender.

*O porta-aviões e o domínio eletrônico* — A vantagem es-ICBM — Mas torna-se necessário olhar para mais longe: o porta-aviões poder-se-á defender dos projéteis balísticos de velocidades de Mach 15 e Mach 20.

Muito recentemente o Diretor da Divisão de projéteis sem piloto de Casa Boeing, senhor Lysle Wood, tem revelado que está estudando foguetes de elevado Mach (25), guiáveis pelo radar, para interceptar os projéteis balísticos. Existe aí, não pode negar-se, uma nova perspectiva para os porta-aviões cuja posição no meio dos oceanos tornar-se-ia essencialmente *intercontinental* e, conseqüentemente, preponderante.

*O porta-aviões e o domínio eletrônico* — A vantagem essencial do porta-aviões acha-se na sua mastreação-radar, muito desenvolvida. Essa vantagem nunca poderá ser conseguida pelo submarino: submerso, fica excluído da rêde das ondas radio-elétricas, que não se propagam na água, e que, também, não podem ser desde êle emitidas. A precisão do impacto, que poderá ser aperfeiçoada por aviões de condução partidos dos porta-aviões ou por A.E.W. costeiros em cocperação com a frota, é mais um trunfo suplementar para o porta-aviões.

Por enquanto se trata somente de radares de defesa. Assim, no *Victorious*, que acaba de ser remodelado, um novo

radar 984 integra simultaneamente o azimute, situação e distância de aviões inimigos ou amigos, com ou sem piloto. E permite aos mísseis de defesa e aos aviões destinados à guia de projéteis ofensivos, operar em segurança, sob a abóbada electrónica.

*Aviões de decolagem semivertical.* — Resta saber quais serão amanhã, ao lado dos projéteis-robots, os aviões com piloto dos porta-aviões.

Têm-se em vista atualmente aviões pesados portadores da bomba atômica. Tais, os bi-reatores ingleses 'Scimitar' e "SeaVixen". e o "Blackburn 39".

Também estão previstos caças; sejam caças leves, A. 4-D de 7 toneladas, sejam os caças pesados "F. 4. H. Mac Donnell" de 30 toneladas; todos êles pilotados, provistos de turbo-reatores, cuja impulsão representa 50% da tonelagem ao levantar vôo.

O porta-aviões de amanhã preferirá, talvez, aviões sem asas — os "aerodinos" —, com decolagem semivertical, por desviadores de jacto, cujo estudo empreendeu o doutor Lipisch (Vide "Interavia" de janeiro de 1958). Êstes "aerodinos" servirão tanto para aviões de assalto guiadores, como para aviões anti-submarinos. Para levantar vôo e para pouso só precisam de uma plataforma mais reduzida que as dos grandes porta-aviões atualmente, previstos.

E' de ser notado que o pêso de potência motriz vai em incessante decréscimo e que a força de impulsão dos turbo-reatores aumenta em relação ao pêso do avião. No "Trident M" de 5 toneladas, que recebe um impulso de aproximadamente 5 toneladas, se chega mais ou menos à paridade. Já com os turbo-reatores desenvolvendo na decolagem um impulso estático de 85% do pêso torna-se, mais cômodo levantar o vôo ou ser catapultado.

*Espiada sôbre o avião espacial* — O "Sputnick" foi concebido pelos soviéticos para girar no espaço; os Americanos têm uma concepção diferente: a do avião espacial. Nos anunciam em Norte-América a realização do X15, que deve fazer os seus primeiros vôos no decorrer de 1958.

O X15 é um avião com piloto movimentado a propegol líquido, e cuja velocidade atingiria os 6 ou 7 Mach, ascendendo a altura de 300 a 500 quilômetros. Se chegado a esse ponto, um foguete lhe desse um impulso suplementar para pô-lo em velocidade de 2 500 quilômetros, poderia entrar em órbita em tórno da terra, à maneira dum sputnik (1).

Este avião espacial teria ao menos a vantagem de poder trazer de novo à Terra o piloto, o que comprova que o avião pilotado ainda não disse a essa última palavra, ao contrário do que se afirma no "Livro Branco" britânico de 1957.

Em todo caso, do "Sputnik" sem alma passa-se ao homem, para a conquista do espaço. Se as experiências do X15 forem concludentes em 1958, poder-se-á conceber o vôo espacial para os tempos de 1965.

Observe-se que o "North American X.15" comportará aselhas aerodinâmicas convencionais para voar na atmosfera até 30 000 metros de altitude e de comandos a reação, para se deslocar no espaço.

*Melhora na imunidade do porta-aviões.* — O porta-aviões moderno é necessariamente uma grande unidade indo das 23 000 toneladas de um *Clemenceau* às 36 000 de um *Eagle* ou às 60 000 de um *Forrestal*, quando não às 85 000 de um *Enterprise*.

Mercê aos seus radares muito desenvolvidos, o porta-aviões poderá pôr em ação todo um conjunto de aviões pilotados, e garantir a própria defesa por meio de engenhos sem piloto: os "terrier" para defesa próxima (20 k. de alcance) e os "Talos" para defesa distante (80 k. mais ou menos).

Conservará os interceptores com piloto perante os interceptores sem piloto do gênero Bomarc de 250 a 300 k de alcance?

Possuidor de uma electrónica de 300 k. de raio, pouco tem a temer, o porta-aviões, dos aviões lançadores de bombas termo-nucleares, de velocidades até Mach 2 ou 3. Amanhã, uma electrónica mais desenvolvida permitir-lhe-á conduzir projé-

---

Para o "Sputnik 1" americano o perigiu da elipse-órbita é somente de 219 milhas da Terra (350 k). E para o mais recente — o "Vanguard" — é de 245 milhas (640 k.).

teis I.C.B.M. que virão dar-lhe imunidade também contra os projéteis balísticos.

A sobrevivência do navio porta-aviões está, em soma, essencialmente ligada ao emprêgo dos seus radares.

Anuncia-se-nos para amanhã como um centro electrónico o porta-foguetes com plataforma, mais do que como uma unidade exclusivamente armada de aviões.

O lançamento horizontal de aviões sem piloto, ou com êle, poderá ser coordenado com o lançamento balístico de projéteis e lançamento oblíquo de aviões "aerodinos" com desviadores de jacto. Reduzidas, provavelmente, as plataformas pelas novas técnicas, serão acrescentados lateralmente tubos verticais para lançamento de projéteis "Polaris".

Não sendo incompatíveis aviões e projéteis na sua disposição na plataforma, o comprimento das pontes de vôo será talvez calculada em consequência. Sempre ficará, porém, a necessidade de uma plataforma para o homem poder inteir, bem pela electrónica bem pelos aviões guiadores; Não se faz a guerra sem homens.

*O domínio do mar.* — Quem fala em submarino lançador de foguetes fala em navio *monovalente*, que responde plenamente a novo conceito de potência de golpear.

Pelo contrário — e é esta a sua qualidade predominante — o porta-aviões é uma unidade *polivalente*. Pode adaptar-se ao lançamento de projéteis ofensivos, aos quais ajudará com seus radares para conseguir a precisão do impacto; porém a sua missão precípua continua a ser o mantimento do domínio dos mares e, consequentemente o domínio das costas.

Êle é apto para intervir nas guerras limitadas, enquanto que o submarino porta-foguetes não o é.

Sempre que precisarmos manter a proteção das rotas marítimas e intervir em lutas de superfície, o porta-aviões será necessário.

Finalmente, enquanto a Rússia se mantiver pronta para pôr em ação 450 submarinos, ou mais, o porta-aviões será necessário.

De qualquer maneira a missão do porta-aviões não parece achar-se em declínio. E previsível que êle venha desen-

volver-se ainda mais. Possivelmente excluirá sob formas novas ou modificadas em função da entrada em ação dos mísseis de que êle mesmo sonha ser portador; porém, continuando a participar no poderio aéreo durante os dias de 1965, como tem vindo acontecendo nos de 1950.

*Tradução da "Revue Maritime" por P. de M.*

# RESPIGA

SUMÁRIO: — *O Porta-aviões — A Marinha Mercante Soviética — A compra do porta-aviões.*

## O PORTA-AVIÕES

*Acyr Dias de Carvalho Rocha*  
Capitão-do-Mar-e-Guerra

Problema da maior atualidade, já que o Brasil adquiriu na Inglaterra um Navio-Aeródromo (Porta-Aviões) e muito se discute sobre a conveniência ou não dessa aquisição, sobre o seu preço, sua atualização — por muitos interpretada erroneamente como reparos de que o navio precisava — etc., aproveitamos a oportunidade que se nos depara para procurar apresentar o problema à meditação dos ilustres leitores desta revista.

Inicialmente uma explicação necessária. Porque razão os Oficiais de Marinha denominam Navio-Aeródromo a esse navio recentemente adquirido, que os leigos conhecem como Porta-Aviões? Expliquemo-nos: Porta-Aviões é a embarcação que, simplesmente, transporta aviões sobre as águas, ao passo que Navio-Aeródromo é a embarcação que, além de transportá-los, está em condições de repará-los e, o que é primordial, utilizá-los como arma, enviando-os à distâncias consideráveis, quer em missões de ataque (objetivando a procura e destruição do inimigo), quer em missões defensivas (vigilando os mares e alertando a força naval quando descobrir quaisquer embarcações suspeitas). Assim, há uma grande diferença entre um simples Porta-Aviões e um Navio-Aeródromo!

Não temos a pretensão, neste artigo ligeiro, de esclarecer completamente as razões que limitam a favor da acerta-

da aquisição do Navio-Aeródromo. Pretendemos somente chamar a atenção dos leitores para um magno problema da defesa nacional, problema de cuja importância todos os patriotas devem se inteirar. O Brasil, por sua situação geográfica, depende do mar! Seus oito e meio milhões de quilômetros quadrados são limitados com os países vizinhos por 16.875 quilômetros e, com o Oceano Atlântico por cerca de 9.000 quilômetros. E, enquanto seus limites terrestres estão defendidos pela força moral da Organização dos Estados Americanos, suas costas e seus portos só poderão estar a coberto de uma agressão, vinda do mar, se o Brasil possuir uma poderosa Força Naval, coadjuvada por uma Força Aérea bem aparelhada.

E' importante anotar que, dos 60 milhões de habitantes do Brasil, — pouco menos da metade da população da América do Sul — cerca de 70% vivem nas proximidades do mar...

Agora uma lembrança e uma advertência! Desde a mais remota antiguidade, quem obteve o domínio dos mares venceu as guerras! Temístocles, apesar de sua inferioridade numérica, venceu a primeira batalha naval de que há notícias (ano 480 antes da era Cristã) e essa vitória foi decisiva para os gregos. Xerxes, com todo o seu poderio, teve de fugir e abandonar as veleidades de subjugar os gregos!...

Muitos outros exemplos servem para comprovar essa nossa tese, e, para só citar alguns mais recentes, temos as vitórias navais de Nelson — ao tempo de Napoleão todo poderoso no continente europeu —, de Barroso em Riachuelo — decisiva na Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai —, de Togo em Tsushima — que forçou a paz na guerra russo-japonêsa — e os dois conflitos mundiais de nosso século, em que os vencedores foram aqueles que tinham o domínio dos mares.

Na Europa os nazistas e os fascistas só foram derrotados porque o Domínio do Mar sempre pertenceu aos seus inimigos e no Pacífico os japoneses devem a sua derrota a não terem podido desbaratar as forças navais americanas. Seu avanço inicial e espetacular foi consequência de seu Domí-

nio do Mar e sua derrota final foi devido a ter desaparecido esse domínio, que lhes foi arrebatado pelos norte-americanos.

Do último relatório do Almirante Ernest King, Comandante em Chefe da Esquadra dos Estados Unidos consta:

“Nunca antes na história da guerra, houve um exemplo mais convincente quanto à eficácia do poder naval, do que quando um exército *não derrotado*, bem armado e altamente eficiente, *de mais de um milhão de homens*, entregou a mãe-pátria incondicionalmente ao invasor, sem mesmo oferecer resistência”. (os grifos são nossos).

Parece-nos sintomático e bastante elucidativo!

Nos dias de hoje, na era atômica, uma vez mais, podemos verificar a importância das esquadras poderosas. Não pode haver dúvida de que um ataque atômico de surpresa, poderá trazer grandes dificuldades ao país atacado, sendo mesmo decisivo, se não houver represálias eficazes e imediatas. No entanto, se as instalações terrestres e portuárias são alvos possivelmente preferenciais, a mobilidade da Frota de Guerra evitará a sua destruição e poderá ser e será certamente, fator decisivo para o exército das represálias contra o ataque.

Hoje as esquadras de combate têm como núcleo o Navio-Aeródromo. O papel anteriormente desempenhado pelo Encouraçado cabe atualmente ao NAe. Na guerra do Pacífico batalhas navais foram decididas no ar, pelos aviões dos NAe, sem que as esquadras se avistassem sequer.

Voltemos porém ao nosso País! Seu vastíssimo território exige meios de transportes ininterruptos e baratos. No entanto só possuímos 37 093 Km. de estradas de ferro (1955) e 499 426 Km. de estradas de rodagem (fins de 1956) das quais somente 3 138 Km. são de estradas pavimentadas e 71 022 K. de revestimento primário e precário, não devendo realmente merecer o nome de estradas de rodagem os demais 425 266 Km.. Não dispomos de dados atualizados quanto ao volume de transporte de mercadorias por estradas de ferro e de rodagem.

Relativamente ao transporte aéreo, de preço bastante elevado para o transporte de mercadorias, sabemos que, em 1955, as 28 companhias que cruzam diàriamente os céus do Brasil, de norte a sul e de leste a oeste, efetuaram 142 426 viagens, transportando 2 894 139 passageiros e movimentando 106 809 toneladas de bagagens e carga. No mesmo ano, das 467 embarcações de mais de 100 toneladas, pertencentes a 191 armadores, sòmente o Lóide Brasileiro transportou em seus 62 navios 54 792 passageiros e 1 794 655 toneladas de carga.

Já imaginou o leitor, no caso de uma nova guerra mundial, em que o Brasil fatalmente será envolvido, se o inimigo paralizar ou sòmente dificultar a navegação marítima? Sabe o leitor que, no último conflito mundial perdemos 31 navios mercantes torpedeados e que 971 passageiros e tripulantes morreram em consequência dèsses afundamentos? Quantos milhões de cruzeiros foram perdidos? Só o Lóide Brasileiro perdeu navios cujo valor excedia e 400 milhões e a carga por èles transportada valia mais de 340 milhões de cruzeiros.

Racionamento, dificuldades várias, elevação do custo de vida, foram as consequências da guerra, de não terem os responsáveis pelo país atendido às constantes ponderações das autoridades navais que, antes da guerra, sempre pleiteavam um programa mínimo para formar o núcleo necessário a uma rápida expansão em tempo de guerra... Tivemos de receber auxílio concreto de nossos aliados do norte do continente, em bases e instalações navais, navios e homens!...

Sabe o leitor quantos marinheiros perdeu a Marinha de Guerra em operações? Sòmente no *Vital de Oliveira*, *Camaquã* e *Bahia* pranteamos 465 comapnheiros que não mais regressaram aos seus lares...

Sabe o leitor que, durante a Segunda Guerra Mundial, a Sub-área do Atlântico Sul foi um Teatro de Operações secundário mas, apesar disso, houve necessidade de manter um total de 250 navios de guerra, em constante movimentação para conter a ameaça submarina e de possíveis corsários de superfície? Sabe que, infelizmente para o Brasil, dèsses 250 navios de guerra 171 eram norte-americanos de todos os ti-

pos, destacando-se 6 Cruzadores Pesados, 4 Navios-Aeródromos, 19 contratorpedeiros de grande porte, 12 Contratorpedeiros de Escolta e 26 Caças-Submarinos além de outros tipos de navios como Tenders de Hidro-Aviões, Navios Patrulhadores, etc.? O que acontecerá quando o Atlântico Sul se tornar um Teatro de Operações principal? Não desejamos ver paralizada a vida nacional pela ameaça submarina ao nosso tráfego marítimo.

E é para impedir que voltem as dificuldades sentidas por ocasião da 2.<sup>a</sup> Grande Guerra, para que não tenhamos a lamentar novos afundamentos, novas perdas de vidas preciosas, outros milhões de cruzeiros desaparecidos no fundo dos oceanos, que a Marinha do Brasil precisa ser aparelhada e que o o Navio-Aeródromo foi adquirido e está sendo remodelado. A aquisição foi feita em condições excepcionalmente vantajosas para a nossa economia, já que a construção de um, além do longo tempo decorrido importaria em um preço superior a 6 ou 8 vezes mais do que o dispendido na aquisição do *ex-Vengeance*, já pronto. Se atentarmos para o fato de que esse NAE custou, durante a guerra, 15 milhões de libras e nos foi cedido por 1,1 milhões e que, remodelado, ficará por, aproximadamente 3,5 milhões de libras (ou sejam, cerca de 700 milhões de cruzeiros) não se pode deixar de classificar como excelente a transação realizada entre os Governos do Brasil e do Reino Unido.

Quanto à remodelação, foi decidida pelas altas autoridades navais, depois de prolongados estudos quanto a maior conveniência para o país, se a vinda imediata, isto é, dentro de curto prazo, mas só podendo atuar os aviões convencionais, ou se a demora de dois a três anos para remodelação, podendo então utilizar aviões dos mais modernos existentes na aviação naval.

Ao chegar ao Brasil o NAE *Minas Gerais*, ficará a Marinha melhor aparelhada para enfrentar as situações que surjam, sem que, naturalmente, a simples presença de um *único* NAE importe em *segurança absoluta* contra ataques inimigos. Pode-se afirmar no entanto que sem Navios-Aeródromos, a navegação, mesmo a de cabotagem ao longo da

costa, estará completamente desprotegida contra quaisquer ataques inimigos. Um comboio, de cuja escolta faça parte um Navio-Aeródromo, estará a salvo de um ataque inimigo, porque os aviões do NAE prescrutam os mares, algumas centenas de milhas a frente, investigando e impedindo a aproximação de quaisquer inimigos, sejam aviões, navios corsários ou submarinos. O mesmo não poderão fazer os aviões baseados em terra, com a mesma eficiência! Não somos nós que fazemos esta afirmativa! São os fatos concretos, são os relatórios da 2.<sup>a</sup> Guerra Mundial, quer dos aliados, quer dos então adversários.

Sabemos que Mussolini, ao receber em audiência o Almirante Jachino, derrotado pelos ingleses em Matapan, se penitenciou de ter apoiado a formação da Reggia Aeronáutica, como aviação única, impedindo que a Marinha tivesse sua cobertura aérea, principal fator da derrota... Tomamos conhecimento, após a guerra, das disputas, algumas vezes bastante veementes, entre o todo poderoso Chefe da Luftwaffe e o Grande Almirante Raeder. Apesar da argumentação sensata do Almirante Raeder, a aviação de Goering não prestou à Esquadra alemã o apoio necessário, porquanto sua vaidade não o deixava compreender que a aviação quando utilizada como *arma* tem de estar subordinada a quem a utiliza e não ao supremo comando aéreo.

Finalmente, do terceiro e último relatório do Almirante Ernest King, Comandante em Chefe da Esquadra dos Estados Unidos e Chefe das Operações Navais extrai-se o seguinte: "*A derrota do Japão foi devido inteiramente ao nosso esmagador poder naval*" e esse poder naval era baseado em Forças-Tarefas equilibradas, que se compunham de Navios-Aeródromos, Cruzadores, Contratorpedeiros e outros tipos de navios, Aviação Naval, Fuzileiros Navais e um bem organizado serviço de reabastecimento, que compreendia desde o incentivo às indústrias de guerra, ao preparo das estradas de ferro e de rodagem ao aparelhamento dos portos e instalações portuárias, à organização dos comboios e à estocagem dos artigos essenciais.

Para finalizar, reportemo-nos às palavras proferidas pelo Senador Cunha Mello, recentemente, quando, da tribuna do Senado esclarecia seus pares relativamente à aquisição do Navio-Aeródromo: “A defesa nacional não é assunto que dependa da vontade de qualquer um: é um imperativo imposto pelo destino e as suas responsabilidades estão indissolúvelmente vinculadas ao valor dos interesses materiais em jôgo, os quais por seu turno são uma função do desenvolvimento do país, de suas indústrias, do seu comércio, da importância de suas linhas marítimas de comunicação em relação à vida da população e à conduta de possíveis operações de guerra, das necessidades logísticas nacionais e, finalmente, da posição da Nação em face aos compromissos assumidos para manutenção dos tratados aos quais se ache ligada, seja por interesse próprio seja por interesse comum a muitas outras Nações a eia virtualmente associadas”. E, mais adiante:

“Associando-se ao grupo de Nações anti-comunistas, o Brasil assumiu responsabilidades extremamente elevadas e passou a correr os riscos iminentes que a tôdas assoberbará no dia fatal do desencadeamento da guerra que vai decidir os destinos da humanidade. Estas responsabilidades se traduzem na defesa do tráfego marítimo do Atlântico Sul e do litoral imenso que vai do Cabo Norte ao Chuí, em uma extensão de cêrca de nove mil quilômetros. Aí reside tôda a razão de ser da existência de um poder naval adequado às vultosas responsabilidades assumidas pela Nação, e a serem cumpridas pela Marinha”. Mais além, em sua vibrante oratória, diz o Senador Cunha Mello:

“Quem observar cuidadosamente um simples mapa geográfico e atentar para a situação do Brasil e de sua frente marítima; quem imaginar quais serão as responsabilidades que lhe caberão, além das que já naturalmente lhe estão atribuídas, no dia em que, irrompendo um novo conflito mundial, as rotas do Suez e do Panamá forem fechadas, fazendo todo o tráfego marítimo do Pacífico e do Índico, para o Atlântico Sul através o estreito de Magalhães, o Cabo de Horn e o Cabo da Bôa Esperança, tornando o Brasil ponto obrigatório de

reabastecimento a um número elevadíssimo de navios, dos quais dependerá a vida de tôdas as Nações democráticas, há de realmente compreender qual a importância da existência de um poder naval capaz de dar, se não total proteção, pelo menos uma ajuda substancial à cobertura dessa imensa caudal da qual depende, também, a própria vida de nossa população”.

Nessas condições, prezados leitores, cremos alcançado o nosso propósito — apresentar o problema do Navio-Aeródromo à meditação de todos.

---

### A MARINHA MERCANTE SOVIÉTICA

por V. Georges Rada

O desenvolvimento da marinha mercante soviética está ligado, em parte, ao recente desenvolvimento das trocas comerciais da URSS com os países estrangeiros e principalmente com os países subdesenvolvidos do Oriente Médio, da América Latina e, mais recentemente, da África.

E' conveniente, no entanto, notar que essa ascensão dinâmica do comércio exterior soviético não foi seguida, pelo menos em sua fase inicial, por um ritmo igual nas construções navais.

Embora os transportes marítimos tenham aumentado entre 1950 e 1955 em 73%, a maioria do comércio exterior soviético continuava tributária das marinhas estrangeiras em cerca de 88%, somente 12% de seu volume utilizando a marinha nacional.

A participação da frota soviética no comércio exterior passou entre 1955 e 1956 de 12 a 55,6%. Em 15 de junho de 1956, a URSS possuía — segundo o "Lloyd's Register of Shipping" — uma marinha de 2.635.961 toneladas.

O ritmo no qual o Kremlin pretende desenvolver suas trocas comerciais nos é fornecido por um plano adotado a respeito pelo comitê central do PC e o governo soviético para o período de 1959 até 1965, praticamente para 7.º plano quinqü-

qüenal. Nos t ermos desse projeto, os transportes mar ıtimos soviéticos deverão crescer em 180% e sua produ o (tonelada-km) em 260% em rela o ao ano de 1958. Portanto, ainda que 55% desse aumento estejam previstos para a cabotagem, o desenvolvimento da frota mercante transoceânica   impressionante.

Não há d vida que êsse programa será realizado, estando  le baseado em uma experiência confirmada por numerosos fatores internos e internacionais. De acôrdo com o Departamento de Estatísticas da ONU, o montante das exporta oes de todos os países capitalistas para os estados socialistas passou de 1,3 bilhões de dólares em 1953 para 2 1/4 bilhões em 1956 (aumento de 84%). Durante o mesmo período, no entanto, as exporta oes da França para êsses países aumentou em 108%, as da República Federal da Alemanha em 227% e as da Inglaterra de 167%. Em 1957, as exporta oes britânicas para os países do campo socialista aumentaram, segundo as estatísticas britânicas, de 30% em rela o a 1956.

E' interessante verificar que na primavera de 1956, por ocasião da visita   Inglaterra de "K e B", êsses últimos declararam que a URSS estava pronta para comprar na Inglaterra, entre 1956 e 1960, 11 bilhões de rublos de mercadorias, entre as quais figuravam, particularmente, navios.

Não menos interessante   comparar o volume do comércio exterior soviético com o da Tcheco-Eslováquia, para se ter idéia a extensão da tarefa que ainda espera a marinha soviética.

Verifica-se que a Tcheco-Eslováquia, cuja popula o eleva-se a 13 bilhões de almas, exportou em 1957 mercadorias no valor de 20 bilhões de coroas. Em 1956, êsse montante foi sensivelmente o mesmo (mais de 19 bilhões), enquanto que a URSS que conta mais de 203 milhões de habitantes exportou apenas 30 bilhões de rublos (ou seja 60 bilhões de coroas).

Tomando em considera o a tendência do Sr. Kruchchev para medir a produ o e tudo o que se refere   renda do Estado pela produ o por habitante, a URSS terá que atingir, nas trocas comerciais com o estrangeiro, uma cifra de 160 bilhões de rublos para igualar sua pequena irmã tcheco-eslovaca.

Portanto, não somente as indústrias da URSS, mas também sua marinha mercante tem muito a recuperar. O Kremlin sabe disso, como o provam seus esforços para estender seu comércio com o Ocidente, assim como suas compras de navios no estrangeiro.

Vimos, por exemplo, que os navios em construção nos estaleiros navais poloneses, que trabalham em grande parte para os soviéticos, aumentaram a tonelagem (em construção) de 40 031 toneladas no segundo trimestre de 1957 (em relação ao primeiro trimestre do mesmo ano). De outra parte, o fato da Rússia ter encomendado à Finlândia dois poderosos quebra-gelos (cada um de 20 000 toneladas) indica que sua marinha mercante pretende aumentar seu tráfico pelo Báltico, e muito provavelmente, também, pela Grande Rota do Norte.

*Jornal do Brasil* — Rio de Janeiro, 18 de maio de 1958.

---

## A COMPRA DO PORTA-AVIÕES

*Hélio Leôncio Martins*  
Capitão-de-Fragata

Tem sido criticada, algumas vezes de forma veemente, a aquisição, recentemente feita, de um porta-aviões (ou navio-aeródromo, como os chamamos) para a Marinha.

Os conceitos expendidos, ou batem na tecla de uma economia simplista, ou, quando penetram no terreno da técnica aeronaval e da estratégia marítima, apresentam-se tão extravagantes que pedem mais explicações e ensinamentos do que propriamente respostas.

Mas são oportunas, creio, algumas considerações que mostrem ao público, aos leigos, razões que justifiquem plenamente a compra do navio-aeródromo, em relação à qual só pode condenar o fato de ter sido um pouco tardia.

Antes de mais nada, é mister que fixemos as finalidades da Marinha de Guerra em um país pacífico, industrialmente fraco e debatendo-se numa fase de desenvolvimento meio de-

organizado, que faz oscilar perigosamente sua frágil estrutura econômica e financeira, como é hoje o Brasil.

Positivamente aquelas frases vagas e românticas, tais como "defesa da Pátria no mar" ou a citação dos célebres "3 000 quilômetros de costa a serem defendidos", não mais satisfazem os nossos espíritos, cada vez mais realistas e diretos, ávidos de "porquês", "comos" e "para quês". Não se despende quase 10% do orçamento da União, quando cada dólar, cada cruzeiro contam para a aquisição de combustível, matéria-prima, maquinaria e tudo o mais que necessitamos para formar o parque industrial que nos abrirá a estrada do progresso, por motivos românticos ou para se manter tradições.

Mas será o próprio desenvolvimento industrial que, transformando-nos em uma nação poderosa, trará como consequência natural o espouco de rivalidades e a nossa maior responsabilidade no cenário internacional. Não há grande país que não tenha passado por este teste de virilidade. E nesse momento o Brasil precisará da garantia e do apoio de Forças Armadas à altura de sua tarefa, e, naturalmente como se trata de nação essencialmente marítima, dependendo das linhas de comunicações oceânicas e das armas não se processa por substituição, mas, sim, por superposição de camadas.

Não podemos, realmente, na vigência da chamada economia de paz, manter Forças Navais consideráveis, não só porque as nossas necessidades estratégicas não exigem, como, também, porque isto iria prejudicar o mesmo desenvolvimento industrial que, hoje, é a base e o ponto de apoio do potencial bélico de uma nação. O que precisamos dispor é de um núcleo de homens e de material que funcione como um grande Centro de Treinamento, de Pesquisas e de Estudo das diversas técnicas bélico-navais, onde se mantenham e se desenvolvam os conhecimentos, e o espírito, e os hábitos que permitirão, quando for oportuno e necessário, a ampliação do organismo naval na intensidade e no sentido exigidos pelas circunstâncias.

Com as modestas Forças Navais que constituem tal núcleo, atenderemos às demonstrações limitadas que as nossas atitudes políticas em relação às pequenas nações possam solicitar; e também elas nos permitirão adquirir o *know how*

indispensável para, no caso do possível, mas não desejado conflito Ocidente x Oriente, podermos lutar efetivamente ao lado das outras potências, capacitados a utilizar, sem tardança, o material disponível, graças às novas condições econômicas, o que nos colocará na posição digna de aliados, e não naquela subalterna de satélites.

E dêsse embrião é imprescindível que faça parte um Navio-Aeródromo. As Marinhas de hoje não têm significação sem sua arma aérea. Tôdas as suas atividades, quer se relacionem com o papel específico das Esquadras, qual seja o de destruir o Poder Naval inimigo como medida inicial que facilitará qualquer desenvolvimento estratégico posterior; quer se trate da guerra anti-submarina, onde os chamados Grupos de Caça e Destruição, compostos de alguns contratorpedeiros protegendo um Navio-Aeródromo com cujos aviões operam em conjunto, são ainda a principal arma; quer nos ocupemos de ações anfíbias, onde, além do amaciamento preliminar das defesas costeiras, é preciso que se dê apoio às primeiras operações terrestres quando ainda não se conta com aviões de bases fixas; tôdas esas atividades, repetimos, se desenvolvem em torno do Navio-Aeródromo, que se tornou o Navio Capital por excelência. Se para a patrulha costeira ou na defesa da costa contra inclusões inimigas pode-se contar com a aviação terrestre, na guerra oceânica, naquelas operações anti-submarinas e anticorsárias que poderemos ser chamados a executar na defesa das linhas de comunicações do Atlântico Sul numa III Guerra Mundial, só os Navios-Aeródromos asseguram à Aviação as características que são típicas das Forças Navais: mobilidade e liberdade de ação.

Os foguetes e bombas nucleares, e todo esse arsenal de armas diabólicas que os Departamentos de Propaganda das Potências procuram pintar com as cores mais negras, no amedrontamento mútuo denominado "guerra fria", longe de neutralizarem os Navios-Aeródromos, mais os valorizaram, pois a sua flexibilidade de emprego e sua capacidade de desaparecer na vastidão dos mares os transformaram nas Bases mais seguras para seu lançamento. A prova evidente disto é o fato de que continuam a ser construídos, cada vez maiores e mais poderosos.

Quanto aos aspectos econômicos da questão, realmente, nas condições atuais, as despesas militares do Brasil devem ser as mais reduzidas possíveis. Mas, da mesma forma que há um limite máximo admissível para os gastos bélicos em tempo de paz, também há um mínimo. E' aquele abaixo do qual não se conseguem manter os elementos operativos essenciais à Política Naval adotada e capazes de justificar os gastos feitos com a administração e a infraestrutura orgânica da Marinha.

Um único Navio-Aeródromo não nos vai fortalecer especialmente. Não nos vai incitar à conquista da América do Sul. Não nos vai alinhar no rol tão reduzido das Potências Marítimas. Limitar-se-á a dotar a Nossa Marinha-Escola de um elemento essencial à "atualização do ensino", se nos permitimos manter a analogia.

O *ex-Vengeance* é um Navio-Aeródromo ligeiro, isto é, o menor tipo existente, tirante os cargueiros adaptados durante a guerra, com uma dotação pequena de aviões, e o fato de ser de segunda mão tornou-se baratíssimo, pois seria praticamente impossível, atualmente, a aquisição de um novo. Se fôr bem equipado e reparado, além de ter garantia uma vida útil razoável, permitirá que nele nos adestremos em tôdas as técnicas e operações, semelhantes àquelas desenvolvidas por gigantes da classe *Forrestal*. Enfim, é um típico Navio-Escola, exclusivamente.

Estabelecer-se correlação e alternativa entre um Navio-Aeródromo com tal destinação e um cargueiro não tem significação. Precisamos de ambos, cada um com diferente finalidade, cada um útil dentro de sua respectiva esfera de ação, bastante heterogênea, aliás. Há, realmente, serviços pacíficos, tais como hidrografia, socorro marítimo, sinalização náutica etc... que devido às características especiais dos trabalhos a serem executados e a sua utilização indireta em operações de guerra, precisam ser atribuídos a organismos militares. Eventualmente, em situações de emergência nacional, os Navios-Transportes da Marinha podem auxiliar a Marinha Mercante, como o fazem no momento. Mas o propósito específico da Marinha de Guerra é a preparação bélica do País para os conflitos marítimos. Só para isto se destina a sua

estrutura complicada e a caríssima de apoio, formação de pessoal especializado etc. Esta se tornará um gasto inútil, um desperdício, se não fôr acompanhada dos elementos operativos essenciais, entre os quais, vimos, o Navio-Aeródromo é o principal.

Combater-se, porque é muito dispendiosa, a aquisição de um Navio-Aeródromo e manter-se a estrutura administrativa e orgânica da Marinha, corresponde a comprar-se o milho porque é barato e abstermo-nos de obter as galinhas que o devem comer porque são caras. Seria mais coerente, embora absurdo, encetar-se uma campanha para transformar a Marinha de Guerra num serviço elementar de policiamento e alfândega do que apenas erguerem-se óbices aos gastos feitos com a aquisição dos navios de combate.

Relativamente à criação da Aviação Naval, à qual pertencerão os aviões que devem equipar o Navio-Aeródromo, já existe doutrina firmada a respeito pelo Estado-Maior das Forças Armadas. E se algumas dúvidas subsistem, deve-se isto ao fato de as discussões terem sido mantidas em plano muito acadêmico, pois não havia, na época, possibilidade de se concretizarem as decisões a que se chegava. A vinda do Navio-Aeródromo terá o valor de dirimir tais dúvidas, pois obrigará os responsáveis a encontrar rapidamente soluções práticas e reais para o problema.

Ainda que possa considerar uma prova de felicidade o fato de não haver, de perto dos brasileiros em geral, a preocupação permanente com a Segurança Nacional, como se observa nos países europeus e, já agora, nos Estados Unidos, não devemos confiar, infelizmente, que esta confortável situação seja eterna. E quando o perigo nos atingir, abençoaremos, com certeza, o que se nos afigura agora uma extravagância de ricos e que, na realidade, é apenas uma patriótica medida de elementar prudência.

*Jornal do Brasil* — Rio de Janeiro, 9 de janeiro de 1957.

---

# NOTICIÁRIO

B R A S I L

## SERVIÇO GEOGRÁFICO DO EXÉRCITO

### *Oficiais da Marinha Visitam o Serviço Geográfico*

A 23 de junho uma comissão de oficiais da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha de Guerra visitou o Serviço Geográfico do Exército. A comissão era constituída do Vice-Almirante Jorge da Silva Leite, Capitães-de-Fragata Alexandrino de Paula Freitas Serpa e Paulo Gitaby de Alencastro, Capitão-de-Corveta Osório de Abreu Pereira Pinto e Capitães-Tenentes Francisco Reis e Lunas Coelho.

Na oportunidade foi oferecida pela Diretoria de Hidrografia, ao Serviço Geográfico, a medalha comemorativa do Centenário da Primeira Campanha Hidrográfica Brasileira, falando no ato o Vice-Almirante Jorge Leite, que realçou os laços de amizade existentes entre os dois serviços congêneres das Fôrças Armadas. Agradeceu o diretor General Aureliano Luís de Farias.

---

### SALVAMENTO DA CV "ANGOSTURA"

No dia 2 de julho, às 14,15 horas foi coroada de êxito a operação para o desencalhe da corveta *Angostura*, de acôrdo com o plano de salvamento pôsto em execução pela Diretoria de Engenharia Naval, baseado na utilização de aparelhos de força constante, coadjuvados pelo emprêgo de rebocadores e de escavações em terra. A CV achava-se encalhada na praia de Itaipu desde 30 de maio último, quando procurava, sob

condições de tempo adversas, salvar o mercante *Camboinhas*. Várias foram as tentativas feitas, inclusive o contrato com uma firma particular para utilização de uma draga de sucção, sem terem sido obtidos os resultados desejados. Finalmente, a Marinha pôs em execução o plano por ela elaborado e, no dia 28, conseguiu-se dar uma rotação à CV, tendo a mesma atingido no dia 30, posição favorável ao seu desencalhe, o que veio a ocorrer no dia 2, aproveitando-se as condições de grandes marés, aliadas ao razoável estado do mar.

Releva acrescentar a inestimável colaboração da Missão Naval Americana e de vários órgãos extra-Marinha tais como: Comando-Geral de Artilharia de Costa (Exército), Departamento Nacional de Obras de Saneamento, Lóide Brasileiro, Serviço de Salvamento da Secretaria-Geral de Saúde da Prefeitura do Distrito Federal e Iate Clube do Rio de Janeiro.

\*

*Da Ordem do Dia n.º 0018 de 24/7/1958 do Estado-Maior da Armada, transcreve-se o seguinte :*

“Congratulações. Terminados os trabalhos de desencalhe e salvamento da CV *Angostura* que duraram mais de um mês, inúmeras foram as provas de dedicação e amor à profissão, a par de grandes conhecimentos técnicos do pessoal que a fundo se empenhou nesta grande tarefa, vencendo tôdas as dificuldades com galhardia, elevando assim bem alto o conceito da MB, trazendo à Guanabara, salva, a CV *Angostura*.

Os detalhes da faina e o trabalho árduo a que ficaram sujeitos contra a inclemência do tempo, lutando contra o mar, cujas vagas se quebravam contra o costado da corveta, em nada fazia decrescer o entusiasmo de todos que, cada vez mais, se engajavam resolutamente no afã de restituir à Marinha a sua bela corveta que queria voltar ao mar, e, novamente, navegar ao lado dos demais navios da Esquadra.

E, assim, foi atingido o que se desejava, graças ao denôdo, à tenacidade e ao espírito marinho de todos que tomaram parte nesta grande faina.

Por êsse motivo, esta Chefia se congratula com a MB pela recuperação da CV *Angostura* e com o pessoal que tomou

parte na faina de desenralhe e salvamento, pelo exemplo de capacidade técnica e tenacidade demonstrada naquela penosa e difícil emergência”.

(a) *Antônio Maria de Carvalho*  
Almirante-de-Esquadra  
Chefe do Estado Maior da Armada

---

### NTr “CUSTÓDIO DE MELLO”

Deixou a 10 de julho p.p. o pôrto desta Capital, a fim de realizar o primeiro cruzeiro de instrução de guardas-marinha, o transporte *Custódio de Mello*, sob o comando do capitão-de-mar-e-guerra Osmar Almeida de Azeredo Rodrigues. Essa belonave que pertence à Fôrça de Transporte da Marinha, foi adaptada de modo a atender ao pessoal que fará a primeira viagem como guardas-marinha. O cruzeiro de instrução, terá duração de cinco meses, sendo com escalas na Europa e América.

Como encarregado das Relações Públicas do *Custódio de Mello* seguirá o capitão-de-corveta Fernando Luís da Cunha.

O comandante Azeredo Rodrigues ofereceu a bordo um “cocktail” de despedidas às autoridades navais e às famílias dos oficiais e guarnição.

Em seguida, o comandante do *Custódio de Mello*, recebeu a imprensa para entrevista coletiva.

— O navio-escola *Custódio de Mello* leva uma guarnição de 450 homens, sendo 30 oficiais, 195 guardas-marinha e 150 marinheiros. O navio está inteiramente remodelado, equipado de aparelhos modernos e desenvolvendo cêrca de 36 nós horários com um grande raio de ação. Seguindo uma velha tradição, seguem a bordo 10 guardas-marinha de nações sul-americanas. Todos êles sentem-se felizes, afirmando que este gesto repercute profunda e favoravelmente na Marinha de seus países.

---

## NHi "CANOPUS"

O quinto navio-hidrográfico incorporado este ano à Marinha de Guerra do Brasil, o *Canopus*, foi fabricado nos estaleiros do Japão e atracou no dia 17 de julho p. p., às 10 horas, no Arsenal de Marinha, pronto para entrar em ação nas costas nacionais.

Fazem parte do novo grupo de navios-hidrográficos da Marinha de Guerra o *Sirius*, também construído no Japão, e o *Argus*, o *Orion* e o *Taurus*, fabricados em estaleiros do Brasil.

O *Canopus* tem as seguintes características: 1.872 toneladas de deslocamento, possuindo uma boca de 12 metros e um calado de 3,70 metros; a sua velocidade de cruzeiro atinge a 11 nós, com uma autonomia de oito mil milhas. A propulsão do *Canopus* é dada por dois motores de 1.350 H.P.

O navio está equipado com um helicóptero, três lanchas hidrográficas, uma lancha de desembarque e dois "jeeps". Possui agulha giroscópica, radar, loran, ecobatímetros e raydist. Sua guarnição é integrada por 98 homens, dos quais 12 oficiais.

---

**DEMONSTRAÇÃO OPERATIVA DO RANGER**

O Presidente da República, acompanhado dos Ministros da Marinha, Guerra e Aeronáutica e outras altas autoridades civis e militares, esteve a bordo do navio-aeródromo *Ranger*, da Marinha Norte-Americana, que esteve em visita à nossa capital, nos primeiros dias de julho pp.

O navio fez-se ao mar às 09 00 horas da manhã, e ao largo do porto do Rio de Janeiro efetuou uma série de demonstrações aéreas.

A saída do porto foram lançados aviões a jato, Cougar F-9-F, e a motor, AD-5 e 6, num total de 24 aviões, num período de 13 minutos, pelas quatro catapultas a vapor.

Em seguida, foi realizada uma demonstração de reabastecimento no ar, de um jato Cougar por um AD-5.

A continuação, o navio lançou um alvo a reboque, sobre o qual foram feitos tiros de metralhadoras e lançamento de foguetes e bombas.

Os jatos lançaram ainda foguetes convencionais, que em seguida atingiram com foguetes ar-para-ar "Sidewinder".

Foram também lançadas bombas incendiárias "napalm" (gasolina gelatinosa), e sobre o incêndio resultante no mar foram lançados foguetes.

Os aviões deram ainda uma demonstração do método adotado para bombardeio atômico.

O exercício demonstrou um alto nível de treinamento do pessoal, quer por parte dos pilotos, quer da guarnição do navio, sendo de notar especialmente a enorme complexidade da operação e a excelente coordenação dos trabalhos sobre o convés de vôo, demonstrando um espírito de equipe altamente desenvolvido, condição essencial para o êxito da operação das mais potentes armas navais que são os aviões embarcados da Marinha.

Recolhidos os aviões do *Ranger* um S-2-F adaptado para transporte de passageiros, levantou vôo da pista oblíqua do NAe, conduzindo a bordo o Presidente da República, Embaixador Ellis O. Brigs, Ministro da Marinha, Ministro da Guerra, Chefe da Casa Militar, Chefe da Casa Civil e Subchefes da Aeronáutica e Marinha do Gabinete Militar da Presidência da República.

Esse avião aterrou após um vôo sobre a cidade, no aeroporto Santos Dumont.

O *Ranger* regressou às 13,30 horas ao porto do Rio de Janeiro conduzindo a bordo as demais autoridades civis e militares.

---

ALMOÇO EM HOMENAGEM AO ALMIRANTE ANTÔNIO MARIA DE CARVALHO POR TER DEIXADO O SERVIÇO ATIVO — 23-8-58

Durante o ágape que se realizou no Clube Naval, assim se expressou o Almirante César da Fonseca.

“Prezado Almirante Antônio Maria de Carvalho

Nós, seus amigos, reunidos neste ágape, no momento em que acaba de deixar o serviço ativo da Marinha, temos a grata satisfação de apresentar os nossos sentimentos, não como uma simples cortesia e urbanidade, mas como um preito de reconhecimento tributado pela consciência adquirida do seu valor moral e cívico.

A sua pertinácia, dedicação e patriotismo, no desempenho de várias comissões, cumprindo tarefas importantes, com proficiência e consciência de um chefe e, já no término de sua vida ativa, no alto cargo de Chefe do Estado Maior da Armada, procurando elevá-lo à altura que lhe cabe na organização naval, são bastante para nosso reconhecimento, com merecidos louvores. Ao ensejo dessa homenagem, queremos ressaltar o conceito que sempre teve do dever militar, revelado em suas atitudes, nos seus esforços e energias, em prol do alevantamento do nome de nossa querida Marinha, sempre nobre e digna, coesa dentro da ordem e disciplina e cheia de episódios edificantes, ilustrando a história pátria. Estamos certos, que embora na inatividade, continuará a ser um paladino da Marinha, como um defensor extremo, visando seu desenvolvimento e progresso em escala ascendente, de um modo acentuado.

Assim sendo, queira o prezado Almirante Antônio Maria de Carvalho, ter sempre presente o dia de hoje como uma recordação e uma demonstração cabal de que o seu esforço e merecimento foram devidamente apreciados por nós.

Saúdo-o em nome de todos, com as homenagens da nossa mais elevada consideração, juntamente com os votos que formulamos pela sua felicidade, ao lado da digníssima e diletta família, almejando ao mesmo tempo que a nossa Marinha venha a ser um cenáculo, onde todos comunguem as mesmas idéias e aspirações, na compreensão do seu valor, primacial e dominador, como um organismo fundamental para a defesa e segurança da Pátria.

Levanto a minha taça, e convido a todos que me acompanhem, bebendo à saúde de tão prestimoso, amigo”.

O Almirante Antônio Maria de Carvalho respondeu com estas palavras:

“Meus queridos amigos

Não encontro palavras que possam bem exprimir a grandeza do meu reconhecimento e profunda gratidão, aos queridos colegas e amigos que me honram com tão grande e generosa homenagem.

Ac ser transferido para a Reserva Remunerada, apesar de estar perfeitamente cômico de que os mais velhos têm de, periódicamente, dar lugar aos que aspiram naturalmente assumir os mais altos postos, e que, se assim não fôra, não teria tido a sorte de haver chegado ao

número um do Corpo de Oficiais da Armada e exercido o honroso e alto cargo de CEMA; no dia em que deixei efetivamente o serviço ativo, depois de quase 50 anos de serviço efetivo e sem haver estado um só dia fora da Marinha, senti em tôrno, um vazio indefinível, cheio de tristeza e pleno de saudade. Tristeza por me ver afastado do contato direto com essa gente boa da Marinha, e saudade por querer bem e muito, a essa mesma gente. Saudade, palavra de difícil definição, faz com que recorde a minha passagem pela Marinha. Lembro-me, como se fôra hoje, o dia em que pela vez primeira entrava numa lancha, acompanhado de meu saudoso Pai para me inscrever no concurso para admissão na Escola Naval; ia fardado de aluno do Colégio Militar e fazia com ênfase e muita crença a continência militar.

Mais tarde, pela segunda e última vez, meu Pai foi a bordo do NE "Benjamim Constant", no dia 6 de maio de 1913, quando então partia o belo navio escola para a viagem de instrução da Turma de Segundos-Tenentes de 1913, que foi aliás, a última viagem que o NE "Benjamim Constant" fez ao estrangeiro.

De regresso, embarquei por muitos anos nos CTs tipo "Pará" e depois no C "República", E "Deodoro", E "Floriano", Rebocador "Heitor Perdigião", C "Rio Grande do Sul", C "Bahia", E "São Paulo", Td "Ceará" e meu último embarque foi no Comando da Flotilha de CTs, composta de oito navios e, nessa oportunidade, tive a honra de ir com 4 CTs ao Rio Grande do Sul, para em nome de Sua Exa. Sr. Ministro da Marinha, inaugurar em Campo Osório, o busto do grande e inesquecível Almirante Luiz Felipe Saldanha da Gama. Cumpri várias missões nos Estados e de tôdas tenho gratas recordações, inclusive das que dizem respeito ao patrulhamento na costa, embarcado nos antigos CTs durante a Primeira Grande Guerra Mundial, quando tive também a oportunidade de, por alguns meses, servir na ilha de Fernando de Noronha.

Tirei os cursos para os quais fui designado e recordo bem com saudade, o que muito aprendi na especialidade de minas e torpedos; quero aqui ressaltar, que ainda hoje, mesmo na éra atômica, os campos minados quando lançados em locais adequados e no momento oportuno, surtirão certamente os efeitos desejados. Essas palavras exprimem talvez, um excesso de entusiasmo e crença na especialidade de minas e torpedos, à qual sempre me dediquei e tudo fiz para engrandecê-la. Como verificam os queridos colegas e amigos, conforme disse na Ordem do Dia de despedida, referindo-me à Marinha — "da qual não posso me separar, pois, mesmo na R.Rm. estarei vivendo ao seu lado, pedindo a Deus que a guie e a conduza aos altos destinos a que faz jús, tornando-se em breve, uma marinha grande e poderosa, capaz de defender e ser a guarda avançada da costa imensa do nosso grande Brasil" — estou querendo, talvez agora indevidamente, tratar de assuntos que mais competem aos oficiais da ativa e da alta administração naval. Certo estou, porém, de que fui bem compreendido

pelos que me ouvem e, por isso, perdoem-me que ao terminar, insista e formule os melhores votos de completo êxito ao grande anseio, da Marinha, necessário e imprescindível a uma Esquadra nos dias que correm, que é a criação da sua Aviação Embarcada.

Durante os meses que exerci o honroso cargo de Chefe do Estado Maior da Armada, foi minha constante preocupação e estudo, a solução dêste assunto, de acôrdo com as diretrizes traçadas pelo saudoso Ministro ALMIRANTE ANTÔNIO ALVES CÂMARA JÚNIOR que sempre defendeu e resguardou aspirações da Marinha, de ter a sua Aviação Embarcada. Assim, também, agiram os meus distintos antecessores. Todos se integraram e defenderam com dedicação e grande amor à Marinha êste seu grande anseio, com as vistas sempre voltadas para os superiores interêsses da Pátria e da Defesa Nacional.

Desejando aos amigos que aderiram a esta delicada e bondosa homenagem, os melhores votos de saúde e felicidade, formulo ainda para os que se acham na ativa, os melhores votos de êxito completo e um rápido acesso aos mais altos postos da carreira.

Creio no futuro do Brasil e no grande crescimento de nossa querida Marinha, que será grande, poderosa, sempre admirada e estimada de todos, pelos grandes serviços que já prestou à Pátria e pelos muitos que ainda irá prestar.

Para tanto, conta, com os excelentes, dedicados, capazes e briosos oficiais dos seus diversos Quadros que, a conduzirão aos seus altos destinos, quando se tornar apta e capaz de defender com segurança e eficiência esta longa costa brasileira.

Salve, pois, a nossa querida Marinha, que tudo seja feito pelo seu desenvolvimento e que, como sempre, honrando suas nobres tradições, siga o rumo certo da glória pelo seu engrandecimento e grandeza do Brasil".

---

### ALMIRANTE DE ESQUADRA

José Espíndola

Pelo Decreto n.º 0 766-c, de 21 de março de 1958 foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao pôsto de Almirante de Esquadra o Vice-Almirante José Espíndola.

### ALMIRANTE DE ESQUADRA OLAVO DE ARAÚJO

Pelo Decreto n.º 0 766-D, de 21 de março de 1958, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao pôsto de Almirante de Esquadra o Vice-Almirante Olavo de Araújo.

**ALMIRANTE DE ESQUADRA  
GERSON DE MACEDO SOARES**

Pelo Decreto n.º 0 781-B. de 24 de março de 1958, foi promovido por merecimento, no Corpo da Armada, ao posto de Almirante de Esquadra o Vice-Almirante Gerson de Macedo Soares.

**ALMIRANTE DE ESQUADRA  
JORGE DO PAÇO MATTOSO MAIA**

Pelo Decreto n.º 0781-A, de 24 de março de 1958, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao posto de Almirante de Esquadra, o Vice-Almirante Jorge do Paço Mattoso Maia.

**VICE-ALMIRANTE  
ARY DOS SANTOS RONGEL**

Pelo Decreto n.º 0786-E, de 25 de março de 1958, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao posto de Vice-Almirante, o Contra-Almirante Ary dos Santos Rongel.

**VICE-ALMIRANTE  
HEITOR DOYLE MAIA**

Pelo Decreto n.º 0786-F, de 25 de março de 1958, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao posto de Vice-Almirante, o Contra-Almirante Heitor Doyle Maia.

**VICE-ALMIRANTE  
LUIZ FERNANDES BARATA**

Pelo Decreto n.º 1131-A, de 2 de junho de 1958, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao posto de Vice-Almirante, o Contra-Almirante Ag. Luiz Fernandes Barata.

VICE-ALMIRANTE  
FERNANDO MUNIZ FREIRE JÚNIOR

Pelo Decreto n.º 1131-B, de 2 de junho de 1958, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao posto de Vice-Almirante, o Contra-Almirante Fernando Muniz Freire Júnior.

VICE-ALMIRANTE IM  
EDUARDO BEZERRIL FONTENELLE

Pelo Decreto n.º 1458-D, de 20 de junho de 1958, foi promovido, por merecimento, no Corpo de Intendentes de Marinha, ao posto de Vice-Almirante, o Contra-Almirante, IM Eduardo Bezerril Fontenelle.

VICE-ALMIRANTES  
PAULO BOSÍSIO, BERTINO DUTRA DA SILVA  
E ALBERTO JORGE CARVALHAL

Pelo Decreto n.º 1458-A, de 20 de junho de 1958, foram promovidos, por merecimento, no Corpo da Armada, ao posto de Vice-Almirante, os oficiais gerais acima citados.

CONTRA-ALMIRANTE  
MARIO COSTA FURTADO DE MENDONÇA

Pelo Decreto n.º 0786-G, de 25 de março de 1958, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao posto de Contra-Almirante, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Mario Costa Furtado de Mendonça.

CONTRA-ALMIRANTE  
ANTONIO CESAR DE ANDRADE

Pelo Decreto n.º 0786-H, de 25 de março de 1958, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao posto de Contra-Almirante o Capitão-de-Mar-e-Guerra Antônio Cesar de Andrade.

**CONTRA-ALMIRANTE  
HÉLIO DE ALMEIDA AZAMBUJA**

Pelo Decreto n.º 1131-C, de 2 de junho de 1958, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao posto de Contra-Almirante, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Hélio de Almeida Azambuja.

**CONTRA-ALMIRANTES, IM  
ANTONIO MAURO CARVALHO DA SILVA E ROBERTO  
DOMINGUES MACHADO**

Pelo Decreto n.º 1458-E, de 20 de junho de 1958, foram promovidos, por merecimento, no Corpo de Intendentes de Marinha, ao posto de Contra-Almirante os capitães-de-mar-e-guerra IM acima citados.

**CONTRA-ALMIRANTE, Md  
DR. ROBERTO CORRÊA DE SÁ E BENEVIDES**

Pelo Decreto n.º 0257-B, de 27 de janeiro de 1958, foi promovido, por merecimento, no Corpo de Saúde da Marinha, ao posto de Contra-Almirante, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Md. Dr. Roberto Corrêa de Sá e Benevides.

**CONTRA-ALMIRANTE, Md  
DR. WALDYR CALDAS PIRES**

Pelo Decreto n.º 1458-I, de 20 de junho de 1958, foi promovido por merecimento, no Corpo de Saúde da Marinha, ao posto de Contra-Almirante, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Md., Dr. Waldyr Caldas Pires.

**CONTRA-ALMIRANTES  
JOSÉ MOREIRA MAIA, ALVARO PEREIRA DO CABO,  
ANTONIO CARLOS RAJA GABAGLIA, PAULO ANTONIO  
TELLES BARDY E ADALBERTO DE BARROS NUNÈS.**

Pelo Decreto n.º 1458-B, de 20 de junho de 1958, foram promovidos, por merecimento, no Corpo da Armada, ao pós-

to de Contra-Almirante, os capitães-de-mar-e-guerra acima citados.

CONTRA-ALMIRANTE  
LÚCIO MARTINS MEIRA

Pelo Decreto n.º 1458-C, de 20 de junho de 1958, foi promovido no Corpo da Armada, ao posto de Contra-Almirante, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Ag. Lúcio Martins Meira.

CONTRA-ALMIRANTE ETN  
CARLOS ALMEIDA DA SILVA

Pelo Decreto n.º 1458-H, de 20 de junho de 1958, foi promovido por merecimento no Corpo de Engenheiros e Técnicos Navais, ao posto de Contra-Almirante o Capitão-de-Mar-e-Guerra ETN, Carlos Almeida da Silva.

---

ATOS ADMINISTRATIVOS

*Criação do Fundo da Marinha Mercante* — A Lei n.º 3 481, de 24 de abril de 1958, cria o Fundo da Marinha Mercante e a Taxa de Renovação da Marinha Mercante. (Bol. 19/58)

*Criação dos prêmios "Forte Sebastopol" e "Vanguarda"* — O Decreto n.º 43 572, de 26 de abril de 1958, cria, no Ministério da Marinha, os prêmios "Forte Sebastopol" e "Vanguarda" destinados a Aspirantes e Guardas-Marinha Fuzileiros Navais. (Bol. 19/58)

*Denominação de cargos oficiais* — O Aviso n.º 1 013 de 25-4-58 determina as denominações correspondentes aos responsáveis pelo comando ou direção das Fôrças e Orgãos Navais. (Bol. 20/58)

*Subordinação do NHi "Sirius"* — Por Aviso n.º 1 088, de 8 de maio de 1958, resolve-se a subordinação à Diretoria de Hidrografia e Navegação do NHi *Sirius*. (Bol. 22/58)

*Extinção de Comissão* — Por Aviso n.º 1 124, de 1958, fica extinta a Comissão Fiscal de Construção de Navios no Japão. (Bol. 22/58)

*Classificação de Navio* — Por Aviso n.º 1 137, de 16 de maio de 1958, é classificado como "Navio em reserva" temporariamente o N.E. *Duque de Caxias*. (Bol. 22/58)

*Regulamentação para o uso de medalhas e condecorações* — No Aviso n.º 1 142, de 17 de maio de 1958, é regulamentado o uso de medalhas e condecorações estrangeiras em uniformes da Marinha Brasileira. (Bol. 22/58)

*Criação de curso de informações na E.S.G.* — O Decreto n.º 43 310, de 29 de maio de 1958, cria, na Escola Superior de Guerra, o Curso de Informações. (Cl.) (Bol. 23/58)

*Identificação de Helicópteros Orgânicos da M.B.* — O Aviso n.º 1 084, de 7 de maio de 1958, aprova as instruções para a identificação dos Helicópteros Orgânicos da Marinha e acompanha os necessários desenhos. (Bol. 23/58)

*Distintivo da Escola de Guerra Naval* — O Aviso n.º 0 876, de 2 de abril de 1958, aprova o distintivo para a Escola de Guerra Naval. (Bol. 24/58)

*Classificação do Contratorpedeiro "Apa"* — Por Aviso n.º 1 305, de 30 de maio de 1958, o Contratorpedeiro *Apa* é classificado temporariamente como "Navio-em-Reserva". (Bol. 24/58)

*Baixa de Navio* — Por Aviso n.º 1 310, de 30 de maio de 1958, é dado baixo no serviço da Armada ao rebocador *Gru-mete*. (Bol. 24/58)

*Honras aos navios da "Coast Guard"* — O Estado-Maior da Armada determina que aos navios da *U.S. Coast Guard* deverão ser dispensadas em portos e águas territoriais brasileiras as honras e regalias previstas no cerimonial marítimo para navios de guerra estrangeiros. (Bol. 24/58)

*Fixação de efetivos de Oficiais da Marinha de Guerra* — A Lei n.º 3 399, de 11 de junho de 1958, fixa os efetivos dos Oficiais dos Corpos e Quadros da Marinha de Guerra. (Bol. 25/58)

*Equipamento de Escafandria* — O Estado-Maior da Armada determina o equipamento de escafandria para as Bases e Navios da classe *Tritão* e para os Centros de Reparos e outros navios. (Bol. 25/58)

*Cerimonial da Marinha do Brasil* — O Decreto n.º 43 807, de 27 de maio de 1958, aprova e publica o Cerimonial a ser seguido pela Marinha do Brasil. (Bol. 26/58)

*Criação do Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval* — Por Decreto n.º 43 899, de 13 de junho de 1958, é criado, no Conselho de Desenvolvimento, o Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval (GICON). (Bol. 26/58)

*Subordinação de Navio* — Por Aviso n.º 1 446, de 19 de maio de 1957, o Tr.T. "*Custódio de Mello*" passa a ser considerado "Navio Solto". (Bol. 27/58)

*Extensão de Benefícios aos Militares da Marinha acidentados em operações da última guerra* — A Lei n.º 3 418, de 5 de julho de 1958, estende aos Militares da Marinha incapacitados por ferimentos, acidentes, ou por doença contraída no teatro de operações da última guerra os benefícios da Lei n.º 2 378, de 24 de dezembro de 1954. (Bol. 29/58)

*Construções e reparos navais* — O Decreto n.º 44 031, de 9 de julho de 1958, estabelece diretrizes básicas para a implantação e desenvolvimento das indústrias de Construção e reparos navais. (Bol. 29/58)

*Regimento da Divisão do Pessoal Civil* — O Decreto n.º 43 984, de 5 de julho de 1958, aprova e publica o Regimento da Divisão do Pessoal Civil do Ministério da Marinha. (Bol. 30/58)

## G R Ã - B R E T A N H A

*Submarino "Skate"*

LONDRES, 14 de julho — O *Skate*, último submarino atômico americano, vai partir em breve para o polo norte, navegando sob o gelo, telegrafa hoje ao "Daily Mail" seu correspondente da base atômica de Groton (Connecticut). Segundo este jornalista, o "*Skate*" seria acompanhado pelo submarino "*Halfbeak*" que, equipado com motor Diesel atingirá profundidades menos pronunciadas, sob a camada de gelo.

## E S T A D O S U N I D O S

*Nova rede de radar contra teleguiados*

WASHINGTON, 19 de junho — (UPI) — O Departamento da Defesa ordenou, hoje, a construção de nova "cêrca" de radar capaz de determinar a presença de quaisquer projéteis teleguiados, com fins científicos ou militares, voando a uma altura de 1.600 quilômetros, através dos Estados Unidos.

Um porta-voz do Departamento disse que "até o fim deste ano" os Estados Unidos poderiam estar em condições de averiguar a passagem de "todos os satélites" que cruzem o país e determinar sua trajetória, emitam os satélites sinais de rádio ou não.

Roy W. Johnson, diretor do organismo de projetos de investigação avançada do Pentágono, ordenou a construção de uma rede de instalações nas costas ocidental e oriental dos Estados Unidos. O trabalho de construção e funcionamento estará a cargo do Laboratório de Investigações da Marinha.

*Novo Super-Foguete*

WASHINGTON, 28 de agosto (FP) — O Exército Americano procedeu à experiência estática do mais possante mo-

tor de foguete dos Estados Unidos. O referido motor tem uma potência de mais de 300.000 libras, segundo informações de fonte oficial do Pentágono.

O mais possante motor de foguete criado até agora pelo Ocidente, e experimentado estáticamente com pleno êxito, foi construído pela "Thiokol Corporation", em sua usina de Huntsville, no Alabama, cidade essa onde se encontra o Arsenal dos Foguetes Balísticos do Exército Americano.

Os motores americanos de impulso mais elevado são, no momento, os que servem para a propulsão do foguete "Júpiter" e do "Atlas": êsse impulso é da ordem de cerca de ... 135.000 libras. No começo do corrente mês, as Forças Aéreas Americanas firmaram, outrossim, um contrato com a firma "Rocketoyne", filial da "North-American Aviation Inc.", para construção de um foguete de 1.000.000 de libras, que será capaz, segundo calculam os peritos, de colocar numa órbita um "satélite" gigante, a mais de 1.600 km de altitude. O projétil "I.C.B.M. Titan", cujo protótipo estará terminado no próximo ano, terá, igualmente, um motor de 300.000 libras de potência. Os cientistas soviéticos, segundo se crê, teriam lançado os "Sputniks" com o auxílio de mísseis de impulso de 750.000 libras.

O pentágono mantém uma reserva total sôbre a utilização do motor de 300.000 libras cuja primeira experiência estática vem de ser efetuada. Segundo as primeiras hipóteses, o mesmo seria destinado a uma experiência lunar, ou ao envio de um "satélite", de fortes dimensões, ao espaço. Poderia, finalmente, dar-se o fato de que êsse motor, também sirva para o desenvolvimento do foguete antimíssil que, no verão atual, foi objeto de diversas experiências no Polígono Termonuclear de Eniwetok, no Pacífico.

L. M.

ANUÁRIO DE NECROLOGIA  
 ANO DE 1958

**NECROLOGIA**

**ALMIRANTE DE ESQUADRA, CA., REF.  
 MARIO HECKSHER**

Faleceu no dia 9 de junho de 1958 em sua residência, nesta Capital, o almirante de esquadra, CA., Ref.º, Mario Hecksher.

---

**ALMIRANTE DE ESQUADRA, CA., R. Rmn.  
 JORGE PAES LEME**

A 2 de junho de 1958 faleceu em sua residência, nesta Capital, o Almirante de Esquadra, CA. R. Rmn. Jorge Paes Leme.

---

**VICE-ALMIRANTE, MD, Ref.º  
 FÁBIO ALVES DE VASCONCELLOS**

Em sua residência, no Distrito Federal, faleceu no dia 21 de maio do corrente ano o vice-almirante Md. Ref.º Fábio Alves de Vasconcellos.

---

**CAPITÃO DE MAR E GUERRA, IM  
 CINDO DE SENNA SANTOS**

No dia 19 de maio do ano corrente faleceu no Hospital Central da Marinha o capitão de mar e guerra, IM, Cindo de Senna Santos.

CAPITÃO DE CORVETA  
HERNANI SAMPAIO DO VALLE

Faleceu a 9 de maio de 1958, em sua residência, nesta Capital, o capitão de corveta Hernani Sampaio do Valle.

---

CAPITÃO DE CORVETA, IM. Ref.º  
JOÃO TORRES

A 26 de junho do corrente ano faleceu em sua residência, no Distrito Federal, o capitão de corveta, IM; Ref.º João Torres.

---

CAPITÃO TENENTE, Ref.º  
WALDEMAR RODRIGUES DE SOUZA

No "General Hospital", em Harlesden Road, Willesden, Londres, na Inglaterra, faleceu no dia 4 de março do ano corrente o capitão-tenente Ref.º Waldemar Rodrigues de Souza.

---

As famílias enlutadas a *Revista Maritima Brasileira* envia sentidas condolências.

# REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

MINISTÉRIO DA MARINHA  
RIO DE JANEIRO



ESTA REVISTA MANTEN INTERCAMBIO COM  
AS SEGUINTE PUBLICAÇÕES:

- ARGENTINA — *Boletín del Centro Naval — Brújula — Revista de Publicaciones Navales — Revista del Mar.*
- BÉLGICA — *La Revue Maritime Belge.*
- CANADA — *The Crownest — Canadian Geographical Journal.*
- CHILE — *Revista de Marina — Memorial del Ejército de Chile — Revista de Caballería — Revista de Artillería.*
- COLÓMBIA — *Armada.*
- CUBA — *Cultura Militar y Naval — Boletín del Ejército.*
- DINAMARCA — *J.L. News.*
- EQUADOR — *Revista Municipal.*
- ESPAÑA — *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.*
- ITALIA — *Rivista Marittima — Bollettino di Informazioni Marittime.*
- MÉXICO — *El Legionario.*
- PERU — *Revista de Marina.*
- PARAGUAI — *Boletín 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.*



## TÊRMOS NAUTICOS

*(Nautical Terms)*

Acha-se à venda no Serviço de Documentação Geral da Marinha, 3.º pavimento do Ministério da Marinha, o dicionário em brochura, TÊRMOS NAUTICOS — *Português-Inglês — Inglês-Português* — de autoria do capitão-de-fragata (R) A. de Azevedo Lima, pelo preço de Cr\$ 300,00 o exemplar.

Para o Prêmio "Infante D. Henrique", o SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA possui, em folheto impresso, a relação dos Livros existentes no Gabinete Português de Leitura, à disposição dos interessados.

# 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 .....	557
NOSSAS CAMPANHAS NAVAIS — A GUERRA CISPLATINA — (1825 - 1828) — (Continuação) — Contra-Almirante Lucas Alexandre Boiteux .....	559
IMPORTANCIA DO TANQUE DE PROVAS DE MODELOS DE NAVIOS, NA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL — Capitão de corveta EN Japery Guerra .....	581
SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA — Re- latórios apresentados pelo Capitão de corveta Levy Scavarda (Continuação) .....	594
INSTITUTO NAVAL DE CONDICIONAMENTO DO AR (INCA) — Contra-Almirante EN Justino de Campos Lomba .....	615
TRABALHOS E ESTUDOS RELATIVOS A ASSUNTOS NACIO- NAIS — DESENVOLVIMENTO E ESTRUTURA AGRÁRIA — Capitão de mar e guerra Primo Nunes de Andrade .....	627
A MARINHA NO LIMIAR DO PRÓXIMO SÉCULO — Capitão de fragata Oswaldo Côrtes .....	635
SIGNIFICAÇÃO MILITAR DO FEITO DO «NAUTILUS» — Tra- dução do Capitão de fragata Attila Franco Aché .....	641
LORD COCHRANE, O AMOROSO — Prof. J. Barros de Moraes ..	659
O PAPA PIO XII E O NE «DUQUE DE CAXIAS» — Capitão de fragata A. de A. Lima .....	665
SEGUNDA VIAGEM DO COMANDANTE COOK A VOLTA DO MUNDO (1772 - 1775) — Tradução de F. A. Machado da Silva	669
REVISTA DE REVISTAS — A. de A. L. ....	687
Uma vista de olhos sôbre o Oriente Médio .....	687
A guerra : sempre uma arte .....	708
Qual a razão porque um marinheiro fala como marinheiro ....	723
AVIÕES E SUBMARINOS — P. de M. ....	735
O porta-aviões e a guerra da Coréia .....	735
Espírito criador e personificação do aviador suicida .....	752
«Subroc», foguete lançado por submarino .....	764
RESPIGA .....	771
Sesquicentenário da Escola Naval .....	771
Marinha com sua própria arma aérea .....	776
Base aérea capaz de navegar .....	779
NOTICIÁRIO — L. M. ....	785
NECROLOGIA .....	797
ÍNDICE ALFABÉTICO DO 152º VOLUME (Janeiro a Junho de 1958)	799

Os conceitos emitidos nos artigos assinados representam o pensamento de seus autores e não acarretam necessariamente identidade de opiniões da "Revista Marítima Brasileira".

# SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

(S. D. G. M.)

DIRETOR

**Contra-almirante CESAR AUGUSTO MACHADO DA FONSECA**

---

- 1ª Divisão — HISTÓRIA MARÍTIMA — 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

---

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

Decreto-lei nº 7 903, de 27-8-1945

# SEMANA DA MARINHA

Como acontece todos os anos, a SEMANA DA MARINHA que começa a 7 de dezembro e termina a 13, data do transcurso do aniversário natalício do Almirante Tamandaré, patrono da Marinha, destina-se a evidenciar suas atividades, seus serviços e seus feitos, no decorrer dos tempos, e mostrar, simultaneamente, o quanto é necessário sua existência, como um elemento de segurança e tranqüillidade para a Nação.

As páginas de Nossa História Naval, são inspirações patrióticas, exemplos fecundos do valor da nossa gente, em prol dos superiores interesses da Pátria.

Relembrando-as, devemos esperar que os nossos homens de maior responsabilidade, usem da mais decidida franqueza e coragem, no sentido de dar à Marinha Brasileira, os elementos essenciais à sua composição, para que possa cumprir sua missão.

Nos entendimentos é preciso não levar restrições mentais contra uma determinada deliberação, restrições em franco desacôrdo com a doutrina, deixando perceber pelos meios ou recursos empregados, que não há um propósito sincero de realizar o que a lógica e a coerência indicam.

Sobre esse ponto de vista, nesta SEMANA DA MARINHA, figura em grande relêvo o problema da Aviação Naval como parte integrante do poder naval, sob todos os aspectos. Sua perda em 1941, constituiu um grande golpe, funesto e inesperado.

Não aproveita discutir no momento a quem deve caber a responsabilidade do acontecimento, lamentável por todos os títulos. O que é certo, é que essa situação vem reinando há muito tempo e que não deve continuar, pois que não há esforço, dedicação e capacidade profissional que facultem a eficiência de uma esquadra, desprovida de um elemento vital, como é a Aviação Naval.

Se a Marinha é absolutamente indispensável à defesa e à segurança da Nação, precisa ser convenientemente organizada e aparelhada de acôrdo com as exigências da guerra hodierna. E de conformidade com a DOUTRINA e se refletirmos um instante, sequer, a esse respeito, chegar-se-á à conclusão de não poder ser negado aquilo que a Marinha mais urgentemente carece para o desempenho integral da missão que lhe é atribuída, maxime se se considerar que o fundamento da nossa defesa e segurança está no domínio das águas.

Não há a contestar, o poder naval, como já dissemos, algures, continua a ser o árbitro do destino das nações marítimas, pois que o mar tem influência decisiva nos resultados da guerra, mesmo a atômica. A existência, pois, de navios-aeródromos na nossa Marinha, em extensas águas que confinam com o nosso imenso litoral, é da mais alta relevância. Só assim, poder-se-á manter livre as nossas vias de comunicações marítimas, principalmente em certas zonas, onde precisaremos manter o tráfego, em qualquer situação, como uma questão de vida ou de morte. Reivindicar a nossa Aviação Naval, é, pois, o pensamento permanente a tornar-se uma realidade. E nesta Semana que comporta grandes manifestações de sentimentos, estimuladores, pelos exemplos edificantes do passado, ecoarão, por certo, nos corações de todos os brasileiros, levando-os a amar sinceramente sua Marinha, sempre nobre e digna.

Culminando, ela, a 13 de dezembro, data do nascimento do Almirante Tamandaré, patrono da Marinha, relembramos a sua imponente figura, sua personalidade, apontando-nos sempre o norte do dever pelo caminho da dignidade e do valor, raios de sol que nos iluminam a consciência do nosso alto mister social.

CESAR AUGUSTO MACHADO DA FONSECA  
Contra-Almirante (R) Diretor

# NOSSAS CAMPANHAS NAVAIS

## A Guerra da Cisplatina

(1825 - 1828)

Contra-Almirante Lucas Alexandre Boiteux

(Continuação)

### CAPITULO XL

**Naufração da fragata «Paula» — Incêndio de um vaso neutro —  
Apresamento do corsário «Florida» — Captura do neutro  
«Assumpta». — A perda do «Ururáo» — Naufração do «Con-  
celção» — Ligeiro combate nos Pozos — Vapor  
contra veleiro — A situação terrestre  
— Lavallega arvora-se em ditador.**

I — Entrara o mes de outubro. Cruzava a fragata **D. Paula** do comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Cândido Francisco de Brito Victória, na costa norte da provincia do Rio de Janeiro, cercanias do Cabo Frio, tendo em conserva o brigue **Quinze de Agosto**. Tinham por tarefa êsses dois vasos de guerra do Império frustrar qualquer tentativa dos corsários argentinos contra o nosso comércio de cabotagem.

No dia 1º de outubro, os gageiros da fragata deram vista de embarcação suspeita e, nessas condições, seu comandante desfechou o rumo sobre ella e passou a persegui-la com tenacidade. Era o entrelopo **Congreso**. No encarnicamento da caça ao corsário, a bela fragata ensacou-se demasiadamente e, faltando-lhe de repente o vento não mais conseguiu virar de bordo na volta do mar, acabando por parar na costa. Não houve, felizmente, perdas de vida a lamentar. Seu comandante foi, dias passados, submetido a Conselho de Guerra. A **D. Paula**, construída na Inglaterra pelos anos de 1795, pertencera à Companhia das Indias com o nome de **Surath Castle**; o Governo Imperial adquiriu-a em 1825. Uma das acusações feitas ao comandante Erito Victória era a de não ter mandado o brigue, como mais veleiro, perseguir o entrelopo em vez d'êle. Sua officialidade era a seguinte, quando naufragou: — Comandante, Capitão-de-Mar-e-Guerra Cândido Francisco de Brito Victória; Imediato, Capitão-de-Fragata Antônio Gomes de Moura; Primeiros-Tenentes Antônio Firmo Coelho e Francisco de Paula Osorio; Segundos-Tenentes, Felix Corrêa de Sá, Pedro Paulo Boutrouelle, Bernardino José Coelho, João Carlos Guerreiro e Francisco Antonio Gonçalves Cardoso; Guarda-Marinha Fausto Joaquim Velho Bezerra; Capelão, Fr. Manoel de Santa Isabel Motta; Cirurgiões, Drs. Antonio José Ribeiro e Thomaz Wilson; Comissário Francisco José Chaves e Escrivão, Francisco Bernardino Dias da Silva.

O patriotismo brasileiro não se mostrou indifferente a êsse desastre que veio privar a nossa Marinha de elemento assaz importante. Concorreu logo com auxílios pecuniários, a fim de que o navio desaparecido fôsse

logo substituído. Não devemos esquecer que os habitantes da Ilha Grande (122) e de Mangaratiba (28) foram os primeiros e mais ardorosos auxiliares dêsse nobre cometimento. Seus nomes são encontrados no 3º volume dos «Apontamentos para a História da Marinha de Guerra» de Theotônio Meirelles da Silva. O ilustrado Chefe de Divisão Diogo Jorge de Brito, cujo pavilhão se desfaldara durante algum tempo na referida fragata, logo que teve conhecimento do sinistro, enviou ao Ministro da Marinha a carta abaixo, que muito lhe hora:

— «Ilmo. e Exmo. Sr. O aperto em que o Estado se vê para ocorrer às suas despesas que é manifesto e patente a todos os cidadãos, impõe a cada um o religioso dever de, segundo suas faculdades, acudir e remediar êste grande mal que a todos toca. É pois como fiel súdito de Sua Magestade Imperial e membro da Nação Brasileira que eu me dirijo a V. Exª, ofertando espontânea e gratuitamente para auxiliar a Renda Nacional, não só em quanto durar a presente guerra, mas até para o diante, enquanto a despeza pública fôr sobranceira à sua receita, a quantia de dez mil reis mensais. Atendendo igualmente ao infeliz e recente naufrágio da fragata Paula; e achar-se neste pórtio, à venda, uma corveta dos Estados Unidos pronta e artilhada, concorrerei também gratuitamente e imediatamente com uma milésima parte do que ela custar no caso em que o Estado a compre. Rogo que tanto a V. Exª haja de fazer presente a Sua Magestade Imperial esta minha oferta, suprimindo, por qualquer outro lado, toda a publicidade a tal respeito. Deus guarde a V. Exª».

É preciso também não esquecer que o Imperador, por êsse tempo, tinha oferecido um mes da sua dotação para as despesas da guerra e a metade dela como empréstimo, sem juro, para o mesmo fim, na vigência da campanha. (1) A Marquesa de Santos também ofertou a quantia de um conto de réis para a guerra do Sul e mais 40\$000 rs. mensais a título de empréstimo, sem nenhum juro. Diz Armitage que foi feito um apêlo ao povo para que imitasse tão belos gestos, mas só alguns monarquistas puros atenderam.

II — O brigue norteamericano **Brutus** tentava, no dia 2 de outubro, forçar a nossa linha de bloqueio. As escunas imperiais **Bela Maria**, **Conceição**, **D. Paula**, **Rios** e a canhoneira 1º de dezembro, comandadas respectivamente pelos Tenentes **Gulherme Parker**, **James Wilson**, **Th. Reid**, **Gonçalves Camacho** e **João Eugenio Avelino**, pertencentes à Divisão do Rio Salado, comandada pelo Chefe **João das Bottas**, passaram a dar-lhe caça, procurando confiná-lo na Enseada de Samborombón. O navio neutro, desnordeado, afinal, com o nosso fogo, atirou-se à costa, procurando proteção num pequeno fortim levantado naquelas redondezas. Na manhã seguinte, os nossos lenhos de menor calado dêle se aproximaram, depois de castigarem o forte com um rijo bombardeio; e sem muito trabalho, do brigue yankee tomaram conta. Como, no entanto, estivesse êle muito encahalado lançaram-lhe fogo no dia 3.

(1) O Imperador, a 21 de setembro doava ao Tesouro para as "Caixas de Guerra" um mês de sua dotação e entregou por empréstimo, com idéntico fim, metade de sua renda vitalícia, informa-nos Rangel. "Óbulo estéril. "A migalha e o bom exemplo não abalaram quasi ninguém; os cofres dos capitalistas, armadores, negreiros, comerciantes aos senhores de engenho, se não continuaram aferrolhados, pingaram uns donativos ridiculos. "Não deixariam por isso de amaldiçoar o magnata, que não liquidava com as mãos régias em passe de mágica, o inimigo estrangeiro e invasor da Pátria. Fáceis exprobações e conservantismo sovina dos patriotas e rendeiros..."

Aproveitando-se da distração dos nossos, às voltas com o brigue acima, a escuna-corsária **Bonairense**, capitão Juan Soulien, logrou à noite entrar na Enseada. Pavoneava-se de ter feito oito apresamentos.

Os nossos nesses primeiros dias de outubro haviam apresado o lanchão inimigo **Carmen**, 1 escuna, 1 sumaca, 1 chalupa e 1 balandra, que se entretinham em abastecer a Capital inimiga.

No dia 9 de outubro houve uma grande baixa das águas do estuário, obrigando às nossas Divisões de bloqueio a se afastarem bastante do litoral inimigo. Aproveitaram-se os argentinos dessa circunstância para retirarem do fundo dos seus ancoradouros ancoras, amarras e espias perdidas e ao mesmo tempo balizarem cascos sossobrados e outros acidentes que dificultavam a navegação dos canis de acesso ao pórtico.

Continuando a vigilância dos nossos, apresaram estes, no dia 10, a chalupa inimiga **S. José**, uma balandra.

Um bote da nossa corveta **Carioca**, remado por quatro marinheiros estrangeiros e patroado pelo Guarda-Marinha Manoel José de Mello, caiu às mãos do inimigo.

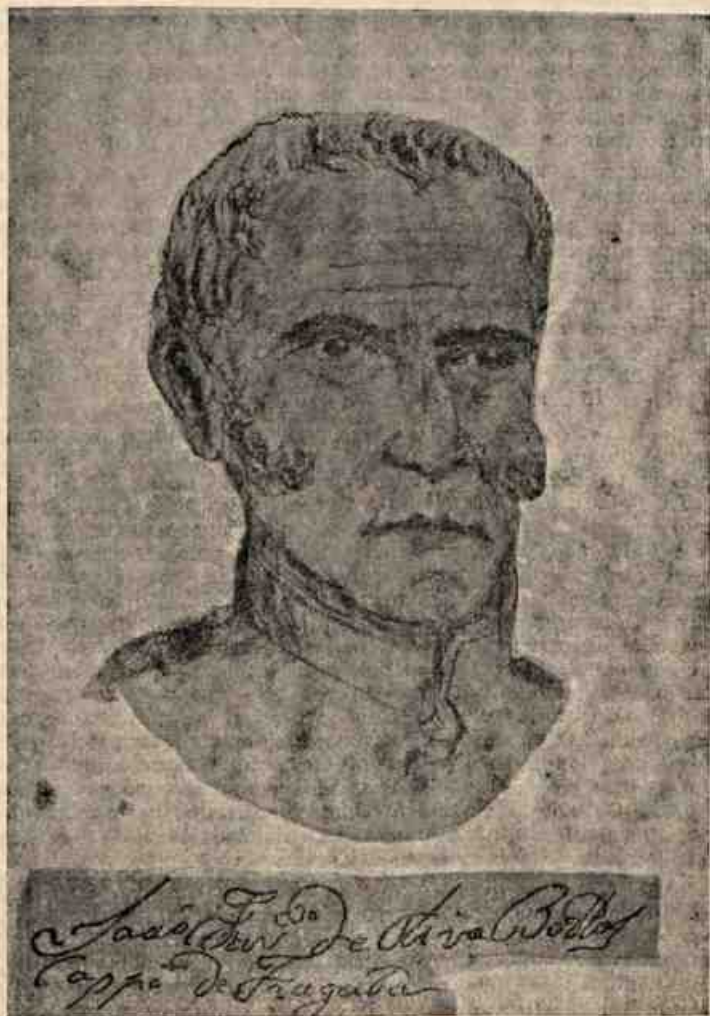
III — No dia 9 de outubro, novo corsário argentino denominado **Florida**, apareceu nas águas policiadas pela nossa conhecida e vigilante Divisão, procurando furar o bloqueio. Batido e perseguido pelos nossos cruzadores, não suportou o peso da metralha imperial e coberto de rombos e de destroços afocinou nas ondas e nelas desapareceu.

No dia 18 achava-se bordejando ao largo do estuário a pequena Divisão do rio Salado, constituída então dos brigues **Pirajá** (J. das Bottas) e **Maranhão** (Anderson) e quatro escunas, **Bela Maria** (G. Parker), **D. Paula** (Th. Reide), **Rios** (Camacho) e a canhoneira **Primeiro de Dezembro** (Avelino), quando foi avistado o brigue neutro **Assumpta**, procurando romper a linha de bloqueio. Imediatamente fizeram os nossos força de vela para alcançá-lo. Logo que os argentinos perceberam o nosso intuito, fizeram-se de vela com as escunas **Sarandi**, **Juncal** e o corsário **Presidente** para proteger o navio neutro. Os imperiais com todo o pano caçado aproximaram-se céleres e descarregando valentes bordadas como sabia fazer João das Bottas, contra os vasos argentinos, levaram o Almirante Guilherme Brown e o comandante J. Cõe de roldão até os Pozos, trazendo como troféu o brigue **Assumpta**, que foi incorporado à Esquadra com o nome de **Constança** (?). Nessa ação, que durou uma longa hora, a **Sarandi** teve um homem morto e todo o aparelho avariado e a **Juncal** dois feridos e muitas avarias no casco e mastreação. Os nossos, felizmente, nada sofreram de importante. O corsário **Presidente**, aproveitando-se do momento, fez-se ao largo e escapou. Perseguido, refugiou-se na Enseada.

Por esse tempo escrevia o oficial da Armada argentina A. de Alzogaray estas desconsoladas palavras no seu «Diário»: — «Desde el principio de la guerra contra el Emperador del Brasil, hoy es el día, que el lamentable estado de nuestra Esquadra hace desesperar que pueda obtener un triunfo sobre la enemiga... de suerte que casi la única esperanza que tenemos de las empresas marítimas, es que la corbeta **Ituzaingó**, brigue **Congreso** y **Patagones** que andan a corso en la costa del Brasil, tomen algún boque de guerra enemigo de fuerza, con que poder aumentar nuestra débil escuadra.»

IV — Ainda nesse mês de outubro, o transporte de guerra **Ururúo**, já nosso conhecido (Vide 15-12-1826 e 29-5-1927), artilhado com 2 peças e 4 caronadas, tripulado com 49 homens e comandado pelo Piloto Manoel João, fôra mandado escoltar a galera **Santista**, guarnecida com 16 homens, destinada a levar viveres e algum numerário para a Esquadra em operações no estuário platino. O brigue imperial estivera, em junho, no

pôrto da Victória, onde sua guarnição desembarcou e, auxiliada pela tropa de linha, fez grande e revoltante recrutamento durante a procição de Corpus Christi. No dia 14 de julho, partiu o transporte para o Rio com boa cópia de voluntários a laço... Corria, pois, sem maior novidade a viagem para Montevidéu quando, pelas 4 horas da tarde de



**João das Bottas**

21 de outubro (Rio Branco diz a 26), já na altura do cabo de Santa Maria, foi ele alcançado pelo corsário **Presidente**, comandado pelo capm. Tomas Allen, que conseguira burlar a vigilância da Divisão de bloqueio e fazer-se ao mar.

Estabeleceu-se entre as duas embarcações armado terrível mas desigual duelo de artilharia. Era o inimigo, porém, mais forte; mesmo assim, só depois de um louco batalhar durante cerca de duas horas a fio, com

o bravo Comandante Manoel João, seu Imediato e 17 homens da equipagem mortos e com outros tantos feridos (24 ao todo), foi que o heróico lenho brasileiro abordado arriou o seu pavilhão. Disse o seu intrépido émulo, o capm. Allen: — «The captain, a Brazilian, killed by the boarders, was a very brave man». Apressado o brigue, dentro em pouco assenhoreava-se também o corsário, que contava 8 peças de artilharia e 70 praças de guarnição, da indefesa galera, que por muito ronceira não pôde escapar. O inimigo teve o seu capitão ferido entre outros 8 mortos e estropiados.

V — Na noite do dia 8 de outubro, demandava o pôrto da Colônia do Sacramento, procedente do rio Salado, de cuja Divisão fazia parte, a pequena escuna *Conceição*, artilhada com 3 canhões e comandada pelo 2º Tenente James (Santiago) Wilson. Salteada por forte temporal de SSE ensacou-se muito na costa do Sauce e nela naufragou, perdendo-se o comandante e quasi toda a tripulação. Salvaram-se, apenas, dez homens em um bote. Segundo outra fonte, o navio encalhou na costa em cujas cercanias campeava uma fôrça chefiada pelo Tenente Pedro Pablo Torres que ao saber do desastre, pretendeu tomar posse do navio. Os nossos resistiram e queimaram a escuna, caindo, afinal, prisioneiros o comandante Wilson e 25 brasileiros. Ainda a 8 desse mês, o brasileiro Manuel Fernandes da Silva com mais 12 companheiros, aprisionados pelo corsário *Lavalleja*, fugiram da Patagonia na lancha que tomaram, Nª Sª de *Bonanza*, e apresentaram-se em Montevidéu, no dia 15.

VI — A nossa Divisão não descansava, mantendo cerrada, quanto lhe permitiam as circunstâncias de tempo e de mar, a linha de vigilância. É verdade que, de quando em quando, como não podia ser de outra maneira, as malhas de sua apertada rêde eram varadas. Todavia, a mor parte dos neutros, das présas dos corsários e mesmo estes, quando não eram detidos e capturados, acabavam cosidos de balas, encalhados na costa ou queimados pelos nossos bravos marujos. Tinham sido capturados os brigues norte-americanos *Caspian*, *Toucalousa* e outros.

VII — Muito embora contasse a nossa Marinha de Guerra, na época que estudamos, entre seu material flutuante duas modernas barcas-a-vapor, o *Correio Brasileiro* e o *Correio Imperial*, construídas na Inglaterra, não tinham tido a menor applicação em operações de guerra, a não ser no serviço de correspondência e no transporte de tropas. O papel a elas attribuído, tanto em tempo de paz como de guerra, era o de rebocar os veleiros que procuravam sair ou entrar nos portos com vento e maré contrários, subir um rio, atravessar uma barra, safar um navio encalhado, levar aprovisionamentos e fazer a cabotagem entre portos costeiros. Ninguém se lembrava de ampliar-lhes o raio de ação. Ninguém, da mesma maneira, se surpreenderá ao saber que o aparecimento da Marinha a vapor — fazendo nossos os comentários de um escritor naval de França — não foi acolhido com entusiasmo geral. Espíritos os mais esclarecidos são, bastas vezes, rebeldes a qualquer ideia nova, pois tratam freqüentemente de quimeras os projetos dos inovadores. Na Marinha também encontrou detractores o novo motor. Que se vai fazer com esta espécie de novidade? — perguntavam muitos, os lobos do mar, os patescas, os cospe-na-vaga. «Os velhos officiaes sobretudo, aquêles cuja carreira estava a tocar a meta, tinham vivido sempre encantados pelas manobras das velas, e como tal mantinham-se ferozmente irredutíveis diante dos novos navios. Quando o mar estava grosso e a brisa refrescava, quando os seus navios podiam fazer bom caminho a todo pano, e, ao invéz, a pobre barca a vapor se afadigava na luta contra as vagas e o vento, o desdem dos officiaes se transmudava em piedade, sua piedade em zombarias. Riam a bandeiras despregadas dos esforços do pequeno vapor que «tentava segui-los, afrontado, a rolar, a arfar, coberto de fumaça e de velas»; e

mais de um, ao deixar o comando, sentia-se honrado de poder dizer que «*ele não tinha medo de ser censurado por uma hora de reboque de qualquer vapor, a fim de provar a todos que tivera pelo menos a coragem das suas repugnâncias*». Esses velhos marujos, acrescenta o mesmo autor, do mar à vela não pronunciavam freqüentemente o nome de *navios-de-rodas* ou de *navios a vapor*, mas o de *carvoeiros*, e este vocábulo depreciativo era aplicado também aos oficiais assaz abandonados do alto, que eram obrigados a navegar em semelhantes navios! A sujeira inerente ao emprego do carvão, do azeite e das matérias graxas era uma das suas maiores injúrias (entre nós chamavam depreciativamente aos maquinistas de *graxeiros*); lembravam-se com arrepios que a brancura imaculada dos convézes, o asseio meticuloso das amuradas poderiam um dia desaparecer debaixo das manchas de óleo e repeliam para longe de si enérgicamente essa visão desesperadora; adivinhavam que a hora chegaria em que as capas e as viradas de bordo não constituiriam somente as bases do saber marinho «*Houve — diz A. Bocher — entre os oficiais antigos, entre os mais graduados chefes, unanimidade de sentimentos para protestar contra essa revolução que vinha brutalmente transformar uma ciência consagrada por séculos de existência e despojar o mister do homem do mar daquilo que lhe fazia a serena beleza*».

«Essa repulsão instintiva pelo novo processo de navegação foi, em parte, a causa das demoras que teve seu desenvolvimento. Concordavam no geral em reconhecer a comodidade do vapor na troca de comunicações e de informações, no que costumamos chamar serviço de esclarecimento, mas não entreviam ainda a possibilidade de aplicar diretamente o vapor à esquadra de combate. Aceitaram, em princípio, tal classe de navios como acompanhantes de uma Força Naval para o serviço de reboque. «Para legitimar seu desdém pelas idéias novas e seu desprezo pelo novo motor, os amigos da rotina não deixavam de fazer resaltar o acréscimo de despesa causado pelo vapor. As máquinas e caldeiras atingiam altos preços, sua conservação era também bastante dispendiosa. Esses desprezadores do progresso, *laudatores temporis acti*, opunham outros argumentos mais valiosos ainda, arrancados dos defeitos dos próprios órgãos dos novos navios. Diziam que as rodas, tendo grandes dimensões, eram de construção delicada, pouco defendidas dos embates das vagas ou contra as abordagens e abalroamentos, e admiravelmente situadas para servir de alvo aos projetis. Criticavam a necessidade em que se estava, de colocar uma grande parte da máquina e do eixo-motor acima da flutuação, isto é, sem proteção contra os tiros dos canhões. Enfim faziam notar que uma fraca parte das pás mergulhavam na água somente; o funcionamento da máquina ficava influenciado pelas variações da imersão do navio; que nos movimentos do jogo, uma roda mergulhava muito, enquanto a outra emergia sobremaneira, em detrimento da marcha e da velocidade. Todos esses defeitos eram tão evidentes que não podiam escapar aos partidários da nova marinha. Esses sabiam como os outros qual era o forte e o fraco dos navios a rodas. Mas, passados alguns anos, não se ligavam às críticas que a eles se faziam. Fundavam a mais brilhante esperança sobre um motor completamente imerso cuja invenção era recente, e que com o nome de *hélice*, devia ser a mais feliz aplicação do parafuso de Arquimedes». Os dois barcos que possuíamos eram ainda de caixas de rodas ou tambores, isto é, de rodas laterais. Apesar de não terem sido, como dissemos, empregados em combate, um deles, o **Correio Brasileiro**, que era artilhado com 4 peças de pequeno calibre, teve ocasião de estreiar em rápida ação naval nas costas do Rio de Janeiro. Zarpara ele da Guanabara para socorrer os naufragos da fragata *Paula* quando, a 11 de outubro, de volta, avistou o corsário *Congreso*, comandado por Cesar Fournier. Aproximou-se dele e em pouco tempo o alcançou, abrindo fogo. O entrelopo argentino, vendo-se acossado, despejou sobre a barca

a vapor uma bordada e, fazendo das tripas coração, com todo o pano largo poude fugir à investida. Cesar Fournier, em carta a um amigo, datada de 13 de outubro, conta a seu modo o encontro: — «... antes de ayer hemos encontrado, estando cruzando en la entrada del Janeiro, a uno de los *Steam-Coats*, que venía del Cabo Frio, y, después de haber abordado um bergantín que nos parecia sospechoso, fuimos a encontrarlo. El izó su Bandera, y tiró un cañonazo, a lo que contestamos con doble descarga de todo un costado, estando a la vista dos bergantines de guerra franceses, la fragata brasileira *Paraguassú*, y el bergantín de la misma nación *Quinze de Agosto*. El *Steam-Coast* recibió 3 balas bien dirigidas en su casco, y viró sin tirar mas tiro, haciendo fuerza para ganar la fortaleza de Santa Cruz; lo hubiéramos tomado sin duda o forzado a echar-se a la playa, si no hubiera sido por la falsa maniobra que hizo el bergantín que nuestra gente había abordado...» Pensamos ter sido esse encontro um dos primeiros (pelo menos entre nós o era) entre um navio a vapor e um veleiro, ambos armados em guerra. Segundo fontes argentinas a bordo da barca a vapor houve um morto.

VIII — Assumindo, embora interinamente, como deixamos dito (julho de 1827), a direção da campanha terrestre, o Marechal Gustavo H. Brown passou a modificar o estacionamento das unidades táticas do Exército Imperial de conformidade com suas idéias estratégicas decorrentes da situação das tropas antagonistas.

Com ser o Marechal estrangeiro, era mal visto e julgado pela maioria dos seus comandados, principalmente de patentes superiores, e, assim sendo, suas ordens e disposições sofriam sempre a critica dos zóilos. «O espirito de jacobinismo de alguns, — mostra-nos o General Tasso Fragoso — aliado à rivalidade e ignorância de outros, e porventura a queixas justas (?) de certos chefes, haviam colocado o antigo auxiliar de Barbacena em situação muito embaraçosa».

Começou Brown por estabelecer seu quartel-general em Pôrto Alegre, onde teve que jogar as cristas com o emproado brigadeiro Salvador Maciel, e, em seguida, depois de passar em revista as tropas, faze-las retirar do acampamento de S. Lourenço. Os batalhões de infantaria foram distribuidos pelos povoados de Sant'Ana, Santo Amaro e Fazenda Nova, onde deviam refazer-se e exercitar-se convenientemente. A fim de se incorporar em à coluna do Brigadeiro S. Barreto Pereira Pinto, estacionada no Pirai, fez avançar o 1º e 3º Regimentos de cavalaria, o Esquadrão da Bahia; para o Rio Pardo foi mandado o 5º Regimento da mesma arma. De acôrdo com as suas ordens, o 4º Regimento, os Lanceiros Imperiais (alemães) e a Artilharia, foram embarcados e mandados, por via fluvial e lacustre, estacionar no Cerrito para onde também foram encaminhados os corpos situados no Jacul.

Entretanto, o Governo Imperial, por decreto de 18 de agosto, resolvera dispensar o Tenente-General Marquês de Barbacena do Comando-chefe do Exército do Sul, dando-lhe uma importante comissão diplomática na Europa. Dessa noticia tiveram as nossas tropas conhecimento por Ordem-dia de 13 de setembro. Por decreto de 18 desse mesmo mês o Imperador, atendendo às reconhecidas qualidades de honra, valor e pericia militar, resolvia pôr de novo à testa do nosso Exército em campanha o nulo e empenhado Tenente-General Carlos Frederico de Lecor, Visconde da Laguna... *Proh pudor imperii!*...

Vencia ainda uma vez o partido reinol!... Era a inépcia mais vergonhosa casada com a falta de patriotismo. Maldição!

«Maior injustiça ainda, escreve Calógeras — quando acode à memória que lhe deram como sucessor (a Caldeira Brant Pontes) o responsável real pela situação do desastre em que Barbacena encontrara o quadro bélico do sul, o incapaz, inepto e inerte Visconde da Laguna, causador de todos os males da campanha da Cisplatina».

Essa figura fútil e empenachada era, segundo o general T. Fragozo — «o tipo representativo da mediocridade militar e da passividade criminosas».

O Marechal G. H. Brown, no entanto, embarcava-se a 20 de setembro para ir estabelecer em S. Francisco de Paula (Pelotas) seu Quartel-General, até então em Porto Alegre.

Para reforçar o Exército do sul, vinham em caminho o 14º, (da Bahia); 17º (de Pernambuco) e o 26º, batalhões de infantaria. Por esse tempo era organizada uma «Divisão Volante», constituída com o 2º Batalhão de caçadores, 1 esquadrão do 6º Regimento de cavalaria e 30 artilheiros com 4 peças de ferro, de calibre 9, a fim de guarnecer a famosa fortaleza de Santa Teresa, abandonada pelo inimigo, que defendia a estrada que ligava Maldonado e Castilhos à vila do Rio Grande. Comandava-a o Coronel Souto-Maior. O Brigadeiro Callado tinha sido designado (a 9 de setembro) pelo Comandante-chefe interino para encabeçar a Divisão do Exército situada no Cerrito. De passagem pelo Rio Grande arrastou consigo os 13º e 18º batalhões de caçadores que guarneciam a vila, que passou a ser fortificada e defendida pelo 7º Corpo de Artilharia vindo de Montevidéu sob o comando do Tenente-Coronel Pedro Luiz de Menezes. Comandando a praça ficou o Coronel de Engenheiros João Baptista Alves Pôrto. Em quanto isso, os corpos de infantaria começaram a movimentar-se dos seus quartéis de inverno para suas novas posições, passando antes por Pôrto Alegre a fim de receberem fardamento, armamento e outros petrechos indispensáveis à sua eficiência militar.

A «Divisão volante», tendo-se posto em marcha no dia 24 de setembro e embarcada em oito barcos transportes, escoltados por uma canhoneira de guerra, seguiu na primeira quinzena de outubro para o seu destino.

No dia 28 desse mês, esculcas inimigos davam fé de cinco vasos da nossa Flotilha da lagoa Mirim ancorados junto de uma ilhota fronteira à barra do Bebolati, que eram ainda avistados no dia seguinte.

Entretanto, o Marechal Brown, remontava o Jaguarão e desembarcava no Cerrito para inspecionar a tropa das três armas, que ali fizera acampar. Continuava com afã e tenacidade o Comandante-chefe a tomar todas as providências relativas a eficiência das suas tropas, pois era o seu deliberado propósito aproveitar-se da primavera para retomar a ofensiva contra o Exército inimigo estacionado no Departamento do Serro Largo.

Seu plano de manobra — segundo Machado de Oliveira — resumia-se em «penetrar na Cisplatina pela Cochilha Grande, tomar depois a serra de Aceguá e ganhar o flanco do inimigo (em Serro Largo), operando em concordância com o destacamento do forte de Santa Teresa e um Corpo de Montevidéu, enviado especialmente para este fim».

Observa o ilustrado General Tasso Fragozo: «— era uma operação convergente, racionalmente concebida, cujo resultado talvez fôsse decisivo».

É bem verdade que é preciso não esquecer a observação do arguto Thiers, quando diz: «— É simplesmente a execução que dá valor às grandes combinações militares, porque, privadas deste merecimento, não passam de vãs quimeras».

IX — Como vimos, o façanhudo letras gordas uruguaio, brigadier Juan Antonio Lavalleja, empavonado com o alto e imerecido cargo que lhe dera D. Vicente López y Planes, de Comandante-Chefe do Exército Aliado em operações de guerra contra o Império, em troca de vergonhosa subserviência aos propósitos imperialistas daquele Governo, não continha sua desmedida ambição de mando e predominância.

E, assim como na guerra tornára-se o árbitro, do mesmo modo queria sê-lo também nas funções civis, diz-nos Arreguine. «Despido de dotes políticos, sem planos de governo, sem nenhuma idéa progressista», mas unicamente acicatado por sua mulher, figura untuosa, intrigante e presunçosa, o turbulento e rude caudilho achava «que devia ser ditador, dominar e fazer-se obedecer, figurar como o primeiro sem restrições civis».

Em sua vaidade mórbida, julgava-se já um consumado estratega, um verdadeiro chefe militar, graças ao seu «longo desterro na ilha das Cobras», — anota o autor citado — já pelo trato com generais de escola». Assim é que «movido por ciúmes indignos», no dia 4 de outubro de 1827, dava um golpe de estado, depondo a Junta dos Representantes da Banda Oriental (da qual guardava fundo resentimento por havê-lo obrigado a delegar o mando) e o Governador-Delegado, D. Joaquín Suárez, declarando-se ditador. Estabeleceu então a Capital da província rebelada em Durazno. Dois meses volvidos de «tão injustificável arbitrariedade, Lavallega delegava novamente o mando em D. Luis Eduardo Pérez, para empreender a «campanha de léste» contra os imperiais» — escreve historiador uruguaio várias vezes citado.

## CAPITULO XII

**A Divisão do Rio Salado — Corsários nacionais — Pequenas ações na Enseada e rio Salado — Petulância inglesa — A Mariuha e o Parlamento — Novo Ministro — Lecor volta ao Comando-chefe do Exército — Vileza do inimigo — Combate da Enseada — Outras pequenas ações.**

I — Tínhamos entrado, então, em uma fase da guerra naval na qual «a luta no estuário — como com acerto observa o ilustrado historiador portenho, comandante Caillet Bois — readquire maiores bríos, animação e ubiqüidade. Tanto de dia como de noite, a tódas as horas, com bom ou mau tempo, com luar ou sem elle, com o crescente das águas ou com a baixa-mar... tal é a sucessão acabrunhadora de feitos menores que registra êsse período...»

Dessa maneira, os vários episódios que se vão enumerar em prosseguimento não são senão os mais salientes, à guisa de exemplos dessa fase da contenda, que não por falta de ações importantes é menos digna de admiração e comentário.

Os entrelopes inimigos, em consequência da maior distância e dificuldade de demandar o pórtio de Buenos Aires e, ainda mais, de Patagones e San Blas, davam preferência ao rio Salado e à Enseada para a descarga das suas pilhagens e contrabandos de guerra.

Nessas condições frequentes eram as arribadas dos corsários, escoteiros ou acompanhados de suas prêsas, àquelas águas, como as escadadas dos mesmos para novos cruzeiros depredadores. Houve, pois, necessidade de, não só reforçar, mas ainda aumentar o número de vasos destinados a uma diuturna vigilância naquelas desoladas plagas.

A nossa Divisão de bloqueio ao rio Salado e enseada de Samborombon constava, nesse tempo, dos navios abaixo:

fragata **Imperatriz** (Capitânia) comandada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra João Carlos Pedro Pritz;

brigue **Caboclo**, do comando do Capitão-de-Fragata Guilherme James Inglis;

brigue **Pirajá**, comandado pelo 1º Tenente João Baptista de Souza;

escuna **Bela Maria**, do comando do 2º Tenente Guilherme Parker;

escuna **D. Paula**, do comando do 2º Tenente Thomaz Reid;  
 escuna **Grenfell**, do comando do 2º Tenente Isidoro Nery e  
 canhoneira **Victoria da Colônia**, comandada pelo 2º Tenente C.L.  
 Dezuzá.

O Chefe João Carlos Pedro Pritz nascera na Dinamarca, em Copenhagen, a 16 de agosto de 1789. Servira com distinção nas Marinhãs militares do seu país e da França nas guerras napoleônicas. Veio para o Brasil em 1825 no comando da fragata **Surath Castle** que tomou o nome de **D. Paula**. De 1825 a 1831 prestou muito bons serviços à nossa incipiente Marinha nos postos de Capitão-de-Mar-e-Guerra e de Chefe de Divisão. Em 1828 levou a Inglaterra a rainha de Portugal, D. Maria da Glória; e, no ano seguinte, voltou ao Rio de Janeiro chefiando a Divisão que transportou a 2ª Imperatriz do Brasil, D. Amélia de Leuchtenberg. Regressou posteriormente à terra do seu nascimento, onde veio a falecer aos 18 de novembro de 1862.

II — Em consequência do criminoso abandono da ilha de Martín Garcia e consequentemente da retirada daquelas águas da Flotilha Imperial, que não só as policiava como também o rio Uruguai e as bôcas do Paraná, o tráfego de embarcações, na maioria de pequeno porte, transportando gêneros e outras mercadorias do interior para Buenos Aires, tomará maior incremento. Esse crescente comércio despertou a atenção e a cobiça de embarcadiços brasileiros residentes na Banda Oriental. Assim é que armadores nacionais alcançaram do Governador Militar de Montevidéu, Barão da Vila Bela, várias cartas de corso para desorganizarem de vez a cabotagem fluvial do inimigo que escapava à vassourada dos nossos cruzadores. Nessas condições, o corsário Poutier (nome do bravo oficial de Patagones), com uma carta de marca de 25 de setembro de 1827, apresava, no dia 9 de novembro, a balandra argentina S. **Pedro de Alcântara**; outro corsário nacional, o **Padeira de Aljubarrota**, tomava, no mesmo dia, as goietas **San Antonio de Guia**, a chalupa **Gregoria** e a balandra **Carmen**. Um outro, o **Invencível Brasileiro**, apresava, no dia 25 do referido mês, a balandra **Avlspa**. A seguir, como veremos, prosseguiram os apresamentos, muito prejudicando o abastecimento da capital inimiga.

III — No dia 7 de novembro, a Divisão do Salado abriu fogo em perseguição de dois corsários ou navios neutros que tentavam furar a linha de bloqueio; mas mercê ao seu bom andar e às trevas da noite, conseguiram furtar-se à caça dos brasileiros. Não nos foi possível identificá-los. É possível que um desses entrelopos fôsse o **Sin Par**.

No dia 12 de novembro, apesar do mau tempo, a canhoneira N° 11, argentina, comandada pelo Capm. **Castelli** afoitou-se a um reconhecimento às nossas forças. Presentida, foi caçada com insistência, indo abrigar-se nos bancos da Enseada onde, bombardeada por elevação, sofreu notáveis avarias.

A nossa Divisão do Rio Salado achava-se fundeada, no dia 16 do mês em questão, entregues os navios a várias fainas internas, quando no horizonte, ao largo, desenharam as silhuetas de dois navios suspeitos. Aparelharam-se, rapidamente, as quilhas do Império. A aproximação daquelas embarcações a tóda vela sôbre elas, desfecharam o rumo. Dentro em pouco certificaram-se ser o corsário **Presidente** que, ufano, escoltava três prêsas: o brigue **Ururao**, a galera **Santista** e uma sumaca.

Após sofrerem tenaz perseguição, resolveram os argentinos passar-se para a pequena sumaca a fim de, com maior facilidade e segurança, vingando os bancos, alcançarem a costa. A galera batida pelo fogo destruidor dos nossos lenhos, foi encalhar no cordão de baixios que

cinge a costa inimiga naquele trecho. Pelas cinco horas da tarde, uma lancha sob a direção do 1º Tenente Diogo Ignácio Tavares, e dois esca- leres encabeçados pelos Segundos-Tenentes Joaquim José de Aguiar e Luiz Brown, foram abordá-la. Os inimigos, à aproximação dos nossos, abandonaram-na precipitadamente, sendo o navio incendiado. O brigue **Uruará**, perseguido pelas escunas brasileiras, também encalhou na costa, no dia seguinte (17), sendo também incendiado.

O corsário **Presidente** pretendeu escapar, depois de oferecer desesperada resistência. Confinado pelos nossos, foi, afinal, encalhar, já sobremaneira maltratado pela metralha brasileira, sob a proteção de um fortim (a bateria Brown que o inimigo levantára na costa e até onde não chegavam as balas imperiais. Os nossos pequenos barcos, a muito custo e com o maior risco, arrastando-se nos baixios, conseguiram aproximar-se do corsário e o destruíram a tiros de canhão. As nossas perdas, somente materiais, foram insignificantes; o inimigo calou a suas, declarando, no entanto, que tínhamos tido seis feridos, e outras avarias.

No dia 21, à noite, a Divisão de vigilância ao pôrto de Buenos Aires, fez um investimento às Balizas Exteriores a fim de dele arrancar um navio neutro; infelizmente a operação não teve o êxito esperado em consequência da baixa das águas do estuário.

Ainda nessa data encalhava nas costas da província do Rio de Janeiro, nos perigosos bancos de S. Thomé, o corsário inimigo **Oriental Argentino**, comandado pelo famigerado capm. Bibois, armado de 9 canhões e guarnecido por cerca de cem homens. Logo que se deu o encalhe, prisioneiros brasileiros feitos em Patagones, que serviam a bordo se amotinaram — conta-nos o inesquecível Barão do Rio Branco — apossaram-se do navio e voltaram a servir à Marinha Imperial. O comandante do entrelapo, um piloto e sete marujos procuraram fugir num lote, mas foram logo aprisionados.

A corveta **Maria da Glória**, comandada pelo bravo Beaurepaire, continuava em seus proficuos cruzeiros ao longo da costa à cata dos atrevidos salteadores do nosso comércio marítimo. A 29 de novembro deu vista e perseguiu o corsário argentino **Esperanza**, que havia zarpado de Buenos Aires no dia 8 do mesmo, sob o comando do capitão Mateo Panili. Montava 1 rodizio de calibre 8 e duas peças de 4, e uma equipagem de 46 homens. Ao chegar o entrelapo ao alcance de sua bateria, a fragata imperial, abriu as portinholas e despeçou-lhe duas arrazadoras bandas que o desnorream. A bandeira inimiga mais uma vez era arriada em face do pavilhão vitorioso do grande Império sul-americano.

IV — Não só os representantes diplomáticos de várias Nações acreditados junto ao Governo Imperial, como os comandantes das Forças Navais, estacionadas no estuário platino, continuavam por todos os meios, a embaraçar o bloqueio, havendo por isso, de quando em quando, atritos entre aquelas autoridades estrangeiras e o nosso Almirante. A 10 de novembro um vaso de guerra inglês teve a petulância de querer se opor a um registro de uma embarcação de sua nacionalidade, que tentava furar o bloqueio. Se não fôra a prudência do comandante brasileiro, o fogo dos nossos canhões teria sido, lamentavelmente, empregado contra a ousadia e a prepotência britânica.

Tendo sido apresado o brigue inglês **Nestor**, quando procurava desrespeitar o bloqueio, ao ser enviado para o Rio de Janeiro para ser julgado pelo Tribunal de prêsas, foi abordado e guarnecido pela fragata inglesa **Tribune**, com desrespeito à nossa soberania. O Governo Imperial protestou enérgicamente contra o ato arbitrário do atrevido comandante, recebendo todas as satisfações.

Por êsse tempo, «perseveravam, todavia, muitos dos navios neutros em violar o bloqueio, — escreve Pereira da Silva — servindo-se de passaportes para Montevidéu, Callao ou Valparaíso, e fundando-se em pretexto de serem arrastados para a margem direita do Rio da Prata por correntes de águas ou força de ventos, quando só pretendiam penetrar em Buenos Aires, o que conseguiam várias e repetidas vezes. O Governo do Brasil resolveu-se então proibir saídas de navios dos portos nacionais para aquêles portos enquanto durasse a guerra, sem que elles prestassem uma fiança segura, e dêssem garantias eficazes de se não dirigirem a Buenos Aires (decreto de 6 de novembro de 1827).

«Tendo, infelizmente, desagradado esta deliberação a todos os diplomatas estrangeiros acreditados no Rio de Janeiro, foi ella, poucos dias depois (decreto de 26 de dezembro) sustada e anulada pelo Governo, a fim de atender às reclamações unânimes dos representantes das potências, com quem o Brasil desejava sempre manter amigáveis relações. Que tristeza!...

V — Havia, como já referimos, no Parlamento nacional um grupo bem apreciável de elementos opositoristas ao Governo que não perdia oportunidade para profilgar as nossas operações de terra e mar. Em 1827 ficara o Governo privado da lei de fixação das Forças Navais, em consequência da falta de patriotismo de um grupo de parlamentares opositoristas, que sacrificavam a honra e a integridade da Pátria aos seus caprichos. O Capitão de Fragata, D. Mauricio de Souza Coutinho, Marquês de Maceió, titular da pasta da Marinha, fugindo à praxe adotada, em vez de ir, pessoalmente, apresentar a proposta de fixação das Forças Navais para o novo exercício, o fez por meio de um simples officio. Tal attitude causou sério desgosto, e uma pronunciada má vontade contra o Ministro da Marinha logo se manifestou. Com ser um áulico e cortesão e não ter saído do meio parlamentar, já não era muito simpático aos opositoristas. Dessa maneira encontrou logo pela frente a má vontade de Bernardo de Vasconcelos, Lino Coutinho, Odórico Mendes, Xavier de Carvalho, José Clemente, etc., que não perdiam vasa para alfinetá-lo. Quando se discutiam as Forças de Mar, convidado a comparecer aos debates, o Marquês de Maceió, ou deixava de fazê-lo ou fazia-se, propositalmente, esperar, o que ainda mais irritou os parlamentares adversos ao Governo. E com isso sofria a Marinha e, consequentemente, as operações de guerra. (1).

Na sessão de 2 de novembro, discutindo-se a emenda do Senado à lei de fixação das Forças de Terra, avançava o deputado Custódio Dias, com aplausos gerais: — «A má sorte das nossas armas (na guerra do sul) não é por falta de dinheiro, mas pela má administração, e, talvez, que muitos daqueles que nela estão metidos sejam inimigos da pátria». — «Para que servem as nossas embarcações grandes? — perguntava B. de Vasconcellos — «Para encalhar no Rio da Prata, fazer despesas; esta a utilidade que se tem».

O deputado Cavalcanti, defendendo a Oficialidade naval, dizia que «por muitas ocasiões, nessa mesma guerra, se têm apresentado bravos **Officiais de Marinha**, que se distinguiram», e, se têm sofrido reveses, estes eram consequência da discórdia, que tem havido já nos primeiros mandatários, como nos seus secundários e por isso os reveses não serviram senão de lição e de vinganças de nossos inimigos».

Bernardo de Vasconcelos imputava os nossos desastres «à incúria e inépcia dos Ministros da Guerra e da Marinha... responsáveis «por tôdas as calamidades».

(1) Vide: *Lucas A. Bôlleux* — *Ministros da Marinha (notas biográficas)* (1808 - 1840) — 1ª série.

Em consequência dessas discussões intermináveis e contraproducentes, não foram votadas no prazo necessário as leis de fixação das Forças Navais para o exercício de 1828: nessas condições houve necessidade de prorrogação das sessões da Câmara.

«Logo que as respectivas comissões apresentaram seus pareceres acerca da proposta da fixação das Forças de Mar para o exercício de 1828, resolveu a Câmara tratá-los de preferência aos demais assuntos. Pôsto que o Ministério lhe oferecesse condições de confiança, sustentou a coerência de procedimento e de princípios, no propósito de mostrar que não fôra espirito de opposição, que a animára na passada sessão contra o Gabinete existente. Estabeleceu na fixação das Forças de Mar as mesmas idéias, que anteriormente aprovara, e que foram compreendidas em emendas enxertadas na proposta do respectivo Ministro, e ordenou que em tempo de paz se desarmassem e vendessem em hasta pública os navios excedentes ao número determinado».

VI — Em novembro nova reorganização ministerial se fazia. Assim é que, no dia 20, assumia o cargo de Ministro da Marinha o ilustrado e bravo Chefe d'Esquadra Diogo Jorge de Brito que, no princípio da guerra, vimos chefiar a 2ª Divisão da nossa Esquadra em operações de guerra e atuar com proficiência e valentia nos dois encontros de Corales, sendo ferido com gravidade em um pé. Se não fôra esse grave inconveniente, te-lo-íamos à frente das nossas Forças Navais em substituição ao Vice-Almirante Rodrigo J. Ferreira Lôbo.

«Do dia 3 de dezembro de 1827 a 28 de janeiro de 28, — anota Th. Meirelles — o Governo Imperial (Diogo de Brito) e o Almirante Barão do Rio da Prata entretiveram uma correspondência tal, que ocupa resmas de papel, sem grande necessidade de o fazer; o que prova que naquele tempo já havia, como hoje, a mania de muito escrever».

Vejamos um dos primeiros officios do novo titular ao Almirante e que sobremodo esclarece a respeito do andamento da guerra e dos propósitos governmentais:

«— Sua Magestade o Imperador desejando de um golpe de vista conhecer o verdadeiro estado das Forças Navais ao mando de V. Exª: Ordena que pela primeira via que se oferecer envie V. Exª a esta Secretaria de Estado um Relatório mencionando o número de embarcações, sua qualidade e seu estado de serviço, se necessita ou não de urgente fabrico, a força ou artilharia, a água que demandam, a gente com que atualmente se acham tripuladas, se forradas ou não de cobre, fazendo igualmente menção (quanto a embarcações menores) da respectiva bóca a fim de se remeterem os componentes e necessários remos cujo uso é tão essencial e vantajoso em bonança e calma.

«Sua Magestade o Imperador está cabalmente persuadido não ser possível dirigi'r, ou indicar daqui as operações da Guerra, e por esta razão aí conserva a V. Exª como o 1º homem da Marinha nesse emprêgo que ora reputa de máxima ponderação, à vista do que, ordena o mesmo Augusto Senhor que V. Exª responda com o critério que tanto o distingue, o projeto de operações contra o inimigo, que julgar apropriado às atuais circunstâncias, e a Força permanente que julgar necessária, para que possa ir a efeito, ficando por este modo o Governo ao fato das suas despesas nessa Estação, e de poder com efeito fazer periódicas remessas do material e pessoal para manença da Força Naval determinada.

«Sua Magestade o Imperador com a sua natural perspicácia averte a este respeito, que mais vale um limitado número de embarcações bem guarnecidas e tripuladas, que um avultado número delas inefetivas, concorrendo a reforçar esta opinião a dificuldade de achar Comandantes hábeis para todos os vasos.

«Sua Magestade o Imperador aprova de antemão tôdas as disposições de V. Ex<sup>a</sup> quer na organização e reforma, quer no uso da Fôrça Naval de seu comando:: Declarou mais, que cumpre ao Govêrno manter em efetivo estado a Fôrça que V. Ex<sup>a</sup> designar, como absolutamente necessária, e cumpre a V. Ex<sup>a</sup> fazer dela, o convinhável emprêgo para satisfazer aos fins, que S. M. Imperial se propôs (isto é, o mais rigoroso bloqueio sem quebra das ordens anteriores) fazer ao inimigo as possíveis hostilidades tendo-o em continuo alarma.

«Sua Magestade o Imperador à vista dos officios de V. Ex<sup>a</sup>, ficou sumamente penalizado notando a fatal infelicidade com que se hão malogrado quantas expedições V. Ex<sup>a</sup> tem empreendido e confiado ao mando de outrém, e por esta ocasião recomenda o mesmo Augusto Senhor tôda a circunspeção nas operações da guerra, pois não permite o nosso estado, que tenhamos mais perda sem occasionar dano maior ou ao menos igual ao inimigo.

«Do officio que V. Ex<sup>a</sup> observa pequena a Fôrça que tem o inimigo, parece possível com a Bombardeira, que ha pouco foi, protegida por outras embarcações fazer alguma surpresa sôbre Buenos Aires, não ataque formal, porém lançar algumas bombas na cidade, e ameaçar amiudadas vezes, com êsses falsos ataques, para inquietar e cansar o inimigo. Recomenda porém Sua Magestade o Imperador que em tais operações tenha-se sempre em vista a segura retirada dos nossos navios.

«Isto não é mais que uma lembrança de Sua Magestade o Imperador que, não obstante, deixa à boa crítica e habilidade de V. Ex<sup>a</sup>, a total direção e emprêgo das Fôrças coerentemente a causar o máximo dano ao inimigo.

«Na certeza de que esta correspondência ache a V. Ex<sup>a</sup> em Montevideu, dirijo ao Chefe de Divisão Pedro Antonio Nunes o officio cópia inclusa».

«Deus guarde a V. Ex<sup>a</sup>».

Os grifos são meus. Do exposto no officio acima muito bem pode aquilatar o leitor arguto do modo como era então praticada a guerra, cujas operações eram subordinadas freqüentemente aos caprichos do soberano. Nas entrelinhas do officio acima descobrimos também veladas censuras ao modo de agir do Almirante.

VII — No dia 8 de novembro chegava ao Rio Grande do Sul o velho e inepto Tenente-general Carlos Frederico Lecor, visconde da Laguna, a fim de assumir o comando-chefe do Exército Imperial em operações de guerra.

O Marechal Gustavo H. Brown, ao receber esta noticia, foi logo ao seu encontro, e, no dia 26, tiveram longa conferência, que versou sôbre a situação das tropas e tudo o mais que dizia respeito a sua eficiência.

«Já antes, Laguna lhe havia escrito — esclarece o General Tasso Fragoso — dizendo não ser conveniente ultrapassar o rio Jaguarão, lembrando o alvitre de deixar em S. Francisco de Paula os batalhões vindos de Santa Catarina e preconizando um sistema de operações

defensivas. (!) Caía, assim, por terra tudo quanto Brown havia concebido; nem o agrupamento das Fôrças, nem a localização das mesmas, nem o plano de manobra abrandaram a Lecor» — acrescenta o mesmo autor.

«No entanto, — confessa ainda — era Brown o detentor de boa e verdadeira doutrina; andara bem encaminhando para o norte do Jaguarão as nossas tropas e vira o problema com perfeita nitidez, quando pensara aproveitar-se de sua superioridade para esmagar o adversário de modo definitivo. Os trechos sublinhados o foram por mim.

Como é de vêr, entre o Comandante-chefe do Exército e o seu Chefe do Estado-Maior irrompeu logo «uma divergência capital, cujas funestas conseqüências se fizeram sentir na atitude ulterior do Exército brasileiro».

O Marechal Brown, sobremodo desgostoso, regressou ao Cerrito no dia 2 de dezembro, passando o Exército a ser manobrado pelo Tenente-general Lecor, por meio de officios...

Entretanto continuava o Governo a providenciar para que ao Exército do Sul nada faltasse para o prosseguimento da campanha. Diz Armitage que, logo depois da chegada ao Rio da notícia da não ratificação do tratado de paz pelo Governo Argentino, o Imperador mandara o Coronel Cotter à Irlanda engajar colonos, que, aqui chegados, seriam aproveitados nas fileiras do Exército. Ao mesmo tempo, alistavam-se mais alemães e pediam-se ao Parlamento os meios convenientes para continuar a guerra com o maior vigor. A Câmara, no entanto, declarou que a força de 30.000 homens, já decretada, bastava para as necessidades. (!!) Em nota ao seu trabalho, o referido autor diz que, segundo o Relatório do Ministério da Guerra o Exército brasileiro, no período considerado, compunha-se de 27.817 homens de tropa regular; e, além destes, havia 99.773 soldados de reserva e ordenanças, somando ao todo 137.583 homens.

O exército uruguaio-argentino continuava, pode-se dizer, inativo nos seus quartéis de Serro Largo, recebendo, apenas, mínguos recursos e reforços, todos dependentes das relações políticas das províncias com o Governo de Buenos Aires. Os dependentes das vias fluviais e do estuário chegavam irregularmente em conseqüência da vigilância contínua da 2ª Divisão Imperial de bloqueio, postada em frente da capital inimiga e da 3ª Divisão estacionada nas águas da Colônia do Sacramento. Brown, para defender os trens que partiam de Buenos Aires com abastecimentos, situara nos aros de Martín García uma Divisão naval para enfrentar a nossa da Colônia.

O brigadeiro Juan A. Lavalleja, como General-chefe não «revelou jamais um plano integral de operações bem delineadas» — observa o escritor militar citado. Que poderia brotar do cérebro dessa bronca e sanguinária figura de caudilho, bravo na verdade, mas só capaz de cargas isoladas, saqueio e arrebanhamento de gados?!...

VIII — Como deixamos dito, páginas volvidas, em março de 1826, a nossa Divisão bloqueadora apresara quatro navios neutros, dois dos quais com passageiros e colonos destinados a Buenos Aires. Entre os primeiros encontrava-se o súdito alemão Antonio Martim Jhym que, devido ao apresamento e suas conseqüências, sofrera não só muitos incômodos mas graves prejuízos monetários. Daí votar profundo ódio ao Governo Brasileiro.

Ao desembarcar em Montevideú, deparou o tudesco um patriótico seu, Fudrich Bawer, que se dizia representante secreto das tropas alemãs últimamente contratadas pelo Império (o 18º Batalhão de

caçadores e os Lanceiros Imperiais). Entraram em entedimento os dois aventureiros, arquitetando tenebroso plano, que foi logo levado ao conhecimento do Presidente B. Rivadavia e, depois, ao seu substituto, o Dr. F. López.

Propunham-se os dois alemães, em troca de várias vantagens, sublevar as referidas tropas: transportá-las para Santa Catarina, onde proclamariam a República, incorporando essa circunscrição do Brasil às Províncias Unidas. Com isso, esperavam terminar a guerra e com todas as vantagens para os argentinos.

«Esse meio ilícito ou indecoroso de guerra, que contrariava a tradição cavalheiresca e principista da política internacional argentina» (!!!) — foi repulsado pelos referidos estadistas, narra um dos autores platinos em que nos abeberamos.

O General Dorrego, no entanto, subira ao poder. Conhecem os leitores, pelo modesto e imperfeito estudo que vamos fazendo, os esforços improficuos postos em prática pelo Governo das Províncias Unidas para nos esmagar e vencer.

Pois bem, o Governador Dorrego, soldado sem escrúpulos, não podendo satisfazer seus tristes e ambiciosos planos de conquista e de renome, impondo pela força e prestígio das suas armas, proclamadas vencedoras, uma paz humilhante e vergonhosa ao grande Imério, recorreu ao sinistro machiavelismo e esboçou um pérfido senão ignominioso plano que, si não fôra a energia e o patriotismo dos nossos cidadãos, certamente teria vingado. Nessas condições não se pejou de aceitar o oferecimento dos dois aventureiros germânicos, firmando com êles, a 3 de novembro de 1827, o seguinte pacto secreto:

«1 — As tropas alemãs abandonarão o serviço do Brasil para tomar o da República Argentina, como Auxiliares inteiramente independentes e livres, com jurisdição militar aparte e um Chefe da sua eleição, que as comandará e organizará na forma que melhor entender.

2 — Com prévia ordem do Governo encarregado da direção da guerra, as tropas alemãs se apoderarão e ocuparão a ilha e provincia de Santa Catarina, abolindo o regimen imperial e substituindo-o pelo republicano independente, de cujo reconhecimento deverá tratar o Governo argentino.

3 — No caso em que a insurreição não tiver êco no Brasil, o Governo argentino se compromete a indenizar os alemães à razão de 300.000 pesos por cada mil individuos que chegarem à República e proporcionalmente; ou, então 150.000 pesos e meia légua de campo a cada individuo, nas mesmas condições em que obtenham terras do Governo os filhos do país; devendo corresponder, em qualquer dos casos, quatro quinhões da parte de um soldado aos Alferes, oito aos Tenentes, dezesseis aos Capitães, vinte aos Majores, vinte e quatro aos Tenentes-coronéis e vinte e oito aos coronéis.

4 — O Governo argentino se responsabiliza por todos os gastos que a empresa necessitar, soldo das tropas, provisões, petrechos, munições e as quantias necessárias para as operações militares.

5 — Reconhecia-se o Sr. Antonio Martin Jhym como encarregado de negócios do Corpo de Alemães junto do Governo argentino em tudo que se referisse à expedição, e o Sr. Bawer

(ou Bauer) como diretor imediato dêle e por sua vêz Agente diplomático para oferecer a paz aos habitantes de Santa Catarina».

Têm aqui os leitores a vergonhosa prova da perfidia do nosso encarniçado inimigo que, segundo o diplomata Manuel José Garcia, não applicava **medios innobles** nas suas relações internacionais... Mais adiante, voltaremos ao assunto.

IX — O bravo Chefe James Norton saíra com a sua manobreira Divisão a escoltar um trem de dezoito embarcações mercantes no dia 6 de dezembro. Compunha-se nessa ocasião sua Fôrça dos seguintes vasos:

fragata **Pricipe Imperial**, de 14 canhões, comandada pelo Capitão... com a insígnia de capitânia;

escuna **Bela Maria**, de 5 canhões, comandada pelo 1º Tenente Guilherme Parker;

escuna **D. Paula**, de 4 canhões, comandada pelo 2º Tenente Thomaz Read;

escuna **Grenfell**, de 8 peças, do comando do 2º Tenente Isidoro Nery;

escuna **Rios**, de 4 canhões, do comando do 2º Tenente Camacho;

canhoneira **Primeiro de Dezembro**, de 1 canhão, comandada pelo 2º Tte. Bernardo José de Almeida;

canhoneira **Victória da Colônia**, de 1 canhão, comandada pelo 2º Tenente Christiano Lourenço Dezuza; e

canhoneira **Esperada**, de 1 canhão, do comando do 2º Tenente José Ferreira Guimarães.

Ao sol-pôr avistaram os nossos, nas proximidades de Punta Lara, duas embarcações suspeitas. Eram o brigue-barca inimigo **Congreso**, de 20 peças e 120 homens de tripulação, o melhor vaso argentino, comandado pelo audacioso francês Cesar Fournier, e o brigue mercante **Harmonia dos Anjos**, tomando por esse corsarista na altura de Santa Catarina. Esse navio tinha sido artilhado com seis peças de grosso calibre e posto sob a direção do norte-americano Camp. John B. Thurner.

O **Congreso**, no dia 19 de novembro, tentara um desembarque na enseada das Palmas, na Ilha Grande, mas o seu destacamento que ousou pôr pé em terra, sofreu sangrenta repulsa de um destemido grupo de patriotas, chefiado pelo bravo Tenente de Milícias José Fernandes da Silva.

Ao serem avistados os dois vasos acima, o destemido e insofrido Chefe Norton não mais se conteve. Pôs o trem sob a tutela da fragata e da escuna **Rios** e, passando a sua insígnia para bordo da escuna **Grenfell**, voou com os demais ao encalço do inimigo.

Por meio de hábeis manobras, conseguiu meter os dois vasos argentinios em apertado cerco e, até cerrar-se a noite, castigou-os porfiadamente com seus bem concentrados fogos. Os dois lenhos infestos batidos pela artilharia brasileira, foram encalhar na Enseada, cercanias da referida ponta, em frente ao saladero **Wright**. Foram vigiados durante toda a noite. Ao dealbar do dia seguinte (7) recommçou o canhoneio com bravura e encarniçamento. O **Congreso**, afinal cheio de avarias e com 35 praças feridas, das quais 24 mortalmente, foi, pelas 11 horas da manhã, abandonado por Fournier e pelos poucos sobreviventes, que vogaram para terra nas embarcações miúdas, deixando a bordo o Cirurgião com os míseros feridos.

Muitos argentinos atiram-se ao mar, perecendo afogados. O major Fournier, «mais preocupado em salvar os cofres que continham um rico saque, do que de combater — disse o Almirante Brown — foi o primeiro a abandonar o navio». Escapou-se assim o guerrilheiro francês desmoralizado e bastante ferido.

Os nossos escaleres foram a bordo das embarcações inimigas e, depois de salvarem os feridos (que Alvaro Alzogaray teve o despudor de escrever que «fueron todos asesinados por los enemigos cuando saltaron a bordo del buque»), incendiaram os cascos esborcinados e imprestáveis. Diz o mesmo cronista que «às 4 horas e cinco minutos da tarde se observou de Buenos Aires uma grande fumarada seguida de explosão como de algum navio, ao E.S.E., rumo da ponta de Lara, continuando a fumaça, e em seguida, às 4 1/2 observou-se mais adiante uma fumaça menor...» Tomaram os nossos as bandeiras inimigas e a insígnia de Fournier, que era um guião com as cores argentinas, tendo na faixa central branca o nome dêsse comandante. Onde estarão hoje êsses interessantes troféus, entregues ao nosso descaso?!

O Chefe inimigo, Guilherme Brown, ao saber da contingência tremenda em que se encontrava o melhor vaso da sua esquadra, apressou-se em se fazer de vela para prestar-lhe auxilio. Pelas 12 1/2 da tarde, do dia 7, desfaldando seu pavilhão na escuna Maldonado zarpuu seguido das escunas Guañaco e Juncal, sumaca Uruguay e canhoneiras Ns. Um, Nove e Doze. Esbarrou, porém, com a Divisão do denodado Capitão de Mar e Guerra João das Bottas, que logo se pôs a bordejar para aproximar-se dêle. Sabendo com quem ia medir-se, o navarca argentino, ao receber as primeiras salvas da nossa artilharia, virou prudentemente de bordo e recolheu-se ao pôrto.

E, assim, pouco a pouco, iam os bravos marujos do Império destruindo os mais fortes elementos da decantada Esquadra argentina. Essa pequena ação ficou sendo conhecida entre nós pelo nome de «Combate de Enseada».

Conta o historiador naval argentino Albarracín que o corsarista Cesar Fournier «cujo atrevimento não tinha limites, havia concertado com emissários alemães de certa posição, um plano para sublevar os corpos dessa nacionalidade, que guarneciam o Rio de Janeiro, e sequestrar com o seu auxilio a pessoa do Imperador D. Pedro I, a bordo do Congreso, para o que assaltariam-no no Jardim Botânico do Rio, onde costumava passear sosinho». Não sabemos em que se escudou o referido escritor para nos contar esta história.

Aproveitamos aqui o ensejo para desfazer a invencionice de ter o referido corsário tomado a fragata Thetis no pôrto da Bahia. Nas fontes nacionais nada encontramos sôbre êsse successo; e sabemos que a referida fragata, muito tempo depois da guerra figurou nos nossos quadros do material flutuante.

X — No dia 6 de dezembro, nos arredores de Montevidéu um piquete inimigo, comandado pelo Alferes José Wenceslao Paunero, foi dispersado pelas nossas tropas, caindo prisioneiro o referido oficial.

No dia seguinte, em outra pequena ação, foram aprisionados o Major Aguirre e o capitão Paredes, do Regimento de Colorados. Ainda em outras emboscadas, renderam-se aos nossos o Major Lourenço Balcarce, o Cap. Feliciano Marino, os Tenentes Pedro Luna e Juan Fernández Aguirre, e um sargento.

XI — No dia 21 de dezembro de 1827 encontrava-se o correio nacional Doze de Outubro, armada de um pequeno rodízio e comandado pelo 2º Tenente Francisco Fortunato Pereira da Silva, a cruzar nas costas da Bahia, quando foi atacado por um corsário argentino artilhado com

cinco peças. Travou-se renhido combate, que durou duas intermináveis horas. O inimigo, na sua jactância, julgava que o pequeno lenho brasileiro, ante sua esmagadora superioridade, se rendesse ao primeiro tiro. Tanta foi, porém, a bravura dos nossos patrícios, tão certos tiros cravaram no costado adverso, tais as avarias nas obras mortas e aparelho, que o argentino abandonou a liça e, fazendo força de vela, perdeu-se no horizonte em fuga.

XII — Ainda em dezembro, em dia que não logramos fixar, a escuna inimiga **Patagones**, comandada pelo norte-americano J. B. Thurner, cruzava nas águas do porto cujo nome ostentava. Aproximando-se um dos nossos vasos de guerra, o inimigo veio sobre ele, pretendendo abor-lo. Os nossos calmamente a esperaram, e, à queima-roupa, descobriram a bateria e mandaram-lhe tremenda descarga, que a desmontou por completo. Sucederam-se, sem tréguas nem descanso, novas andanadas; e, daí a momentos, estavam os marujos do Império senhores do campo da luta, aprisionando o comandante argentino e os escapos da dura refrega. Levados ao Rio de Janeiro, foram os prisioneiros recolhidos à fortaleza de Santa Cruz.

XIII — A escuna corsário **Nuevo General Mansilla**, de 3 peças por banda comandada pelo cap. Anderson, em suas proficuas arriadas pelos nossos mares havia tomado, a 3 de setembro, na altura de Cabo Frio, o patacho nacional **Sol Dourado**, mestre José Coelho, o navio sueco **Swallow** e o brigue francês **General La Foy**, este com 125 emigrantes a bordo.

Regressava ele, ufano, ao estuário no dia 25 de dezembro, esperando ainda festejar o Natal entre os seus, em terra. A nossa Divisão do Rio Salado, composta na ocasião da **Niterói** e de três escunas, estava a postos e vigilante muito embora fôsse dia festivo. O Chefe João das Bottas não dormia... e, desde que foram avistados os navios suspeitos, mandou suspender âncoras e velejar ao seu encontro. Reconhecidos como inimigos, passaram nossos lenhos a dar-lhes caça, conseguindo em pouco tempo recapturar as prêsas, abandonadas pelo corsário que as escoltava, e que, para escapar, se fizera na volta do mar. No dia 30, duas novas velas suspeitas foram avistadas. Era ainda o corsário acima que trazia em conserva a escuna norte-americana **Shillelah**, que se destinava a Buenos Aires com contrabando de guerra, pois trazia um canhão e boa cópia de petrechos bélicos. Estabeleceu-se logo porfiada caça, conseguindo os nossos apresar a escuna neutra. Só no dia seguinte (31) alcançaram os brasileiros cercar o corsário que não podendo enfrenta-los nem escapar, atirou-se aos baixios da costa da Magdalena, onde naufragou. As nossas pequenas escunas atacaram-no de rijo, logrando a escuna **Rios** incendiá-lo. A **Shillelah** foi incorporada ao nossos material flutuante com o nome de **Rc da Prata**.

XIV — Durante o ano de 1827 foram ainda incorporadas à nossa esquadra duas barcas-canhoneiras argentinas, fugidas de Buenos Aires, e uma outra escapada do rio Salado, artilhada com 1 rodizio de calibre 24. Sua artilharia foi substituída por peças de calibre 12.

No mesmo ano as nossas tropas terrestres de guarnição a Montevideu e que entestavam com as da linha de assédio tinham feito 67 mortos (3 oficiais) e 68 prisioneiros (10 oficiais) entre os uruguayos-argentinos. As nossas perdas foram de 5 mortos e 15 feridos. Por aqui bem podemos vêr do pouco empenho demonstrado pelo comandante da guarnição da praça em investir e dismantelar as fracas tropas sitiadas.

Ao findar do ano de 1827 deviam-se sete meses de soldos à Esquadra em operações de guerra, na importância de 168 contos de réis. As despesas com a Marinha tinham sido de 3.194.648\$000 rs. O crédito

votado alcançava a 2.061 contos de réis. O Governo, de acôrdo com as exigências da guerra, admitira temporariamente 40 Segundos-tenentes de comissão.

XV — O novo Ministro da Marinha, Chefe d'Esquadra Diogo Jorge de Brito, em vista das continuadas reclamações dos neutros, resolveu, a 17 de dezembro, enviar ao Almirante, Barão do Rio da Prata, «as últimas instruções que corporificavam, diz Calógeras, a doutrina aceita no artigo adicional, de 21 de agosto do ano anterior, ao Tratado com a França», relativas à aplicação do bloqueio. Dizia êle:

«... Finalmente, S.M. o Imperador, para eliminar completamente futuras contestações com as Nações estrangeiras (infelizmente mais preponderantes que nós em razão de sua mais antiga e vigorosa existência política), ordena, sem a menor anfibologia: **Primo**, que embarcação alguma neutra seja retida como presa, senão no caso de haver-lhe sido intimado o bloqueio, quer em Montevidéu, quer à vela, por algum de nossos cruzadores, e, não obstante esta intimação ou visto no respectivo passaporte, fôr encontrada na deligência de entrar em algum dos portos inimigos; **Secundo**, serão também reputadas boas presas quaisquer embarcações que, havendo largado de Montevidéu legalmente instruídas da existência do bloqueio, no passaporte, forem encontradas para oeste, do meridiano, que se imagina passar por Ponta de Pedras, pois em tal posição é óbvio e manifesto o propósito de violar o bloqueio, e para cortar o único pretexto, ou coartada com que intentassem capear o seu procedimento, isto é, a necessidade de fazerem água rio acima, V. Ex<sup>as</sup> lhes fará igualmente intimar e inscrever no respectivo passaporte, assinalando-lhes o ponto até onde poderão subir, que não deverá ser para cima ou para o NW. da ponta de Jesús Maria; **Tertio**, serão, finalmente, também reputadas presa as embarcações que, apesar de não terem ainda o visto no passaporte, deixarem contudo de atender aos sinais de vir à fala, que lhes fizerem os nossos vasos bloqueantes, procurando evadir-se à comunicação, e forçar manifestamente o bloqueio. Debaixo desses princípios, que não podem suscitar reclamações nem tão pouco sofrer diversas inteligências na sua execução, espera Sua Magestade Imperial que o bloqueio se torne mais eficaz, e, combinado com as frequentes hostilidades praticadas sobre Buenos Aires, nos conduza a obter prontamente daquela República a paz que tanto se deseja. Previno mais a V. Ex<sup>as</sup> que Sua Magestade Imperial recomenda a mais perfeita igualdade de tratamento, e proceder de V. Ex<sup>as</sup> com todas as embarcações neutras. D. g. Etc.»

Recebido que foi êsse aviso e postas em prática as novas instruções, o velho e digno Almirante, com data de 6 de janeiro de 1828, deu-lhe a seguinte e ponderada resposta que, estamos certos, pelos conceitos extermados, não teriam agradado muito ao Governo:

«— Ilm<sup>o</sup> e Ex<sup>o</sup> Sr. — Estão passadas as ordens para que tão somente possam ser arrestadas as embarcações que se acharem nas circunstâncias declaradas no Aviso de 17 de dezembro passado.

«Não me persuado que as Nações por mais antigas deverão ser preponderantes, nem também que há Constituição mais vigorosa que a do Império Brasileiro se fôr bem escudada. Para obedecer estou pronto; mas daqui a convencer-me de que quanto sou obrigado a fazer, porque assim me ordenam, seja, o melhor é, o mais justo, mete-se grande intervalo, porque o juizo dos homens varia, e cada um regula pelo seu a sua convicção.

«As Nações grandes e pequenas têm a sua soberania firmada na sua independência política. Nisto elas gozam de uma perfeita igualdade; e quando assim não se considerassem, vinha a razão do mais forte tira-las do estado de Sociedade e pô-las no de Natureza».

«Nenhuma Nação repugna sujeitar-se a princípios que ela estabeleceu e adotou; porém, quando vê que a ignorância ou a maldade lhe oferece por outro caminho meios mais vantajosos, aproveita-os. Ainda faz mais: promove-os, se o pode fazer sem comprometimentos de sua honra. Eis aqui o que têm feito até agora os neutrais, aproveitando-se das disposições do Marquês de Queluz, que obrou em contrário de princípios de Direito Público Marítimo, fixado por tratados entre todas as potências marítimas, que entram na atual questão. Mas tomando-se, como tomaram os dois Ministros dos Negócios Estrangeiros anteriores ao atual, as notas diplomáticas como verdades Evangélicas, má deveria ser a consequência, declinando da dignidade para à baixa condescendência, e deixando legados maus para o futuro; pois ao menos convidaram cada uma das Nações a formar convenção escrita, que segurasse uma triste reciprocidade; talvez pela certeza de a não obterem, como a experiência os pode ainda enganar mormente com a Inglaterra. Sei o que se tem passado, perto e longe, sobre tais negócios, e posso falar afoitamente.

«Não é ambição, nunca a tive, estou nos últimos dias de vida, mas tenho a S.M.I., ao Império e a meus filhos a quem mais do que dinheiro, lhes desejo deixar o ótimo legado de pertencerem a uma Nação, que se saiba fazer respeitar, e que tem tantos meios para isso.

«Este negócio não teria tomado tão vergonhosa direção, se os produtos das presas tivessem aplicação diversa, o que eu desejaria para poder falar mais livre de suspeito interesse particular; e é que as disposições do Direito Pátrio podiam entrar e inteiramente lhe compete. Quanto porém ao julgamento, se as Ordenanças não são conformes ao Direito convencionado ou adotado por outras nações, estas só nelas convêm se lhe é proveitoso, como no caso atual, mas nem por isso ficam obrigadas a fazer o mesmo. Os julgamentos pertencem a todas as Nações interessadas; mas, como seria quasi impossível formar tantas Juntas mistas, tomou-se o acôrdo de serem as presas julgadas pelos Tribunais da nação dos apresadores, servindo-lhes de regra o Direito Público Marítimo.

«Embora se retroceda das regras já estabelecidas, se o comprometimento chegou a ponto de obrigar o receio, mas sejam as nações, cujo interesse se ventila, convidadas a formar convenções debaixo dos princípios das suas exigências. Fixe-se esse direito de reciprocidade, e compreenda muito embora os fatos passados. Sem isto, nem será decoroso, nem se tirará o menor partido; e sim a perda do adquirido pelo mais legítimo direito; e sendo assim mesmo o menos essencial. — Bordo da fragata Piranga, etc.»

O Ministro da Marinha, respondendo o officio acima, assim se externou: «— Tem V. Ex.<sup>a</sup> muitíssima razão em tudo quanto exara em seu officio n.<sup>o</sup> 306; porém este negócio ficou tão trans-tornado (por indiscrição ou desmazelo ou por tudo) pelo . . . . . que só resta uma via decente, e menos morosa, para saída do Labirinto: que é, convidar as Nações que reclamam a firmar

por Tratados de reciprocidade com o Brasil os princípios sôbre que fundam suas reclamações. «Felizmente V. Ex.<sup>a</sup> é do mesmo aviso, e quando chegou o seu officio, já esta transação se achava estabelecida».

Apesar de tudo, continuavam os govêrnos da Inglaterra, França e dos Estados Unidos a constranger o nosso com continuadas e incisivas notas a reclamar contra o bloqueio que mantinhamos no rio da Prata. A intriga fervia e os Chefes das Fôrças Navais estrangeiras, estacionadas nos portos do Brasil ou nos daquelle estuário, procuravam por todos os meios e modos desmoralizar as nossas operações navais e prestar tôdas as informações ao inimigo a respeito dos nossos propósitos e da movimentação das tropas imperiaes de mar e terra.

O jornal norte-americano «Morning-Herald», de 19 de novembro de 1827, naturalmente agarrado à teta governamental, dizia com o maior despudor: «— Não nos admirariamos se o povo dos Estados Unidos tomasse a si acabar com o bloqueio de Buenas Aires atacando a esquadra do Brasil sob o mesmo principio que atacamos e destruímos a esquadra turca na bahia de Navarino. O povo dos Estados Unidos seria justificado por essa ação (!!!) como nós o somos por ter feito á outra». Não me consta que os navios da América do Norte tivessem tomado parte nessa batalha.

Em officio n.<sup>o</sup> 305, de 3 de janeiro, de 1828, dizia o Almirante Pinto Guedes, que «o segredo inglês de desanexar a Cisplatina ou desmembra-la do Império, anda no Almirante (Robert Otway) ou lhe chegou; conheci eu, desde a primeira vez que elle veio ao Rio da Prata, por palavras que soltou e quiz remediar tarde; bem que eu «o pusesse em sossêgo não lhe dando valor como não tendo percebido...» «Suponho que somos muito grandes; mas em politica só o são os que aparecem».

XVI — Em fins de dezembro de 1827, o general argentino San Martin, a quem hoje os ignorantes da história pátria pretendem levantar estátua em nossa capital, e se encontrava voluntariamente exilado em Bruxelas, escrevia ao Presidente interino das Provincias Unidas do Rio da Prata, D. Vicente López y Planes, oferecendo seus serviços na guerra contra o Brasil. Foi com certeza, a única vez que esse prócer, ressuscitado pelo impenitente peronismo, se lembrou de nós...

(Continua)

## IMPORTÂNCIA DO TANQUE DE PROVAS DE MODELOS DE NAVIOS, NA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL

**Autor: YAPERY GUERRA — Capitão-de-Corveta — (EN) — Coordenador do Curso de Construção Naval, Prof. de Teoria de Arquitetura Naval e Representante da Marinha junto ao I. P. T.**

Com o esforço do Governo da República para estabelecer em bases econômicas, a indústria de Construção Naval no Brasil, parece interessante chamar a atenção dos leitores da **Revista Marítima Brasileira**, para o papel que poderá desempenhar o Tanque de Provas do Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo no estabelecimento e desenvolvimento desta indústria, que se vai constituir, sem dúvida, numa das pedras de toque para a emancipação econômica do nosso País.

Tôdas as Nações Marítimas do mundo, especialmente depois da última guerra, têm procurado desenvolver os seus laboratórios de pesquisas hidrodinâmicas, com o objetivo de aprimorar o projeto dos seus barcos de guerra e mercantes. Além dos Tanques já existentes na Inglaterra, Estados Unidos, Holanda, Itália, Alemanha, França, Austria, Canadá, Japão, Espanha, Suécia, U.R.S.S. e Índia, dentro dos próximos dois anos serão inauguradas as novas instalações do Tanque de Haslar, Inglaterra, Taylor Model Basin de Washington e de Zagreb na Iugoslávia.

Nos últimos anos, as nações que mais desenvolveram os seus laboratórios de hidrodinâmica, foram precisamente aquelas nas quais a indústria de Construção Naval teve maior impulso — Rússia, Japão e Alemanha.

A Alemanha e o Japão, que tiveram os seus laboratórios destruídos durante os «raids» aéreos na última guerra, reconstruíram-nos numa escala impressionante. O Tanque de Hamburgo, recomeçou a operar em 1950 e desde então já efetuou provas com 820 modelos de navios e 560 modelos de hélices.

O prof. W.P. Van Lammeren, Superintendente do «The Netherlands Ship Model Basin, de Wageningen, Holanda, afirma

no esplêndido trabalho sôbre as novas instalações do seu laboratório, que nos anos em que tem funcionado aquele centro de pesquisas, já se conseguiu uma melhora de vinte por cento nas características de propulsão dos navios, o que significa que, atualmente, para produzir determinada velocidade, precisa-se apenas três quartos da potência outrora necessária. A economia obtida durante os vinte e cinco anos de pesquisas daquele laboratório, variou de 0 a 65 por cento, de acôrdo com os projetos apresentados para estudo.

Este fato não constitui exceção. Ao contrário, é resultado típico do trabalho dos tanques de provas. Há assim razões de sobra para acreditar que no Brasil, com o decorrer do tempo, venhamos a obter resultados idênticos com o nosso próprio tanque.

A potência está intimamente ligada ao pêso da instalação e ao consumo de combustível e, tanto uma como outra, tem influência fundamental na economia de operação do navio mercante e na eficiência militar do navio de guerra. A menor potência exigida para determinada velocidade, significa menor pêso da instalação de máquinas e, por conseqüência, maior tonelagem utilizável para transporte de carga nos navios mercantes e mais armamento nos navios de guerra. Por outro lado, significa também menor consumo de combustível por hora, e, conseqüentemente, menor quantidade de óleo para determinado raio de ação.

O Laboratório de Pesquisas com modelos de navios, mais comumente chamado Tanque de Provas, quando completo na mais geral acepção da palavra, propõe-se a resolver os seguintes tipos gerais de problemas:

a) Execução de provas que permitam determinar as formas mais eficientes de casco, hélices e lemes em condições mais ou menos ideais, isto é, águas calmas, profundas, ausência de vento, superfície hidraulicamente lisa, escoamento homogêneo nas proximidades do propulsor, etc.

Atualmente, as pesquisas já atingiram um alto grau de perfeição, podendo-se mesmo afirmar que, com a ajuda das provas dos modelos nos tanques, já se pode determinar as formas mais eficientes de casco, hélices e lemes nas condições especificadas.

b) Provas cujo propósito é predizer as qualidades do navio e dos hélices nas condições de experiências, depois de construído. É claro que estas provas não poderão ser feitas satisfatoriamente se as condições de serviço não forem reproduzidas tão rigorosamente quanto possível no Tanque de Provas e no Túnel de Cavitação.

Para mostrar o acerto desta afirmação, é necessário que se analisem ligeiramente os fatores que afetam a relação entre o navio e o modelo. Estes fatores são:

- 1) Similaridade Mecânica;
- 2) Rugosidade do Casco;
- 3) Larguras e profundidades restritas;
- 4) Vento e ondas.

### 1) SIMILARIDADE MECÂNICA:

A semelhança mecânica se faz necessária como condição essencial para permitir o cálculo dos elementos do navio, a partir dos dados obtidos nas provas com modelos. Esta semelhança mecânica, no que concerne ao fenômeno do escoamento da água em torno dos modelos e dos navios, exige por sua vez:

- a) Semelhança geométrica;
- b) Semelhança cinemática;
- c) Semelhança dinâmica.

a) A condição de semelhança geométrica pode ser satisfeita e sempre o é, com muita facilidade. Depende apenas de relações lineares entre as dimensões do modelo e do navio;

b) A condição de semelhança cinemática exige a mesma razão de velocidade característica entre o modelo e o protótipo, por exemplo, mesmo recuo para o modelo de hélice e o hélice real. Esta condição nem sempre é satisfeita porque os propulsores, na realidade, operam em campo de velocidade variável, atrás dos navios, e, a não ser que se provem em túneis providos de meios para variar o recuo, as condições da prova ficarão muito diferentes da realidade e o resultado poderá ser cavitação no hélice real, enquanto o modelo não cavita na prova de laboratório;

c) A condição de similaridade dinâmica exige o estabelecimento de condições para aplicação das leis de semelhança de Reynolds, Froude, Weber, etc.

### 2) RUGOSIDADE DO CASCO:

Este fator decorre da diferença de acabamento entre a superfície de modelo e do navio. O modelo, quer de madeira, quer de parafina, tem sempre uma superfície lisa, bem acabada, enquanto o navio é rugoso, não somente em virtude da existência de conexões entre as chapas, conexões estas que diferem da forma carenada do casco, mas também pela ação das aberturas naturais que nele existem, para admissão de água de circulação de condensadores, rédes sanitárias, etc.;

### 3) LARGURAS E PROFUNDIDADES RESTRITAS:

É claro que para o caso dos navios que vão operar em rios e canais é muito difícil reproduzir no tanque, que é uma insta-

lação de dimensões fixas, as condições exatas em que êles vão operar. Em alguns casos, quando o problema se torna agudo, como é o caso de canais de grande movimento, como os de Suez, Kiel, etc., procura-se construir instalações próprias para o estudo específico que se quer fazer. O Tanque de Hamburgo, por exemplo, reproduz em suas instalações as dimensões em escala do canal de Kiel, não só para estudo de correntes e movimento de água, mas também para o estudo mais objetivo dos barcos destinados a nêle operar;

#### 4) VENTO E ONDAS:

Esta condição é a mais difícil de reproduzir nos tanques de provas. Se é verdade que a maioria dos tanques dispõem de aparelhos destinados a produzir ondas, geralmente emitidas na direção longitudinal dos tanques, esta condição não pode deixar de ser considerada longe da realidade, uma vez que, no mar, as configurações de ondas com as quais vão operar os navios, são muito mais complicadas, pois, na verdade, só muito raramente o navio navega com mar de prôa ou de pôpa.

Os quatro fatores que acabamos de considerar e que tornam difícil a reprodução no tanque das condições reais em que vai operar o navio, obrigam à utilização de correções empíricas que podem ser positivas ou negativas mas que, na realidade, ainda não podem ser determinadas «a priori». Disto resulta o esforço que se vem fazendo no sentido de dotar os tanques de melhor equipamento, para permitir, cada vez mais, maior aproximação com as condições reais e, conseqüentemente, eliminar as correções empíricas.

Para a solução dos dois tipos de problemas, um Tanque de Provas, deve dispor das seguintes instalações:

- 1) Tanque de resistência;
- 2) Túnel de cavitação de hélices
- 3) Tanque de estudos de qualidades marinheiras;
- 4) Tanque de Provas de evoluções;
- 5) Cuba de estabilidade;
- 6) Oficina de confecção de modelos.

Vejamos agora, sucintamente, de que se compõe cada uma delas e que problemas podem resolver:

#### 1) TANQUE DE RESISTÊNCIA:

Compõe-se essencialmente de um longo tanque de concreto armado, com dimensões que o podem situar em uma das três categorias:

- Grande
- Médio
- Pequeno

O Tanque de São Paulo, com o acréscimo prestes a ser terminado, situa-se entre os tanques médios, e a sua forma esquemática pode ser vista nas figuras 1 e 2.

Sobre este tanque, como mostra a figura 3, corre, em trilhos, um carro dinamométrico, cuja descrição aproximada daremos a seguir. No momento desejamos apenas chamar a atenção para o fato de que os trilhos devem ser rigorosamente retificados no topo, na base e em ambos os lados e devem ser suficientemente resistentes para permitir apenas uma flexa mínima, durante a passagem do carro. No Tanque de São Paulo a flexa deve manter-se inferior a 0,1 milímetro e a retificação deve ter a precisão de 0,025 milímetros.

O carro dinamométrico, como mostram as figuras 3 e 3a, é uma estrutura metálica, apoiada em rodas e guiado lateralmente por rodas menores. Neste carro é instalado o dinamômetro para medida da resistência à propulsão oferecida pela água ao modelo de casco, em várias velocidades. Este dinamômetro é de construção relativamente simples, mas de precisão. Compõe-se essencialmente de uma série de roldanas, pesos e um aparelho registrador, bem como de dispositivos para medida do «trim» do modelo. O carro do Tanque de São Paulo pode ser acelerado na partida, a razão de 0,7 metros por segundo quadrado e desacelerado em fim de curso, por meio de um freio eletro-mecânico a 1,5 metros por segundo quadrado. Neste tanque podem ser estudados os problemas do tipo  $\alpha$ ), isto é, aqueles que têm como objetivo determinar as condições de casco, hélice e lemes em condições mais ou menos ideais. Claro está que para o estudo de hélices e lemes, torna-se necessário aparelhamento adicional. Com o equipamento adicional, provas de resistência, provas de modelos de hélices e provas com modelos providos de propulsão própria, podem ser executadas. Deve-se porém fazer aqui uma restrição — somente poderão ser determinadas no tanque as características das hélices que não estão sujeitos a cavitação. Em vista da impossibilidade de se satisfazer a condição de proporcionalidade da pressão no modelo e no hélice original, os modelos de hélices não cavitam nos tanques, mas daí não se poderá inferir que o original também não cavitara.

O único meio de pesquisar a cavitação no hélice é pelo emprego dos túneis de cavitação.

#### a) Prova de resistência:

As provas de resistência são feitas com o modelo rebocado e têm como objetivo determinar a potência de reboque do navio, isto é, aquela que seria necessária para operar o navio com determinada velocidade, se a eficiência do hélice fosse de 100 por cento. Outro problema correlato é a determinação da melhor

forma de carena, para mínima resistência. O modelo é rebocado pelo carro dinamométrico em várias velocidades e o registro do dinamômetro permite determinar a sua resistência total. Esta resistência total é formada por duas componentes — a Resistência de atrito, função do número de Reynolds ( $\rho vL/\mu$ ) e a Resistência residual, função do número de Froude ( $V/\sqrt{gL}$ ). Como consequência, para que se satisfaça a condição de semelhança mecânica, (condição necessária para que se passe dos resultados do modelo do navio) ter-se-á que operar o modelo com o mesmo número de Froude e o mesmo número de Reynolds que o navio. Isto se constitui, infelizmente, numa impossibilidade prática porque, para termos o mesmo número de Reynolds, a velocidade do modelo deve ser igual a do navio dividida pela razão entre as dimensões lineares do modelo e do navio, enquanto que, para termos o mesmo número de Froude, a velocidade do modelo deve ser igual a do navio dividida pela raiz quadrada da mencionada razão. Assim, o que se faz na prática é operar o modelo com o mesmo número de Froude. Fica-se deste modo, em condições de passar da resistência residual do modelo para a do navio, por proporcionalidade de deslocamento. A resistência de atrito é calculada separadamente por métodos analíticos. Obtida então a resistência total do modelo, dela se subtrai a resistência de atrito calculada, para obter a resistência residual. Com esta e aplicando-se a lei de Froude, chega-se a resistência residual do navio. Esta componente, somada a componente de atrito do navio, calculada também analiticamente, nos dará a resistência total do navio.


#### b) Provas de modelos de hélices, como aparelho independente

Ainda no tanque de resistência são feitas as provas do hélice como aparelho independente. Para estas provas usam-se dinamômetros montados em dispositivos iguais ou semelhantes ao mostrado na figura 4. A este dispositivo se dá o nome de bote do hélice. Como pode ser visto, o modelo de hélice é montado bem avante para não sofrer influência da turbulência produzida pelo bote. Este é, por sua vez, rebocado pelo carro dinamométrico comum, usado para as medidas de resistência de modelos de navios.

O motor para operar o modelo de hélice, os dinamômetros para medir a força propulsora e conjugado e o tacômetro para medir rotações são montados no bote. A velocidade de avanço é igual a velocidade do carro dinamométrico sobre os trilhos. Com o passo, velocidade de rotação e velocidade de avanço, utilizando equações apropriadas, pode-se calcular o recuo. As provas deste gênero são feitas, em geral, conservando constante

LABORATÓRIO DE PROVAS DE MODELOS DE NAVIOS

ESCALA 1:500

 EM CONSTRUÇÃO

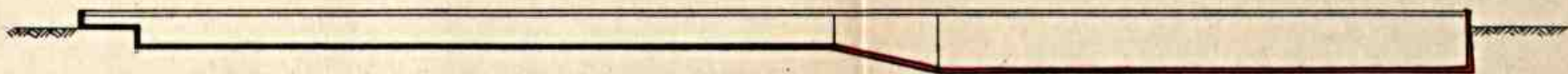


FIG. 1  
TANQUE DE RESISTÊNCIA  
CORTE LONGITUDINAL

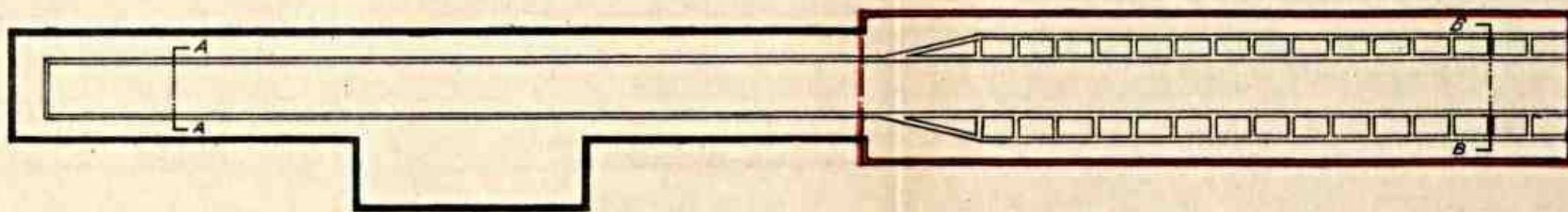


FIG. 2  
TANQUE DE RESISTÊNCIA  
VISTA DE TÔPO

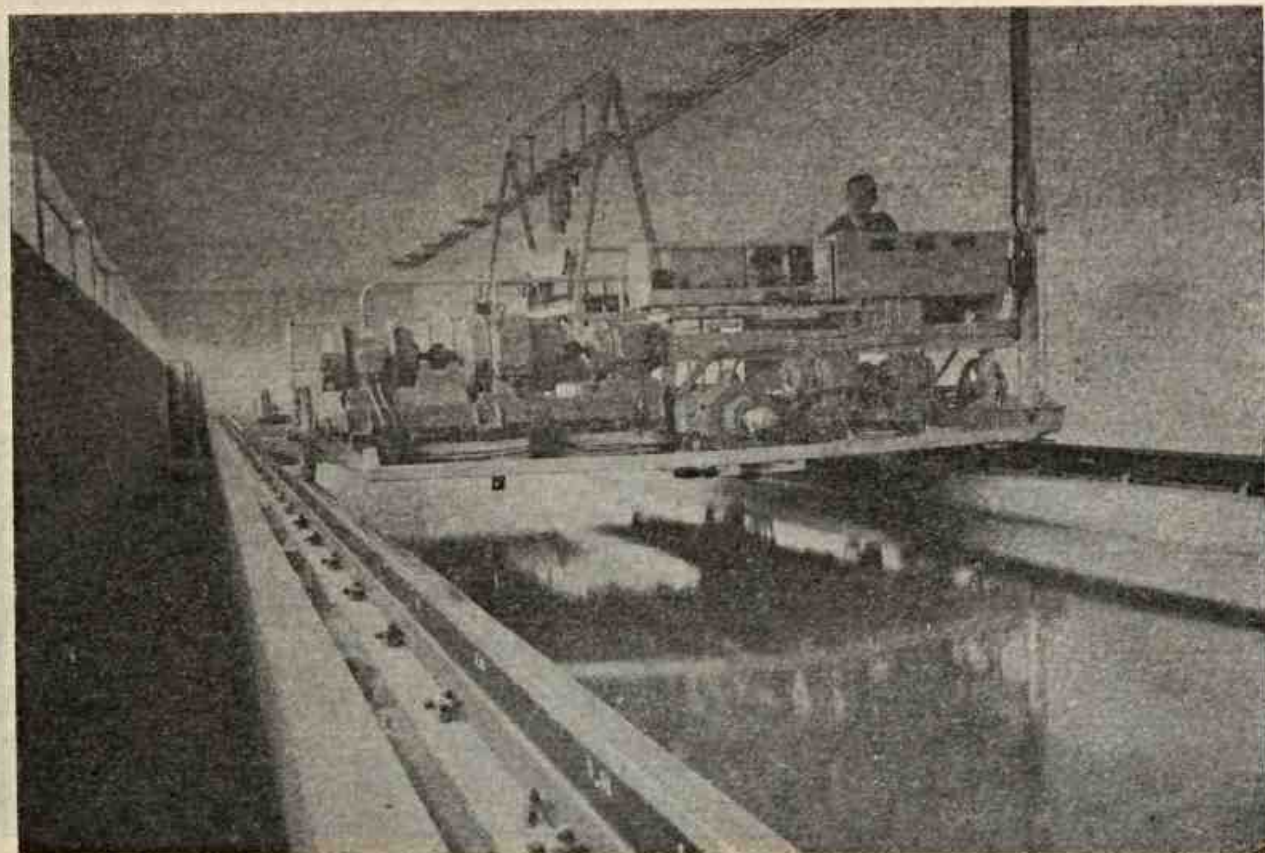


Fig. 3 — Carro dinamométrico do tanque de São Paulo

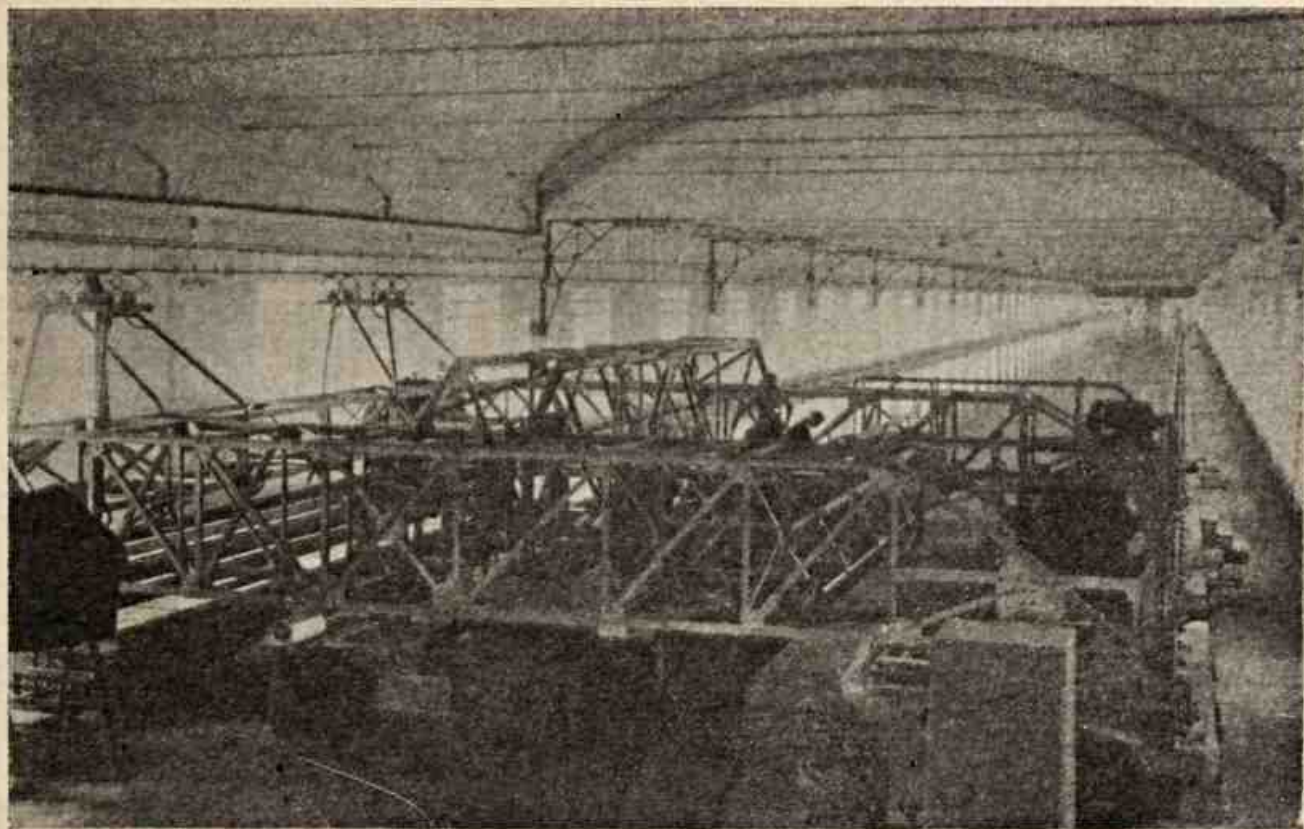


Fig. 3 a — Carro dinamométrico do tanque de Roma, Italla

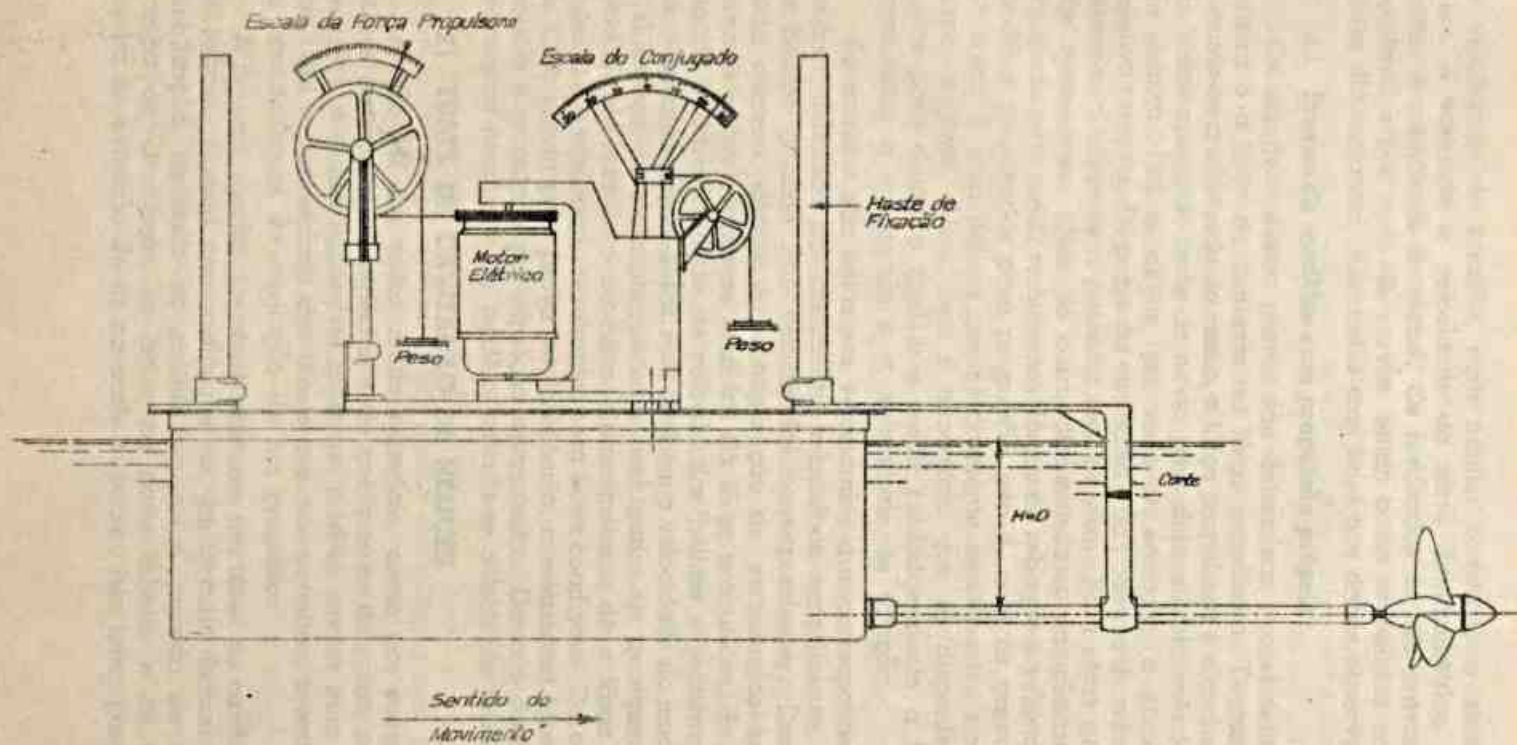


Fig. 4 - Baze da Hélice

a velocidade de rotação, para manter constante o atrito do eixo, e variando a velocidade do carro dinamométrico, para variar o coeficiente de recuo. Os resultados de tais provas são registrados por meio de curvas, tendo como ordenadas coeficientes dimensionais, calculados com base nos dados observados.

### c) Provas de modelos com propulsão própria

Os objetivos destas provas são determinar o coeficiente de esteira e o fator de dedução da força propulsora. Destas, determina-se a eficiência do casco, a força propulsora e o conjugado do hélice operando atrás do navio para determinada velocidade de avanço. Daí se obtém, por meio de equação, a eficiência relativa rotativa. De posse da eficiência e da potência de reboque, obtém-se finalmente a potência real no eixo. Para estas provas são necessários, além do carro dinamométrico completamente equipado para medir resistências, forças de reboque e velocidade, modelos preparados para propulsão, isto é, com os acessórios do casco e com hélices geomêtricamente semelhantes aos do navio original. Além disto é necessário que se disponha de meios para dirigir o modelo e medir cuidadosamente a força propulsora, o conjugado e a velocidade de rotação.

As corridas são feitas em velocidades que correspondem a valores definidos do coeficiente velocidade-comprimento, com os hélices girando nas velocidades correspondentes. Durante cada carreira, depois da configuração do escoamento se ter tornado estável, fazem-se medidas da força propulsora, do conjugado e da velocidade de rotação dos hélices e registram-se, não somente estas medidas, mas também a velocidade do modelo. A diferença de força propulsora e conjugado, em qualquer velocidade de rotação e do carro dinamométrico, dá a força propulsora e o conjugado resultante, para estas condições. Da curva de EHP, obtida pela prova de resistência, a resistência ideal do modelo é calculada por equação apropriada. Desta e da força propulsora resultante do modelo, calcula-se o fator de redução.

## 2) TÚNEL DE CAVITAÇÃO DE HÉLICES

A não ser em casos muito especiais, como por exemplo, hélices de pás muito espessas e de coeficientes de passo muito pequeno, é quase impossível fazer um modelo cavitante num tanque. Daí a necessidade dos túneis que nos permitem investigar as características da cavitação de um propulsor.

A figura 5 mostra diagramaticamente um túnel de cavitação de hélices. Consta essencialmente de um circuito fechado de canalização, instalado no sentido vertical e provido de uma bomba de circulação de água na parte inferior e de uma bomba de extração de ar na parte superior. Isto torna possível

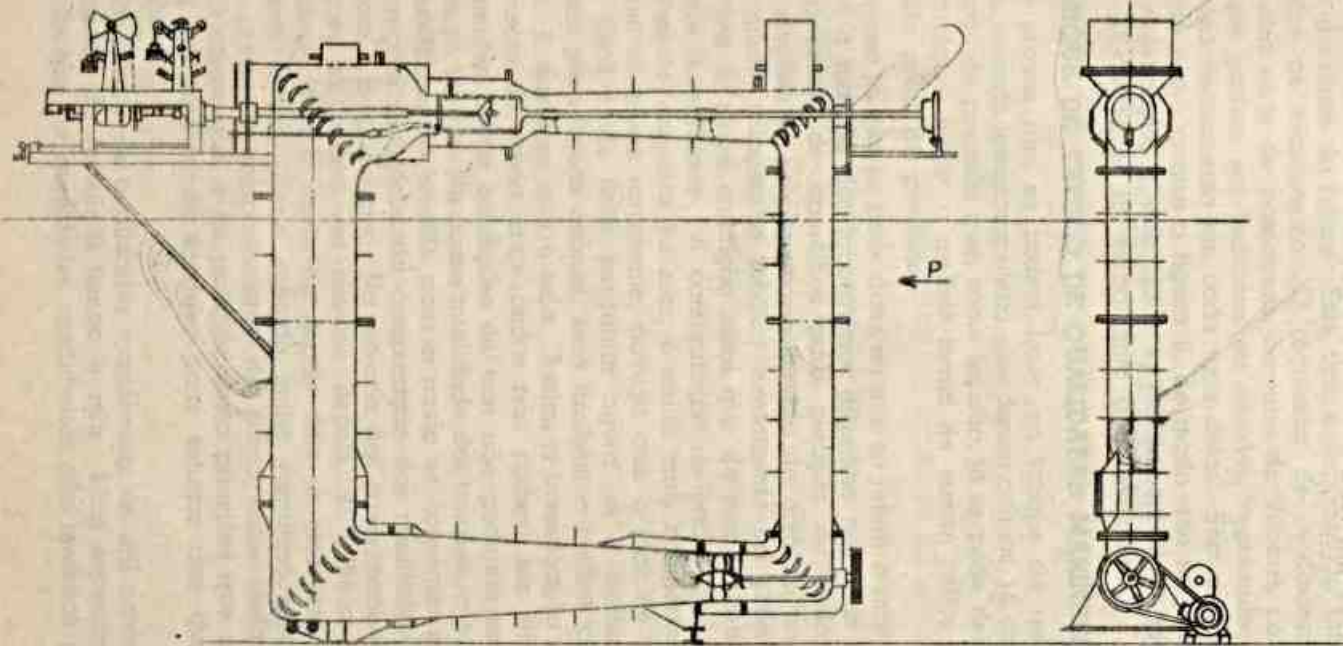
reduzir a pressão no modelo de hélice, a um valor correspondente ao da pressão hidrostática. O modelo de hélice é colocado na descarga de um tubo Venturi, para garantir, tanto quanto possível, um escoamento de velocidade constante através do disco do hélice. O eixo para fazer girar o propulsor é ligado aos dinamômetros para medir a força propulsora, o conjugado e o contador de rotações. As provas podem ser feitas com a velocidade da água constante ou com a velocidade de rotação constante. No primeiro caso, o recuo é variado pela variação de velocidade de rotação e no segundo pela variação de velocidade da água. Dos dados obtidos, os valores dos coeficientes da força propulsora, do conjugado e a eficiência podem ser calculados. Se se deseja, as provas podem ser efetuadas dentro da faixa de cavitação. Obtem-se assim não só as condições em que cavitara o hélice mas também as características dele com cavitação.

Este tipo de túnel é o mais simples, em que a esteira na qual trabalha o hélice, é de velocidade constante. Nos últimos anos, porém, tem se tornado evidente que as diferenças que ocorrem entre as provas realizadas neste túnel e no caso real, no que se refere a ocorrência de corrosão, devem ser atribuídas a imperfeições ligadas ao trabalho experimental. Estas imperfeições têm como causas principais a diferença entre a percentagem de ar na água do mar e na do túnel e também o fato de que as experiências são feitas em campo de velocidade constante. Embora se tenha tentado modificar a distribuição radial de velocidade por meio de telas de arames, placas rugosas, etc., colocadas em frente do hélice, estes meios não se mostraram capazes de resolver completamente o assunto, embora ainda sejam usados em alguns tanques. Geralmente procura-se resolver a dificuldade, operando a experiência com um índice de cavitação de 10 a 20% menor do que aquele em que operará o propulsor real, mas isto pode apenas ser considerado como uma correção grosseira.

Mesmo assim o túnel de cavitação que descrevemos ainda pode ser considerado como uma grande ajuda no que se refere ao exame das propriedades dos propulsores na faixa de cavitação, especialmente no caso dos hélices projetados de acordo com a moderna teoria da circulação. Nestes casos, o túnel se constitui mesmo num meio esplêndido para verificar o rigor do método de cálculo.

Quando o modelo é construído de acordo com um projeto para campo de velocidade homogêneo, como seria o caso de um navio de dois hélices tendo pôpa afilada, não há nenhuma dificuldade na verificação com o túnel descrito. No caso dos navios mono-hélices porém, o campo é muito variável e, como

TUNEL DE CAVITAÇÃO



VISTA DE LADO

VISTA DE FRENTÉ

FIG. 5

resultado, um hélice pode não cavitari no túnel e cavitari na realidade. Para resolver este problema, Van Lammeren inventou um tipo de túnel com possibilidade de se variar a velocidade através do disco do hélice. Este tipo é denominado túnel com regulador de escoamento. O regulador de escoamento consiste numa série de passagens, no tubo de Venturi, passagens estas que podem ser fechadas ou abertas, regulando a velocidade do escoamento em cada uma delas. São dispostas radialmente como mostra a figura 6, de modo que se pode fazer variar radialmente a velocidade e, assim, reproduzir mais fielmente, as condições do escoamento atrás do navio.

### 3) TANQUE DE ESTUDO DE QUALIDADES MARINHEIRAS

As provas que se podem fazer no tanque de resistência comum, quando levadas a efeito com águas calmas, já chegaram a tal grau de precisão que, como foi dito, já se pode determinar para qualquer navio, a melhor forma de casco, hélice e leme, com alto grau de precisão.

O mesmo já não se pode dizer no que se refere a mar grosso. Embora a maioria dos laboratórios disponha nos seus tanques de resistência, de aparelhos para geração de ondas, estas ondas simples se propagam no sentido do eixo do tanque, e, deste modo, atingem o modelo exatamente da proa ou de popa, isto é, numa condição ideal que de modo nenhum corresponde à realidade. A configuração de ondas que o navio normalmente encontra no mar, é muito mais complicada, uma vez que, só muito raramente, navega com o mar de proa ou popa. Será então lícito perguntar agora, se a melhor forma de casco para águas calmas, será também a melhor para mar grosso. É duvidoso que o seja. Assim, a investigação do comportamento do navio entre ondas não poderá ser feita satisfatoriamente, se as condições de mar não poderem ser reproduzidas no tanque. Na quase totalidade dos tanques, a passagem dos resultados do modelo para o navio se consegue por meio de correções deduzidas da comparação dos resultados do modelo com o próprio navio. Na maioria dos casos, contudo, estas correções só podem ser obtidas depois de feita a primeira experiência com o navio ou depois dele já estar em uso por um certo tempo. Seria contudo muito vantajoso que se pudesse prever o comportamento do barco entre ondas, antes da sua construção, e foi partindo desta premissa que se começaram a construir os tanques para estudos das qualidades marinheiras.

Chamamos de qualidades marinheiras de um navio, a sua capacidade de resistir a tempo e mar. Mais especificamente, diríamos que as qualidades marinheiras são medidas pela po-

tência necessária para manter determinada velocidade entre ondas, capacidade de resistir ao mar grosso, vento, jôgo, arfagem, etc. Pois bem, o tanque de que estamos tratando tem como objetivo predizer, em determinadas condições, o comportamento do navio no mar, rios ou lagos, no que respeita a perda de velocidade em virtude de rugosidade do casco, ação de vento, ondas, águas de pouco fundo e também os movimentos que devem ser esperados d'êle em mar grosso, tais como jôgo, arfagem, variação de rumo, etc.

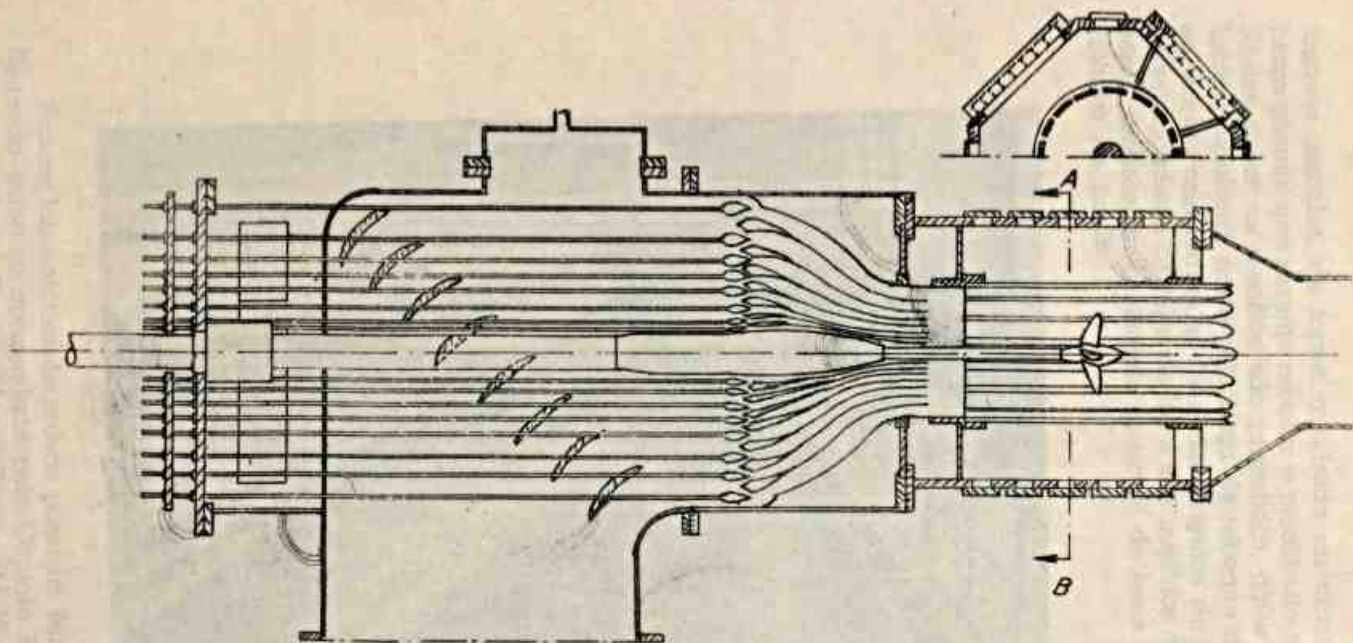
O laboratório de provas de Wageningen na Holanda já tem um destes tanques em operação (fig. 7), com dispositivos especiais que permitem gerar ondas em várias direções com comprimento e altura controladas. O «David Taylor Model Basin», de Washington, deverá pôr em funcionamento um tanque de finalidades idênticas e no qual foram gastos cêrca de doze milhões de dólares.

#### 4) TANQUE DE PROVAS DE EVOLUÇÕES

O uso de modêlos no estudo experimental do leme e do comportamento do navio com o leme carregado, oferece vantagens semelhantes às do uso de modêlos de navios no estudo experimental da propulsão, isto é, menor custo em tempo e dinheiro, mais simplicidade e menor quantidade de pessoal para operação. Para que os resultados das experiências com modêlos possam ser extrapolados para o navio original com razoável grau de confiança, é necessário, em primeiro lugar, que o modêlo seja geomêtricamente semelhante ao original. Como o interêsse é pelo comportamento dos navios em movimento, é também necessário que se satisfaça o critério de semelhança dinâmica de Newton.

A exemplo dos propulsôres, também se fazem experiências com os lemes operando como aparelho independente, ou se os experimenta adaptados a modêlos de navios. No primeiro caso, quando se usa um tanque comum de resistência, não é possível determinar a velocidade e o ângulo de falha do leme protótipo. Isto evidentemente se constitui em grave falta, quando se sabe que a fôrça do leme atinge valor máximo em ângulo próximo do ângulo de falha. A impossibilidade, como nos casos dos hélices, decorre, também de não se poder manter a proporcionalidade de pressão no leme protótipo e no modêlo. Felizmente, porém, o borbulhamento (corresponde à cavitação nos hélices) ocorre para um ângulo menor do leme modêlo e numa velocidade menor que a correspondente do leme protótipo.

As experiências de modêlos de leme adaptados a modêlos de navios são efetuadas com modêlos providos de propulsão própria, para assegurar a presença do efeito do jato do hélice. Atualmente estas experiências tem sido levadas a efeito em



DISPOSITIVA VAN LAMMEREN PARA VARIAR  
CORRENTE DE ESTEIRA

FIG. 6

tanques grandes, de forma quadrada ou circular providos de braço girante que permite rebocar o modelo do navio em círculo. Nêstes casos os modêlos são propelidos, parte pela sua instalação propulsora, parte pela fôrça de reboque do braço girante, em várias velocidades e diferentes ângulos de leme. Em tôdas as velocidades e ângulos de leme são medidas as fôrças propulsoras, resistência, conjugado torsional do leme e conjugado de rotação do navio.

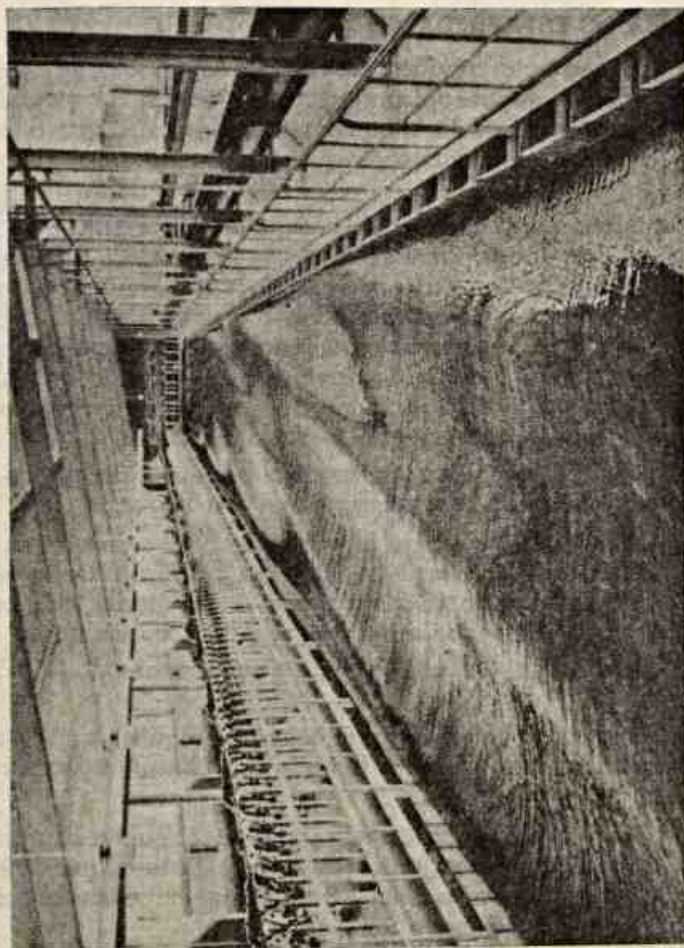


Fig. 7 — Tanque de qualidades marinheiras com ondas obliquas

Poucos laboratórios de provas possuem êste tipo de tanque. Segundo trabalho apresentado pelo Captain E. A. Wright, Diretor do «David Taylor Model Basin» de Washington, apenas existem no mundo cêrca de 7 dêles. A Inglaterra está cons-

truindo um que ficará sob a responsabilidade do National Physical Laboratory e os Estados Unidos também estão acabando de construir um tanque desta natureza e de grandes dimensões, nos terrenos pertencentes ao «David Taylor Model Basin». Além destes, possuem tanques de manobras os seguintes países: Rússia — um tanque circular de 82 pés de diâmetro; Japão — um triangular de 600 pés de base por 440 de altura, porém sem braço rotativo, e Alemanha e França que possuem tanques de menores dimensões.

## 5) CUBA DE ESTABILIDADE

É um pequeno tanque, provido de dinamômetro especial, com o objetivo de pesquisar as características de estabilidade estáticas dos navios. O dinamômetro permite medir a estabilidade estática em inclinações que variam de zero a noventa graus.

Sucintamente, poderíamos dizer que, como mostra a figura 8, o princípio de funcionamento é o seguinte: Quando descarregado, o dinamômetro fica em equilíbrio indiferente em relação ao eixo A. Por meio dos pesos  $\alpha$  e  $\alpha'$ , o aparelho exerce no navio um conjugado de emborcamento igual e oposto ao conjugado de endireitamento estático do navio. Estabelecendo o equilíbrio para vários ângulos de inclinação, obtêm-se os respectivos braços de endireitamento nos mesmos ângulos.

A altura metacêntrica do modelo pode ser obtida de duas maneiras, das quais a mais rigorosa é a seguinte:

1) Fazer uma prova de estabilidade com o modelo durante a qual mede-se rigorosamente, por meios óticos, o ângulo de inclinação. Do ângulo de inclinação e dos dados do modelo, obtêm-se o GM do modelo e deste se passa ao do navio.

As vantagens do uso da cuba de estabilidade são as seguintes:

1) O modelo fica livre para tomar qualquer «trim» quando está sendo inclinado e isto é tomado em consideração automaticamente;

2) As influências do castelo, passadiço, superestruturas da pôpa ou qualquer outra parte da superestrutura que tenha de ser incluída no casco, podem ser levadas em consideração simultaneamente e de modo simples;

3) Quando se dispõe do modelo, podem ser feitas provas em diferentes condições;

4) As medidas são feitas com alto grau de precisão, já se tendo verificado que as medidas podem ser feitas com erro menor do que um (1) por cento.

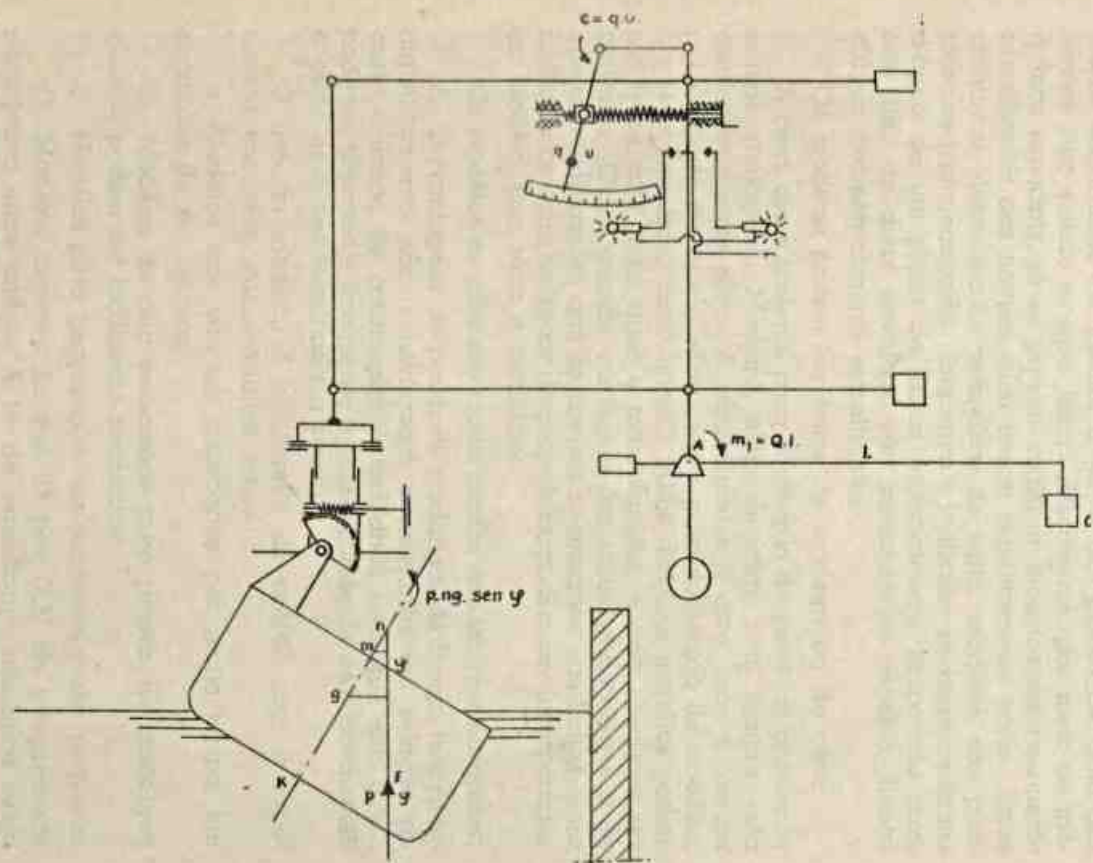


FIG. 8

DINAMÔMETRO DE ESTABILIDADE

## 6) OFICINA DE CONFEÇÃO DE MODELOS

É uma oficina de precisão, onde os modelos são rigorosamente construídos em escala, a partir dos planos de linha dos navios cujo estudo se quer fazer. Atualmente, por meio de máquinas especiais, já se podem construir modelos rigorosamente semelhantes aos navios, num tempo relativamente curto. Estas máquinas, denominadas máquinas de cortar modelos, são pantógrafos tridimensionais. Enquanto o indicador percorre as linhas d'água de um plano de linhas especialmente preparado para este fim, as duas navalhas vão cortando no modelo, linhas d'água geomêtricamente semelhantes.

Os modelos podem ser feitos de madeira ou de cêra.

A cêra, como material para confecção de modelos, apresenta muitas vantagens. Madeira, além de cara, nem sempre está convenientemente seca. A cêra também é cara, mas a mesma porção pode ser usada várias vezes para confecção de modelos, o que compensa o custo inicial. Além disto, os modelos podem ser feitos com mais rigor e mais rapidez, e não precisam ser pintados. Outra grande vantagem dos modelos de cêra é a de que as modificações que se fizerem necessárias nas linhas, para melhorar as características de propulsão, podem ser incorporadas ao modelo com tôda a facilidade.

Os modelos de cêra são muito usados nos tanques europeus.

As desvantagens de possíveis mudanças de forma, tais como alquebramento, são consideradas secundárias em relação ao custo e tempo de construção, à facilidade com que sua forma pode ser alterada e finalmente à possibilidade de usar novamente a cêra, uma vez terminada a prova.

O uso da madeira é justificado, de acôrdo com a experiência européia, nos seguintes casos:

a) Modelos que vão ser guardados por muito tempo, em condições de ser usados;

b) Modelos de alta velocidade para provas de manobras quando podem ser facilmente avariados;

c) Modelos para provas com deslocamento muito pequeno;

d) Modelos maiores do que 23 pés (7,5) de comprimento para prova entre ondas. A lei de semelhança mecânica exige semelhança de distribuição de massa entre o modelo e o navio original.

Esta distribuição de pêso pode causar problemas estruturais nas provas com modelos de cêra.

Nos climas quentes, tais como o nosso, os modelos terão que ser construídos com cêra especial para resistir ao calor. O

«David Taylor Model Basin», de Washington, conseguiu desenvolver um tipo de cêra, capaz de resistir a temperaturas mais altas e assim, já estamos em condições, de passar a usar a cêra, como matéria prima dos nossos modelos.

Da exposição que se acabou de fazer, onde foram abordados os problemas que podem ser resolvidos por um Tanque de Provas, verifica-se a importância do papel que poderá desempenhar na nossa indústria de Construção Naval, o Laboratório de Pesquisas de Modelos de Navios do Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo. É bem verdade que êle ainda está muito incompleto no que se refere ao material. Aos poucos, no entanto, irá sendo provido do que necessita. Nenhum laboratório, porém, por mais completo que seja no que se refere ao material, poderá produzir os efeitos desejados, se não dispuser de pessoal técnico competente para utilizá-lo. A força de uma pesquisa científica, reside especificamente no pessoal técnico nela empregado, e, como bem disse o Captain Wright, Diretor do «David Taylor Model Basin», de Washington: «Laboratory facilities are forever secondary to laboratory people». Nêste aspecto, então, o nosso tanque ainda deixa muito mais a desejar. Nêle trabalha apenas um engenheiro, enquanto em um tanque russo, para citar apenas um exemplo, trabalham 200 técnicos, durante 16 horas por dia, e um outro emprega 12 a 14 pessoas somente para traduzir para o russo, os trabalhos técnicos escritos em inglês. No Laboratório de Wageningen, trabalham 80 engenheiros e no «Taylor Model Basin», de Washington, cêrca de cento e oitenta. Também aqui, as nossas esperanças já são firmes. A partir de 1959, o Curso de Construção Naval da Escola Politécnica de São Paulo, começará a graduar os primeiros engenheiros navais formados no Brasil, e, assim, dentro de um futuro não muito longínquo, já poderá dispor o nosso tanque do pessoal de que necessita.

Temos motivos para esperar que da conjugação dos esforços da Marinha, do Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo e da Escola Politécnica de São Paulo, por intermédio do seu Departamento de Construção Naval, possamos completar a formação de um Centro de Pesquisas, capaz de resolver com eficiência os problemas da nossa indústria de Construção Naval.

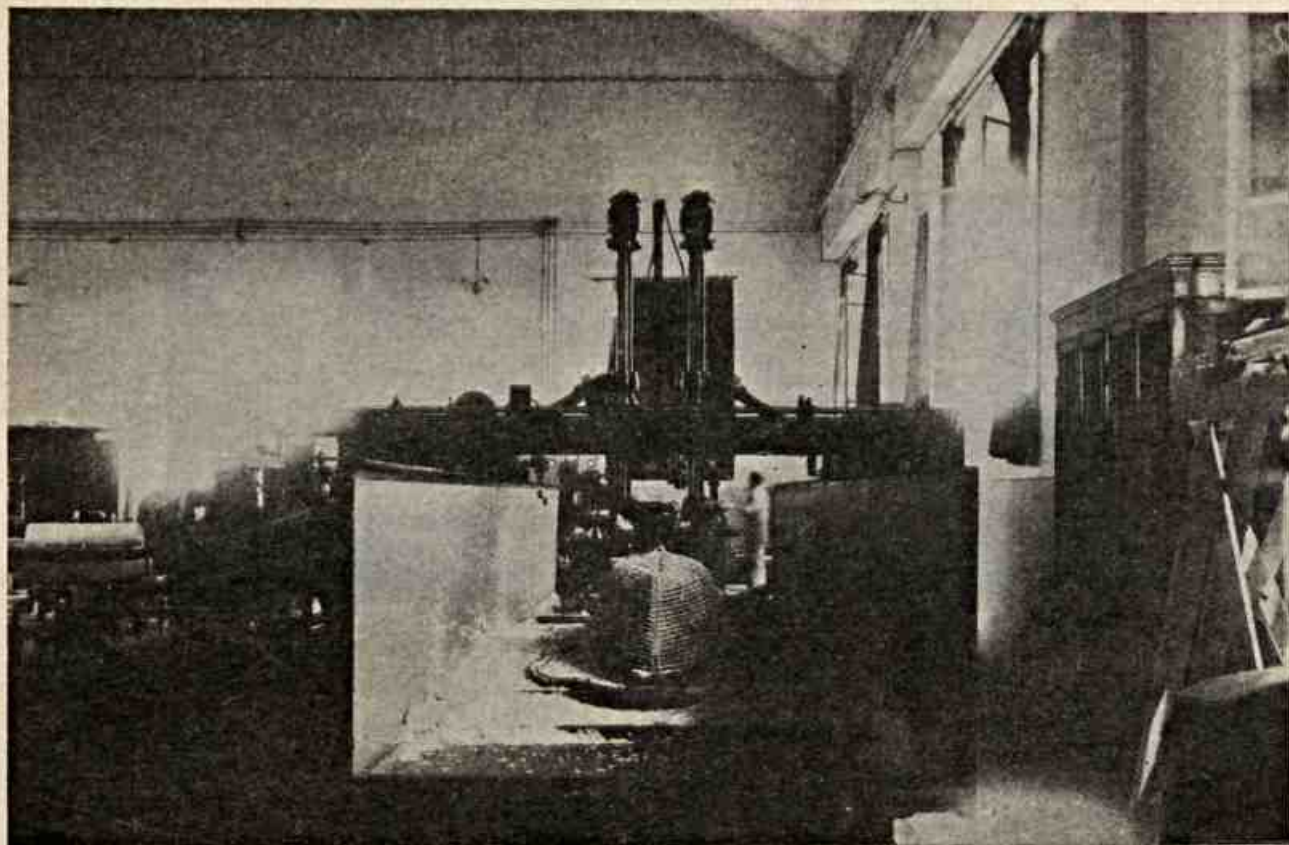
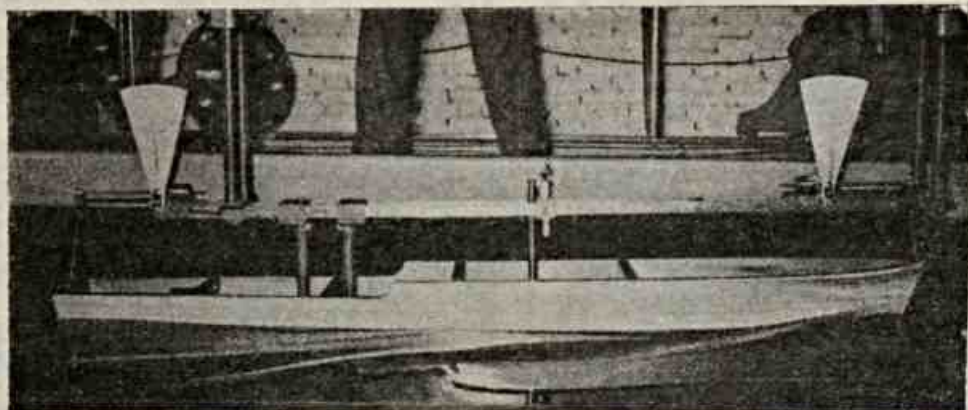
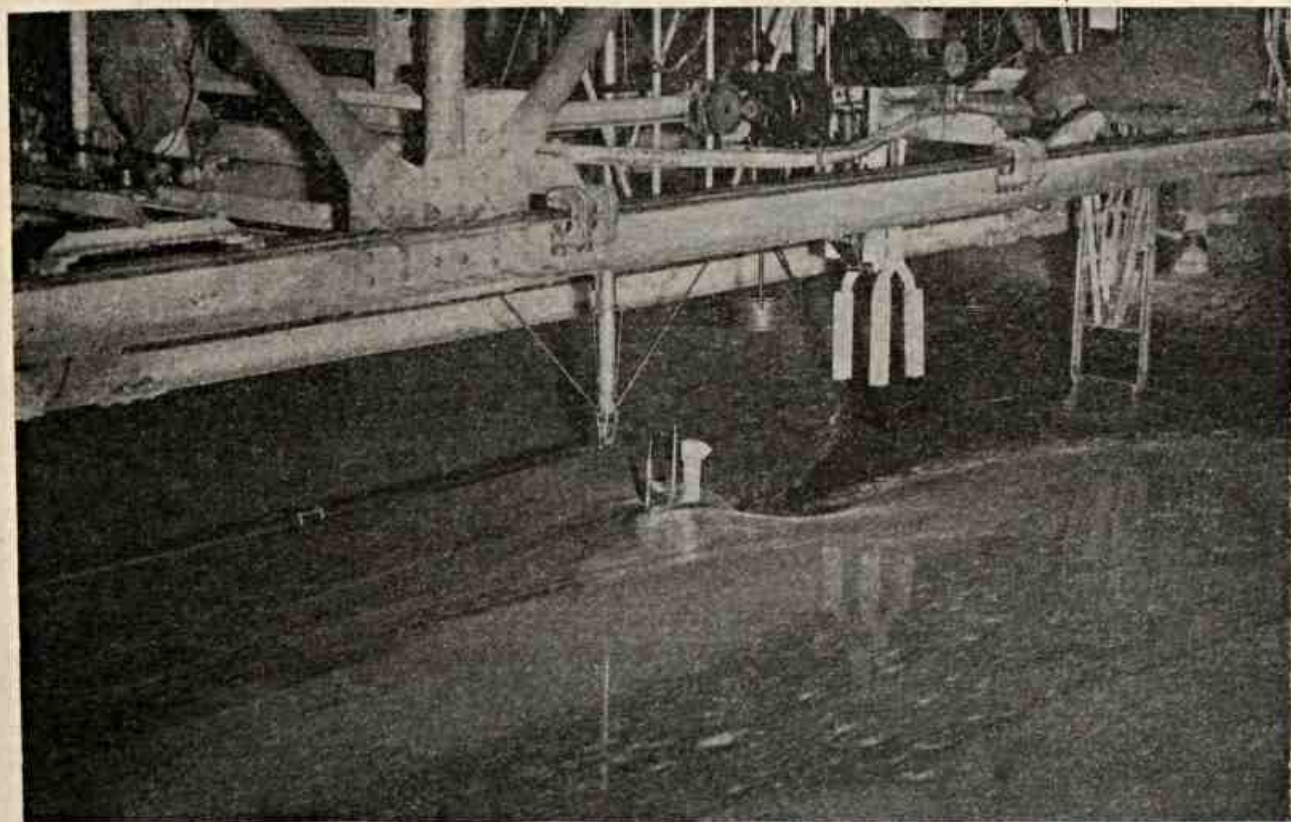


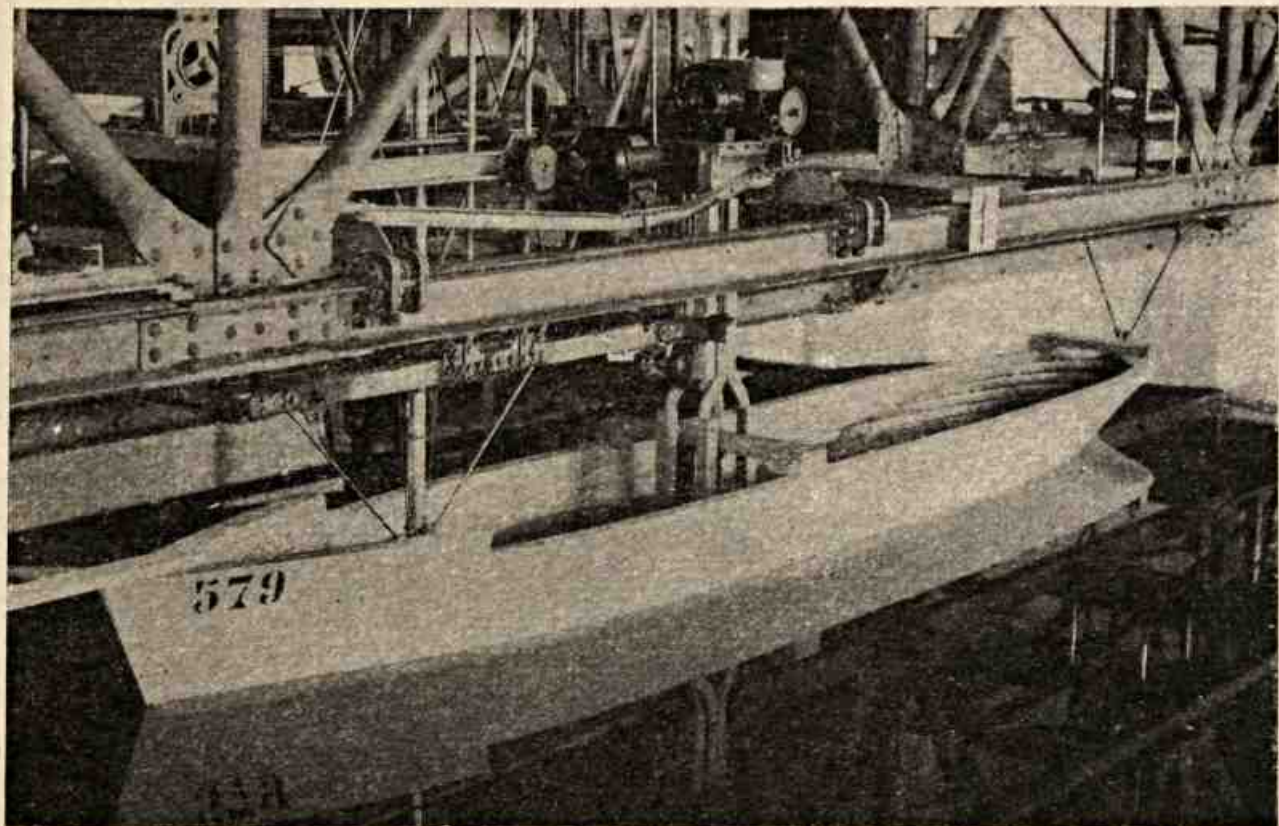
Fig. 9 — Máquina de cortar modelo



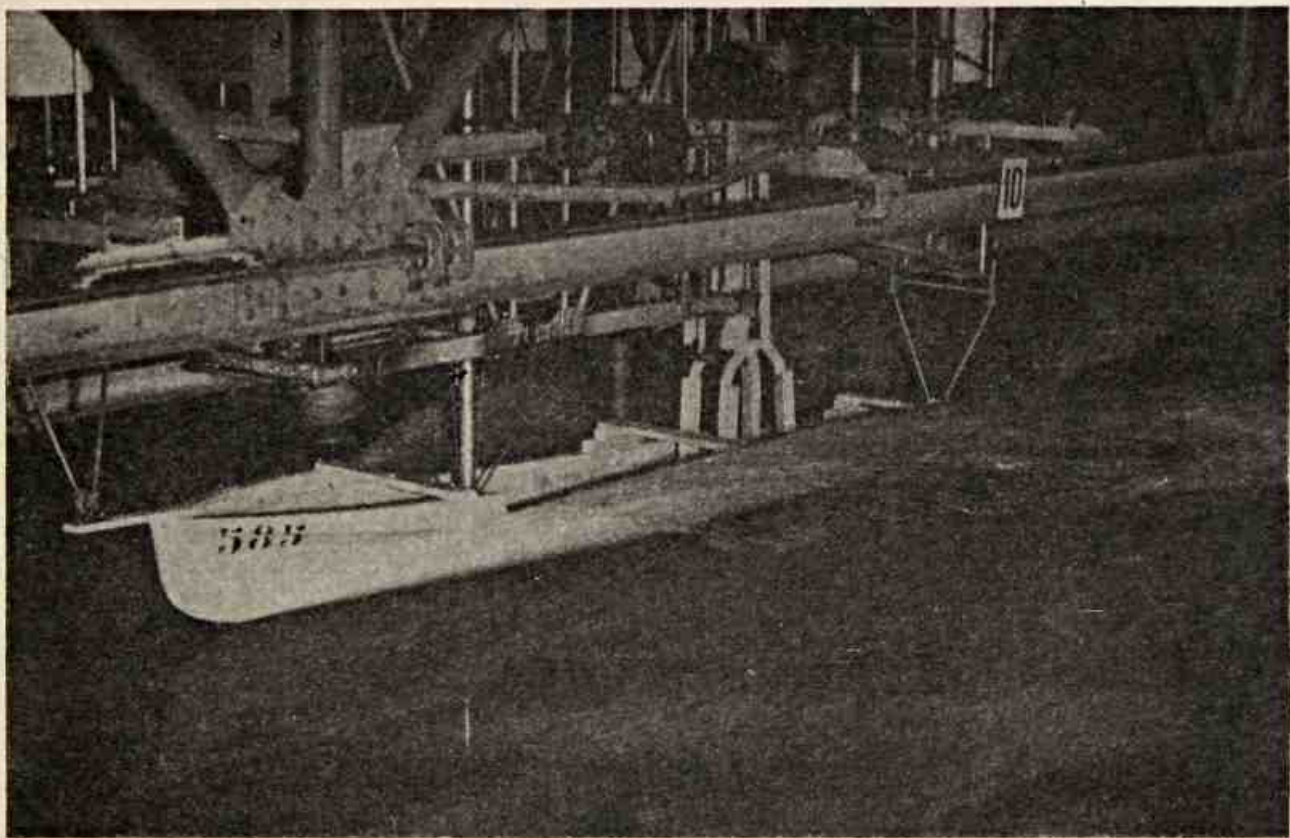
**Prova de resistência do modelo do Hidrográfico «Sirius» no tanque de São Paulo**



**Modêlo de Submarino sendo testado no tanque de resistência de Roma, Italia**



Modelo de Navio pronto para prova no tanque de resistência



**Prova com modelo de alta velocidade**

## SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

(Continuação)

### RELATÓRIO N° 3

- Do: CC (AM) *Levy Scavarda*
- Ao: Exmo. Sr. Diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha.
- Via: Exmo. Sr. Adido Naval em Washington, D.C.
- Assunto: Visita de orientação a estabelecimentos de história naval da Marinha Americana.
- Referência: (A) Aviso n° 0 632, de 5-3-1958, do Exmo. Sr. Ministro da Marinha;  
(B) Ordem 11/1958, de 17-3-1958, da Missão Naval Americana no Brasil.
- Anexo: Impressos diversos e folhetos relacionados com o Museu, a Biblioteca da Academia Naval e com o Instituto Naval de Anápolis.

1. Tendo em vista o programa da referência (B), apresentamo-nos ao Exmo. Sr. Contra-Almirante William R. Smedberg, III, U. S. Navy, Superintendente da Academia Naval, em Anápolis, a quem oferecemos, em nome da nossa Marinha e, em particular, no de V. Ex<sup>a</sup> como Diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha, as publicações seguintes: "Têrmos Náuticos", "Tamandaré, o Nelson Brasileiro", o XIV volume dos Subsídios para a História Marítima do Brasil em que foi publicada a história da nossa Escola Naval, e "A Marinha em Revista". S. Ex<sup>a</sup> recebeu-nos com a maior atenção. Foi delicadíssimo no aprêço à nossa Marinha ficando, assim outrossim, muito sensibilizado com a oferta que lhe fizemos. Em retribuição, S. Ex<sup>a</sup> ofereceu-nos, por intermédio do U.S. Naval Institute, cinco obras diferentes editadas pelo mesmo Instituto e que serão enviadas a V. Ex<sup>a</sup> por intermédio do escritório de S. Ex<sup>a</sup> o Sr. Adido Naval.

2. Ao chegarmos à aludida Academia já havia um programa organizado para a nossa visita (USNA Notice 5 700, de 20-5-1958), estabelecendo:

Dia 26/5

1 000 — Apresentação ao Exmo. Sr. Contra-Almirante William R. Smedberg, III, US Navy, Superintendente da Academia Naval;

1 015 — Encontro com o CMG DeWeese, U. S. Navy, Diretor do Museu, a fim de tomar conhecimento da organização do Museu da Academia.

Dias 27 e 28/5

0 900 — Encontro com o Professor Vernon D. Tate, Bibliotecário-Chefe da Biblioteca da Academia, com quem deveria tratar da organização e planificação da Biblioteca e administração e trato da documentação.

Dia 29/5

0 900 — Visita ao Instituto Naval aonde deveria ser endoutrinado nas publicações e aspectos comerciais da publicação "Proceedings", a cargo do CF Robert N. Andrian, U. S. Navy.

3. Assim, o presente relatório terá como objeto as instituições culturais acima e, uma pequena introdução dando uma idéia geral sobre a Academia da Marinha, necessária à ilustração do assunto.

#### 4. *ACADEMIA NAVAL DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA*

Foi esta Academia fundada, em 1845, por George Bancroft, insigne historiador e educador americano, então Secretário da Marinha, sendo instalada à margem do rio Severn, em Anápolis, nos terrenos do Forte Severn, cedidos pela Secretaria da Guerra.

Seu primeiro Superintendente foi o Comandante Franklin Buchanan, que abriu a Escola a 1º de outubro daquele ano, com o nome de Escola Naval (Naval School), nome que foi mudado em 1850 ou 1851 para Academia Naval do Estados Unidos (U.S. Naval Academy).

A Guerra Civil afetou-lhe, profundamente, a existência, sendo transferida, na ocasião, para Newport, Rhode Island. Terminada aquela voltou para Anápolis, sob a direção do Contra-Almirante David Dixon Porter, um dos maiores chefes que a Academia possuiu, porque a reestruturou em bases definitivas sob a égida da ordem e da disciplina, o que constitui tradição acadêmica. Por isso mesmo foi o almirante Porter perpetuado num vitral existente na Capela da Academia como um símbolo da Disciplina.

#### ÁREA E CONSTRUÇÃO

A área ocupada pela Academia abrange 245 acres geométricos, sendo, portanto, superior a 70 blocos de uma cidade. Nela estão edificadas 219 edifícios, sendo um dos mais novos o do Museu, que foi construído em 1939.

No comêço dêste século, com os recursos facultados pelo Congresso, totalizando 10 milhões de dólares, a Academia foi completamente reconstruída.

A arquitetura da Academia, do estilo da Renascença, difere, profundamente, da da cidade de Anápolis, que guarda, em linhas gerais, o tipo Colonial de tijolos avermelhados.

Edificou-a o arquiteto novaiorquino Ernest Flagg, cuja educação artística foi feita na Escola de Belas Artes de Paris, o que justifica a sua tendência para aquêle estilo, aliás muito bonito.

### EDIFÍCIOS PRINCIPAIS

(a) *Portão Principal* — situado na Avenida Maryland, é flanqueado por dois velhos edificios: um, o de Recepção ou de Espera; e o outro, a Casa da Guarda, construídos, respectivamente, em 1876 e 1881.

(b) *Edifício da Administração* — É aonde se encontram as dependências oficiais do Superintendente da Academia e de seu estado-maior (secretarias, escritórios, etc.).

(c) *Capela* — Construída em 1906, foi aumentada em 1939-40. Tem capacidade para mais de dois mil aspirantes. É onde se celebram todos os atos religiosos, indiscriminadamente. Ai estão colocadas, à entrada, duas grandes âncoras, de 5 tons. cada, pertencente ao primeiro navio americano armado em cruzador, o *New York*. As portas de bronze, monumentais, da entrada principal da Capela, presente em memória da classe de 1868, foi desenhada por uma moça de 19 anos. As cinco janelas principais de vitrais representam: Cristo andando sôbre a água; uma homenagem ao almirante David Dixon Porter; a "Comissão Invisível" (homenagem ao sacrificio, pelo dever); Sir Galahad; e as duas últimas dedicadas aos heróis americanos, almirantes Farragut e Sampson. Sob a capela há o que de maior interêsse pode despertar ao visitante: é a cripta onde se encontra o sarcófago de John Paul Jones, o Patrono da Marinha Americana. Presume-se que seja o mais belo sarcófago existente nos Estados Unidos.

(d) *Residência do Superintendente da Academia* — Com seus primorosos jardins.

(e) "*Dahlgren Hall*" — Hall que tem o nome do contra-almirante John A. Dahlgren, o inventor, à época da Guerra Civil, do canhão naval de maior calibre. Aloja o Departamento de Artilharia e Armas de Fogo. É ainda usado para atletismo e também para abrigar a Brigada de Infantaria nos seus exercicios interiores. Ai, tamém, se realizam os famosos "bailes de despedida", de junho de cada ano.

(f) "*Ward Hall*" — Laboratório do Departamento de Artilharia e Armas de Fogo.

(g) "*Thompson Stadium*" — Estádio em que se realizam formaturas e jogos ao ar livre. Constrói-se novo, no momento, para jogos maiores e para maior lotação.

(h) *Ginásio* — Para prática de vários esportes. É uma estrutura coberta de 80 mil pés quadrados, podendo acomodar 3 800 aspirantes em formatura e em exercício.

(i) "*Bancroft Hall*" — É onde se realizam quasi tôdas as atividades escolares. Em suas alas intercomunicadas estão os dormitórios de todos os membros da Brigada escolar. É, na verdade, uma pequena cidade com todos os recursos. Sua cozinha e refeitório têm capacidade para servir, de uma só vez, tôda a Brigada escolar, que no momento, é superior a 3 500 aspirantes! Aí se encontra a representação do sinal-símbolo do almirante Perry, numa constante advertência aos alunos: "Don't Give up the ship" (Não entregue o navio).

(j) "*Norman Scott Natatorium*" — Acredita-se seja a maior piscina coberta no mundo. Para exercícios de natação e prática de esportes aquáticos.

(l) "*Macdonough Hall*" — Também ginásio com piscina e destinado a diversos esportes e guarda dos troféus ganhos nas competições esportivas.

(m) "*Luce Hall*" — Aqui se instalam os departamentos de Marinharia, de Navegação e de Aviação.

(n) *Grupo Acadêmico* — Divide-se: à direita, pelo "Maury Hall", homenagem ao oceanógrafo Mathew Fontaine Maury, sendo ocupado pelo Departamento de Inglês, História e Serviço Público; à esquerda, pelo "Sampson Hall", homenagem ao comandante-em-chefe na batalha de Santiago de Cuba, contém salas de aula e laboratórios do Departamento de Máquinas Elétricas; ao centro, o "Mahan Hall", onde se encontram a Biblioteca e o Auditório.

(o) "*Isherwood, Malville and Griffin Halls*" — Contém os laboratórios e as salas de aulas do Departamento de Máquinas Motoras, assim como laboratórios de Máquinas Elétricas. Salas de modelos de máquinas inteiros e seccionados e de modelos de navios.

(p) *Museu* — Repositório de relíquias, pinturas, e objetos históricos. Servem como constante inspiração aos aspirantes e também às sucessivas gerações que o visitam. O segundo pavimento do edifício do Museu aloja a Associação Atlética da Academia Naval e o Instituto Naval.

(q) *Monumentos* — Há vários nos pátios da Academia. Citamos os seguintes, mais tradicionais: "*Tecumseh*", ou o

"Deus dos 2,5", nota mínima para aprovação anual dos alunos e para o qual os "atrasados" apelam "espiritualmente", oferecendo moedas de cobre, segundo a tradição. É a figura de prôa da fragata *Delaware*, que tomou parte na guerra civil; *Vera Cruz* ou *Mexicano*, erigido, em 1848, em homenagem aos aspirantes J. W. Pillsbury e T. B. Schubrick, mortos na guerra contra o México; *Macedonian*, figura de prôa e canhões da fragata inglesa *Macedonian*, capturada em 25 de outubro de 1812 pela fragata *United States* sob o comando do Captain Stephan Decatur; *Tripoli*, dedicado ao pessoal da Marinha morto em ataques diversos à cidade de Tripoli em 1804; e *Herdon*, dedicado à memória de Commander William L. Herdon que afundou com seu navio, o vapor correio *Central*, em Hatteras, a 12 de setembro de 1857.

#### ACADEMIA NAVAL — CENTRO DE TURISMO

Por tudo isso e a sua aprasível situação à margem do rio Severn, por seus jardins bem tratados, formando um conjunto arquitetônico de muita beleza, é a Academia de Anápolis, um grande centro de turismo e de que tira partido a Marinha pelo constante aprêço do povo que lhe dá o apoio de que necessita nos dois sentidos; apoio material e, principalmente, apoio moral.

#### 5. MUSEU

O Museu, em Anápolis, é uma unidade integral no sistema educacional da Academia, da qual é um Departamento. É seu diretor o CMG DeWesse, U. S. Navy, que responde pelo mesmo perante o Superintendente da Academia.

Possui edifício próprio, construído em 1939-40, com fundos cedidos pela Associação Atlética dos aspirantes e pelo U. S. Naval Institute.

A sua existência é tão remota quanto a da própria Academia. Resultou êle das coleções oriundas do *U. S. Naval Luceum* estabelecido pela iniciativa particular de alguns poucos oficiais, no Arsenal de Marinha de Brooklyn, por volta de 1830. Com a criação do Museu Naval na Academia, o acervo do "Lyceum" foi para êle transferido.

Hoje o Museu inclui na sua coleção objetos de valor superior a três milhões de dólares. Entre outros citam-se, para enumerar alguns:

a) a coleção de modelos de navios, doada, em testamento, pelo Coronel Henry H. Rogers, cujo valor é de um milhão de dólares;

b) a coleção de gravuras de batalhas navais, inclusive livros, no total superior a 600 gravuras, doadas por Beverley R. Robison;

e) a coleção de valor incalculável de manuscritos apresentada por A. Isabriskie;

d) a coleção de documentos e objetos de John Paul Jones, o patrono da Marinha, apresentada por John L. Senior;

e) a magnífica coleção de retratos de heróis americanos, no total de 205, oferta da Sra. E. S. Cushman e de seu irmão Francis Robison;

f) a coleção de 78 manuscritos sobre o nascimento da Marinha, oferta de John L. Senior, do U.S. Naval Institute e de Trinta-e-um amigos da U.S. Navy;

g) a espada de ouro apresentada por Luiz XVI, de França, a John Paul Jones, oferta de Eduard C. Dale;

h) o famoso retrato do Captain James Lawrence ("Don't Give Up the Ship"), presente de George M. Moffet.

A relação seria interminável. Acrescentamos, porém, que há bandeiras de várias nações; coleções de medalhas e fitas de todo o pessoal do Exército e da Marinha; coleção de armas portáteis, fotografias, troféus diversos, inclusive das duas últimas guerras mundiais, etc.

Estas e outras coleções e objetos estão dispostos no Museu propriamente dito; na cripta de John Paul Jones, sob a Capela; nos vários edifícios, inclusive na Biblioteca. Assim, não se pode visitar este Museu, para conhecê-lo inteiramente, sem se visitar também todos os edifícios, pois que, sabe-se aonde ele começa, mas não se sabe aonde acaba, tal o número de relíquias distribuídas por toda a parte. Na verdade, é a Academia um museu

A preservação dos objetos está a cargo do Conservador (Curator). No momento exerce essa função experimentado técnico em modelos de navios, Mr. Frederick Avery, que tem também conhecimentos de pintura a óleo. Para o exercício de suas atividades possui, no sub-solo (basement), uma oficina convenientemente aparelhada.

O edifício tem todos os requisitos modernos para os fins a que se destina, inclusive equilíbrio de temperatura, luz e de umidade, reunindo, portanto, condições exigidas por um museu.

Os objetos são expostos em vitrines, tanto quanto possível à prova de pó, e são numerados-números visíveis e para os quais se chama a atenção do visitante. E que não há guia disponível, mas há catálogos diversos com todos os esclarecimentos, p.e., catálogo para pinturas; catálogo para modelos de navios; catálogo para manuscritos, para gravuras de batalhas, para coleção de medalhas, etc.

Cada coleção está, por outro lado, convenientemente disposta e identificada, de modo que, conhecido o número do objeto,

é só recorrer ao competente catálogo para se ter uma completa descrição do mesmo, junto ao qual há, também, um pequeno cartão com um resumo descritivo, essencial ao seu conhecimento. Assim, para os estudiosos tem-se catálogos, que são encontrados à venda numa pequena seção de livros, cartões, etc., existente no Museu. Para os simples visitantes, para os curiosos apenas, há, como está esclarecido, o resumo no cartão. Isto dispensa perfeitamente o guia, sendo, por outro lado, os catálogos uma boa fonte de renda.

As três maiores preocupações aqui são: não desperdiçar espaço que, num Museu, é coisa de alto valor; pesar o menos possível no erário público, aproveitando, no máximo, as doações; e fazer do Museu um motivo de constante atração, como, de fato, é.

O pessoal do Museu é constituído de um diretor, um conservador, um escriturário que cataloga e cuida de toda a escrituração do acervo (inventário, fichamento, registro, etc) e uma secretária, que se incumbem da correspondência oficial e de seu arquivamento. E é só. Pessoal para limpeza pertence ao grupo geral da Academia.

Vive mais de ofertas e doações, que são inúmeras e importantes. As aquisições só com recursos apropriados concedidos pelo Congresso, em cada caso, que, quando solicitado, decide rapidamente.

## 6. BIBLIOTECA

A Biblioteca está situada no centro do edifício do Grupo Acadêmico, no "Mahan Hall". Suas dependências observam a seguinte distribuição:

a) *Entrada*, constituída de um grande hall revestido de mármore, ao centro do qual uma escadaria monumental se bifurca depois de uma pequena subida. Tanto o *hall* como a escadaria são aproveitados para exposição de modelos, quadros, bandeiras, mapas, etc., tudo artisticamente disposto. É a continuação do Museu.

b) *Salão de leitura* — Vasto, cerca de 30 m X 10 m. É a um tempo Salão de Leitura, Biblioteca e Museu. Em sua volta as armações têm dispostos os livros mais utilizados e por assuntos. À entrada ficam o Catálogo e a Seção de Empréstimo. Ao fundo do salão está o Gabinete do Bibliotecário. Outras dependências completam o conjunto, tais como: livraria, catálogos gerais, arquivos de microfilmes, etc., isto de um lado; do outro, estão as divisões de Catalogação, de Circulação e de Aquisição, Suprimento e Escrituração. Estão dispostos neste Salão 30 mesas com doze cadeiras (seis de cada lado). Sobre as mesas há uma pequena armação, espécie de estante, que sustém, dos

dois lados, as revistas mais novas. Por sobre as armações dos livros, em volta do Salão e em espaços disponíveis, estão peças do Museu, na sua maioria, modelos. Nas paredes, em redor, os retratos dos Superintendentes da Academia, de todos os tempos.

c) *Bibliotecas subsidiárias* — Há duas, uma em cada um dos dois alojamentos escolares. Chamam-se bibliotecas regimentais.

d) *Anexo de Biblioteca* — Em via de construção, para facilidade dos alunos.

**ORGANIZAÇÃO** — A sua organização obedece ao seguinte esquema:

*Bibliotecário-Chefe*

*Bibliotecário-Supervisor* (técnico-administrativo)

.....

<b>Divisão de Catalogação</b>	<b>Divisão de Aquisição</b>	<b>Divisão de Circulação e Referência</b>
(função técnica)	(função técnica)	(função técnica)

O Bibliotecário-Chefe é o responsável geral pela Biblioteca e o orientador dos alunos nos trabalhos históricos e de pesquisas dos currículos escolares.

O Bibliotecário Supervisor é o substituto e auxiliar imediato do Bibliotecário-Chefe. É uma espécie de vice-diretor. Supervisiona os serviços de um modo geral, consoante a orientação traçada pelo Bibliotecário-Chefe.

A Divisão de Catalogação cataloga e arrola todos os livros da Biblioteca principal e das duas regimentais. É também responsável pelo sistema de classificação.

A Divisão de Aquisição é responsável pela aquisição de livros e periódicos e pelos vários suprimentos da Biblioteca. Responde igualmente pela escrituração fiscal e outras de Receita e de Despesa. É também responsável pelo recebimento ou remessa e pela encadernação de livros e periódicos.

A Divisão de Circulação e Referência é responsável pelo serviço de referências e outras facilidades junto aos aspirantes. É responsável pela circulação de livros entre a Biblioteca principal e as duas auxiliares (regimentais); pelo serviço de empréstimo dentro das bibliotecas e pelas respectivas estatísticas e organização do boletim semanal.

Cada divisão possui um supervisor e um bibliotecário assistente, além de dactilógrafos-estênógrafos.

#### MISSÃO DA BIBLIOTECA

Está organizada para prover livros, panfletos, periódicos, documentos, etc. e facilitar pesquisas aos oficiais, instrutores civis e aspirantes, oferecendo facilidades também às famílias

do pessoal em serviço na Academia Naval. Só excepcionalmente atende pessoal estranho à Academia. Procura sobretudo coordenar as aquisições dos livros técnicos e científicos e outros elementos com os trabalhos escolares.

A Biblioteca também ajuda a suplementar os outros assuntos ensinados na Academia, provendo coleções de livros sobre filosofia, psicologia, música, pintura, escultura, arquitetura, etc., de cultura geral.

Uma preocupação constante é a da aquisição de trabalhos sobre diplomacia e relações internacionais de modo a facilitar aos alunos os elementos que necessitam conhecer como futuros oficiais de marinha.

### INFORMAÇÕES GERAIS

A Biblioteca não está subordinada a qualquer departamento escolar, mas, diretamente, ao Superintendente da Academia.

O Bibliotecário-Chefe é membro do Conselho, constituído pelos chefes de departamentos e no qual se discutem os problemas da Biblioteca, se estabelece a sua orientação e se recomendam as aquisições de livros e de periódicos.

Possui a Biblioteca acima de 150 000 volumes, incluindo micro-filmes, periódicos e manuscritos, versando sobre ciências; artes, história, literatura, esporte, ficção, etc.

O *staff* da Biblioteca incluindo o Bibliotecário-Chefe é de dez serventuários.

A catalogação é idêntica à universal, ora sendo introduzida na nossa Biblioteca.

Os livros em brochura são fichados, provisoriamente, num sistema *hardex*. Depois de encadernados passam à catalogação geral.

Dão absoluta importância aos periódicos, cujas assinaturas ultrapassam de 250 diversos, no país e fora do país. Tem a coleção de nossa "Revista Marítima" a partir de 1952. Não possuem os nossos *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, porém estimariam obtê-los.

A Biblioteca expede um Boletim semanal informando as novas aquisições, para conhecimentos dos interessados.

Há, sempre que possível, duplicatas de livros, que ficam em depósito à parte para futuras substituições.

As obras de grande valor e as consideradas raras, exgotadas, são, via de regra, microfilmadas; outras, sujeitas a destruição por qualquer motivo, são reproduzidas por processo fotográfico em papel flexível, cujo custo é de 3 cents. à página.

Os livros são emprestados: até 14 dias, renováveis por igual período, aos aspirantes e pessoas da comunidade escolar; e até 30 dias, renováveis também por igual período, aos oficiais e professores da Academia.

A não entrega de livros nos prazos fixados é considerada falta grave e o seu extravio é indenizável obrigatoriamente.

Promove-se, no momento, a construção de um outro edifício para a instalação da Biblioteca-Auxiliar, destinada, exclusivamente, aos alunos e próxima de suas dependências. Esta nova Biblioteca, cujos planos solicitamos para orientação futura da nossa Biblioteca, visa a desafogar a atual que necessita de espaço para a sua expansão.

Dentre as inovações a introduzir no edifício em via de construção está a do ar refrigerado como meio de conservar melhor os livros, que tanto sofrem com o calor, como com a umidade. É o que eles esperam corrigir.

A Biblioteca aqui realiza um programa educacional de grande envergadura. É que os aspirantes são endoutrinados na utilização da Biblioteca para tirar da mesma o maior proveito para a sua cultura. Aprendem a manusear o catálogo e são preparados para realizar pesquisas na Biblioteca. Dentre os trabalhos que devem apresentar, anualmente, se incluem três de pesquisas históricas.

Para iniciar o aluno nessa atividade, a Biblioteca organiza problemas com oito questões cada um e em que devem ser respondidos indicando, em cada caso, a fonte de pesquisa.

Os livros são dispostos em estantes ao alcance de qualquer pessoa. Os microfilmes são guardados em armários de aço apropriados.

A escrituração difere muito da nossa. O inventário é o próprio catálogo, que é, exclusivamente, fichado.

Recebido o livro para a Biblioteca vai ele para a Divisão de Aquisições, que o registra para efeitos de receita e despesa; passa-o à Divisão de Catalogação para fins de catálogo e depois à Divisão de Circulação e Referência para os fins de conhecimento geral da nova aquisição (Boletim semanal), referência e estatística. Daí sai para a estante própria.

#### 7. U. S. NAVAL INSTITUTE

O U. S. Naval Institute é uma sociedade privada, profissional, órgão de comunicação para o pessoal da Marinha e para todos os indivíduos devotados aos assuntos relativos ao poder marítimo dos Estados Unidos.

Desde a sua fundação, em 1873, o Instituto é dirigido no sentido invariável do crescente conhecimento profissional, literário e científico dos assuntos navais.

Suas atividades estão subordinadas à Junta de Contrôlo, da qual fazem parte oficiais de altos postos e de larga experiência.

A qualidade de sócio efetivo (regular membership) é deferida a todos os oficiais da Marinha, Corpo de Fuzileiros Navais e Guarda-Costas. A sócio-adjunto (associate membership) o é para todos os civis, estejam ou não em serviço e oficiais estrangeiros, desde que tenham interesse nos objetivos do Instituto.

Como que uma Imprensa Universitária da Marinha, o Instituto publica histórias, biografias, livros-textos, manuais, necessários à educação intelectual, ao treinamento e à tradição naval dos Estados Unidos.

Tem sua sede na própria Academia Naval, em Anápolis, funcionando no pavimento superior do edifício em que se encontra o Museu e para o qual contribuiu com 50 mil dólares para a sua edificação em 1939, conforme ficou esclarecido anteriormente.

Possui um quadro social de 45 mil sócios. Dêstes, 40 mil nos Estados Unidos e os 5 mil restantes no estrangeiro. A contribuição é de \$ 3,00 no país e de \$ 4,00 no estrangeiro, anual.

A Junta que o dirige é constituída de um Presidente, um Vice-Presidente, seis diretores e um Secretário-Tesoureiro.

Para a execução de seus objetivos o Instituto publica, mensalmente, a revista "Proceedings" e sempre que possível livros técnicos, científicos, históricos, literários, de interesse para a vida do mar, inclusive traduções de obras de reconhecido valor. A tiragem da revista é de 50 mil exemplares e a menor tiragem de livros é de 5 mil. Dentre os livros editados pelo Instituto, há os manuais de instrução e, principalmente, o "Bluejackets' Manual, U.S. Navy", cuja aquisição pelos recrutas da Marinha é obrigatória. Este Manual já está na 15ª edição e cada edição corresponde a 50 mil exemplares, a última das quais, 1957, tem 648 páginas ilustradas.

No Instituto não se redigem as publicações. E' apenas editor com reserva de direitos sobre as publicações que saem sob sua responsabilidade.

Para os fins editoriais a revista "Proceedings" possui um *staff* que a dirige, e as demais publicações (livros, etc.) outro *staff*. Esses *staffs* são constituídos de um diretor, uma diretor-comercial, um assistente do diretor comercial, um redator-assistente, revisores e pessoal de escritório, todos, porém, subordinados ao Secretário-Tesoureiro do Instituto.

O redator-assistente é um Professor e cuja função é examinar, em primeira mão, se o trabalho apresentado é ou não reco-

mendável à publicação. Se fôr, manda-o dactilografar em quatro vias, encaminhando a primeira, com uma papeleta, ao Diretor (Editor) que concordando com êle, o envia à Junta que dirige o Instituto para exame. Nessa Junta é designado um relator que examina o trabalho e sugere a remuneração para o mesmo ou a recusa, conforme o caso. Uma vez aprovado o trabalho pela Junta, o mesmo é remetido ao órgão de censura competente do Navy Department para autorizar ou não a sua publicação. Nada se publica sem autorização daquele órgão. Se êste concordar com a aludida publicação, devolve tão somente a papeleta com o "aprovado". Caso contrário, restitui o trabalho com a sua negativa. No primeiro caso o trabalho entra na fila para divulgação e o autor recebe a remuneração sugerida pela Junta. No segundo caso, é êle devolvido ao seu autor, esclarecendo-lhe da impossibilidade da sua publicação.

Os artigos ou trabalhos aprovados, segundo a sua importância, recebem o grau de prioridade para a sua publicação. Uma vez selecionados, são êles enviados, com o *espêlho* à Companhia impressora que o compõe e remete dez vias dessa primeira composição para a necessária revisão. No Instituto o trabalho é revisto, simultâneamente, por seis pessoas e também pelo autor. Depois os revisores se reúnem e fazem uma leitura em conjunto para a definitiva revisão. Pronta esta, é o trabalho enviado, de novo, à impressora que o corrige e manda uma última prova, em duas vias, para aprovação definitiva. Aprovada, é uma das vias remetida à impressora e outra fica arquivada, para futuras referências, com o original dos trabalhos. Todos os trabalhos publicados são arquivados, permanentemente, por um prazo de dez anos. O sistema de arquivo é cronológico, com fichas cruzadas por autores e por assuntos.

Os trabalhos publicados tanto podem ser apresentados espontâneamente por qualquer pessoa, como podem ser sugeridos pelo Navy Department ou mesmo pelo Instituto.

A revista "Proceedings" dá prejuízo. O seu custo médio é \$ 0.35. E vendida aos sócios por \$ 0.25. Da sua tiragem, 45 mil são enviadas aos sócios e os restantes 5 mil ficam para suprir faltas e atender a anunciantes, distribuição gratuita para as bibliotecas e órgãos do govêrno, etc. Dêstes 5 mil reservam-se 25 exemplares, sendo dois exemplares para arquivo do Instituto, encadernados semestralmente.

O Instituto não goza de qualquer isenção, a não ser do impôsto de renda. Paga o sêlo postal.

O Instituto só expede ao sócio ou novos subscritores o primeiro exemplar após a admissão ou subscrição. Depois, só prepara, mensalmente, o enderêço em papel apropriado, e

o envia para a Companhia impressora. Esta coloca o endereço no envólucro da revista e a expede diretamente para o destino conveniente.

Relativamente às publicações o Instituto as vende diretamente ou por intermédio das livrarias, que, neste caso, ganham uma comissão especial. Do mesmo abatimento gozam os sócios, se as adquirir no Instituto.

Já ficou dito, anteriormente, que o U.S. Naval Institute possui os direitos de propriedade sobre os trabalhos de que é *Editor*. Assim, qualquer tradução desses trabalhos deve antes preceder autorização do mesmo Instituto e não do Navy Department, como se possa supor.

8. Éste o relatório, que reúne as nossas observações durante a visita que fizemos ao Museu e à Biblioteca da Academia Naval em Anápolis e, bem assim, ao Instituto Naval, ali sediado.

9. Solicitamos seja feito ao Exmo. Sr. Contra-Almirante William R. Smedberg, III, U.S. Navy e a seus distintos auxiliares, CMG De Weese, diretor do Museu, ao Professor Vernon D. Tate, Bibliotecário-Chefe, ao CF Robert N. Adrian, Secretário-Tesoureiro do Instituto Naval e ao Professor H. O. Werner, Editor da revista "Proceedings", um agradecimento oficial pelas atenções e facilidades que nos foram proporcionadas durante a nossa referida visita àquelas dependências da Academia e do Instituto Naval.

---

#### RELATÓRIO Nº 4

Do: CC (AM) *Levy Scavarda*

Ào: Exmo. Sr. Diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha.

Via: Exmo. Sr. Adido Naval em Washington, D.C.

Assunto: Museu Médico do Instituto de Patologia das Fôrças Armadas do EE.UU.

Referência: Aviso nº 0 632, de 5-3-1958, do Exmo. Sr. Ministro da Marinha.

Anexo: 28 impressos diversos.

1. Enquanto aguardamos nos seja concedida a autorização das autoridades americanas para podermos prosseguir nas atividades determinadas pela referência, visitamos o Museu Médico do Instituto de Patologia das Fôrças Armadas dos Estados Unidos e é sobre êle que versa o presente relatório.

2. Trata-se de um museu a um tempo científico e histórico e que reúne elementos muito interessantes para a educação popular, além de ensinamentos no campo científico.

3. Está ligado à Smithsonian Institution pelo vínculo da Ciência, pois que opera sob os auspícios da Divisão de Ciências Médicas do Conselho de Pesquisas Nacional, integrante daquela Instituição.

#### 4. CRIAÇÃO E HISTÓRIA

Sob o título "Notas sobre o Museu Médico do Instituto de Patologia das Forças Armadas", escreveu a Assistente-Conservador do citado Museu Helen R. Purtle: "O Museu Médico é um dos quatro maiores componentes do Instituto de Patologia das Forças Armadas, anteriormente Museu Médico do Exército. Em 1862, o Cirurgião-Mor William A. Hammond estabeleceu o Museu Médico do Exército com o propósito de reunir espécimens e informações sobre ferimentos ou doenças ocorridos na Guerra Civil para serem estudados por oficiais médicos em Washington, na esperança de reduzir a mortalidade e o sofrimento entre os soldados".

As diretivas expedidas em 1862, acrescentou o Dr. Raymond O. Dart ("Southern Medical Journal"), "indicaram que a criação do Museu Médico do Exército foi parte de um plano brilhantemente concebido pelo Cirurgião-Mor William A. Hammond ao estabelecer um laboratório no qual o material patológico e as informações de doenças, ferimentos e lesões ocorridos na Guerra Civil poderiam ser utilizados para treinamento dos oficiais médicos do Exército e também para pesquisas de métodos que diminuíssem a mortalidade e o padecimento dos soldados, além de disseminarem conhecimentos obtidos nas publicações dos resultados dos estudos feitos com aquele material assim acumulado".

Como conseqüência disso, o escopo das atividades do Museu alargou-se, incluindo espécimens ilustrativos de cada variedade de ferida produzida por arma de fogo ou instrumento transfixante e, também, de doenças e lesões em geral, particularmente as doenças de importância militar.

Uma seção de histopatologia foi estabelecida e, posteriormente, atividades fotográficas foram introduzidas para incluir a pesquisa fotomicrográfica.

Médicos civis mostraram interesse em contribuir para a coleção e eis que, por volta de 1876, a instituição já possuía, aproximadamente, um acervo de 19.000 espécimens, atraindo, em conseqüência, a atenção mundial.

Mais tarde essa coleção aumentou com a contribuição de médicos do Exército e cada guerra que se seguiu trouxe uma acumulação de material de natureza militar.

Atualmente o Instituto é, de fato, um Instituto de Patologia das Forças Armadas, dele participando o Exército, a Marinha e a Força Aérea.

O Museu de que vimos tratando é o único desta ordem existente nos Estados Unidos, por isso mesmo transcende de importância.

De uma placa que encima a entrada para o 2º pavimento anotamos êstes dizeres que definem melhor a finalidade desta instituição de cultura técnica e científica e de educação popular:

**"MUSEU MÉDICO DO INSTITUTO DE PATOLOGIA DAS  
FÔRÇAS ARMADAS"**

*"Uma instituição conjunta realizada pelo Exército, Marinha e Força Aérea, dedicada a coleccionar, preservar e expor material médico militar para prover instrução aos homens e mulheres das forças armadas, facilitar pesquisas para a profissão médica e informar o público".*

*"Fundado em 21 de maio de 1862 pelo cirurgião-mor William A. Hammond".*

## 5. TREINAMENTO

O Instituto em aprêço realiza um importante papel na medicina americana facilitando o treinamento avançado no campo da anatomia patológica aos investigadores qualificados e serve também aos estudantes da medicina.

## 6. O EDIFÍCIO

O Museu está colocado no edifício provisório (temrary building) situado à Avenida da Independência entre as ruas 8ª e 9ª, para onde foi transferido em maio de 1947. Ocupa o Museu dois pavimentos parciais dêsse edifício, sendo sua área, embora grande, insuficiente para uma maior expansão. Daí resulta que grande parte de seu material, à falta de espaço, está em depósito aguardando edifício maior ou ampliação do atual. Esta falta de espaço levou o Instituto a dividir o Museu em duas seções, a saber: uma, Profissional de Estudos Avançados, está no Centro Médico do Exército em Walter Reed; e outra, a de que vimos tratando, o Museu Público. Em Walter Reed está também o Laboratório do Museu.

## 7. AS EXIBIÇÕES

### I — *Processo da medicina pelo progresso dos instrumentos*

Trata da evolução do estetoscópio, do aparelho de pressão, dos aparelhos cirúrgicos, do raio-X, do microscópio, do qual há uma coleção, talvez a maior do mundo, constituída de 500 exemplares diferentes, sendo 365 originais. O mais antigo é uma réplica ao microcópico feito por Hans e Zacarias Jansen entre os anos de 1590 e 1608 e o mais novo é um microscópio electrónico, construído em 1944 pela Cia. Siemens, de Berlim, que Adolf

Hitler comprou para seu médico particular, o Dr. Theodoro Morrell. Este último foi presenteado ao Museu pelo Corpo de Sinaleiros do Exército Americano que o confiscou na Alemanha durante a guerra passada.

## II — *Pioneiros no progresso da medicina*

É uma galeria de retratos esculpturados, fixando os pioneiros da Medicina, como sejam:

Imhopes (cêrca de 3 000 A.C.)

Hippocrates (460 - 370 A.C.)

Galeno (131 - 201 D.C.)

Maimonides (1135 - 1204)

Vesalius (1514 - 1564)

Paré (1510 - 1590)

Harvey (1578 - 1657)

Pasteur (1822 - 1895)

Lister (1827 - 1912)

Roentgen (1845 - 1923)

Osler (1849 - 1919)

Freud (1856 - 1939)

## III — GRANDES NOMES DA MEDICINA

São diagramas, dentro de pequenas caixas, numa representação artística muito interessante, em que se fixa o momento culminante do mestre focalizado, isto é, o ato marcante de sua vitória em prol da Medicina. Um exemplo: A ANESTESIA — O diagrama mostra o Dr. Crawford William Long, em miniatura, segurando, com expressão de alegria, um vidro contendo clorofórmio. Outro exemplo: A INSULINA — Vê-se o Dr. Banting trabalhando com um auxiliar num tecido de animal para tirar a Insulina. As caixas se sucedem e delas ficam uma impressão inapagável, quasi ao vivo, de um Museu bem feito, apesar de modestamente localizado.

## IV — MEDALHÍSTICA

O Museu reúne, também, uma rica coleção de medalhas comemorativas de eventos médicos e de homenagem a grandes nomes da Medicina disposta em várias montras.

## V — SELOS COMEMORATIVOS

Do mesmo modo que as medalhas, há, igualmente, uma interessante coleção dos diversos eventos médicos celebrados com emissão de selos postais.

## VI — FILOSOFIA

Um quadro fixa os verbetes filosóficos sôbre a VIDA e termina reverenciando, como fatores preponderantes da vontade de viver, a Ciência e a Religião.

## VII — HISTÓRIA

Dois grandes fatos históricos são expostos no Museu: o assassinato do Presidente Abraão Lincoln e o do Presidente Garfield.

Aprecia-se, no caso, o aspecto médico dos assassinatos, ilustrando-os com desenhos e fotografias, fragmentos de ossos e manchas de sangue do Presidente Lincoln, etc.

Em cada caso procura-se chegar à conclusão sobre se o mesmo ocorresse nos tempos atuais se havia possibilidade de salvamento das respectivas vidas. No caso do Presidente Lincoln, a resposta foi negativa porque o projétil que o atingiu provocou grande hemorragia e rompeu tecido vital do cérebro; já no caso do Presidente Garfield, a resposta foi que com os recursos atuais do raio-X, possibilitando a localização do projétil, dos antibióticos e da transfusão de sangue êle, possivelmente, se salvaria. Mas, àquela época, julho de 1888, infelizmente, nada mais poderiam ter feito seus médicos senão aquilo que fizeram, prolongando, tanto quanto possível, a sua vida.

## VIII — NOMES FAMOSOS QUE CONTRIBUÍRAM PARA A HISTÓRIA DA MEDICINA E SEU PROGRESSO

São focalizados os de Rebelais, Bacon, Descartes, Scheele, Lavoisier, Pasteur e Berthelot, cada um nos seus respectivos campos científicos.

Outros, como Braille, Cartier, Darwin, Euler, Benjamin Franklin, Goethe, Humboldt, Leendenhock, Leibnitz, Marconi, Metchnikoff e Volta, são igualmente expostos pelo que contribuíram, como cientistas, para facilitar à Medicina novos meios que foram essenciais ao seu progresso.

## IX — A MULHER NA MEDICINA

Há espaço para prestar culto ao trabalho da Mulher na Medicina, sobretudo no setor da Enfermagem. Apontam-se também as que se distinguiram nas ciências como Madame Curie e outras.

## X — GUERRA CIVIL AMERICANA

Uma das grandes exibições do Museu é a que se refere à Guerra Civil Americana, justamente aquela que provocou a sua criação. Dá-se grande importância pelos ensinamentos que trouxe para a Medicina Militar. Mostram-se aí armamentos da época (fuzis, projéteis, sabres, espadas, etc.) causadores dos ferimentos. A maneira de pensá-los e os instrumentos cirúrgicos então utilizados. Esta parte é ilustrada com desenhos apropriados representando as atividades médicas nos campos de batalha.

## XI — CIÊNCIAS MÊDICAS

É a parte principal do Museu e a mais extensa. Dela focalizaremos, apenas, os assuntos principais sob os títulos que se seguem, mesmo porque a relação seria, por assim dizer, interminável, sobretudo se fôsse feita com detalhes, que também dependeriam de conhecimentos médicos, que nos faltam:

a) *Bomba Atômica e seus efeitos* — apresenta, profusamente ilustrado com dispositivos e fotografias em cores as variadas queimaduras termo-nucleares, observadas nas cidades japonesas de Hiroshima e Nagasaki, seus tratamentos e outros aspectos da radiação atômica.

b) *Medicina de Aviação*

1º) *Espaço biológico* — Esta parte é dedicada às experimentações feitas no espaço (estratosfera, ionosfera, etc.) com aparelhos e com animais. É ilustrada com aparelhos utilizados e *fac similes* de outros e com fotografias e dispositivos.

2º) *Investigação dos aspectos médicos nos acidentes de aviação* — Aqui se procura demonstrar a necessidade do acidentado estar preparado com elementos que façam estancar o sangue nas feridas contusas e enquanto aguarda o socorro médico. Outros aspectos são também apreciados. Tudo vem ilustrado e convenientemente explicado.

c) *Campanha na Marinha contra a Tuberculose* — Inicia-se mostrando a importância de um homem treinado para o serviço naval. A falta que ele faz quando afastado pela insidiosa doença. A necessidade de controle médico como meio eficiente de evitar a contaminação e, finalmente, o seu tratamento. A exposição é ilustrada com fotografias e explicações e conselhos são dados a respeito.

d) *Febre Amarela* — Mostram-se as zonas mundiais de sua incidência, ilustrando-se com o mosquito transmissor, inclusive a espécie silvestre. Apontam-se os meios que a Ciência possui para o combate à moléstia e os de preveni-la. A propósito trata-se da construção do Canal do Panamá onde a febre amarela ceifou vidas preciosas. Indicam-se as contribuições de Walter Reed para a extirpação da febre amarela do território dos Estados Unidos e presta-se homenagem aos cientistas Noguchi e Stokes sacrificados na Costa do Ouro pelo vírus amarelhoso. Fotografias, quadros estatísticos, dispositivos, etc., completam o quadro que trata dessa nefasta doença, alertando contra a sua volta sempre possível.

f) *Cirurgia Plástica* — Esta parte da Medicina ocupa grande espaço do Museu para mostrar o seu progresso. Expõem-se as mais variadas partes recuperadas, sobretudo da face. Tudo ilustrado com dispositivos e fotografias, além do material cirúrgico apropriado.

g) *Vacinação* — Merece, no Museu, um destaque em que são dados ensinamentos mostrando as vantagens desse processo de prevenção contra moléstias transmissíveis ou infecto-contagiosas.

h) *A contribuição do índio para a Medicina* — Raízes, folhas, ervas, etc., são igualmente apontados no Museu e convenientemente ilustrados como efetiva contribuição do índio para a medicina.

i) *Curandeirismo — Crenças Supersticiosas* — Reproduzem-se aspectos de crenças diversas, supersticiosas, explicando-se, em cada caso, o seu significado. Aponta-se o perigo de se deixar influir pelo curandeirismo ("home cure") enfim fica, na exposição, uma lição que a todos aproveita.

j) *Desenvolvimento pre-natal humano* — Mostra-se, aqui, o mecanismo do nascimento, o embrião nas suas várias fases, a evolução da face humana, os órgãos da reprodução e as complicações da gravidez e termina-se com as anormalidades congênitas, fetos deformados, expondo-se muitas peças ao natural conservadas.

l) *O Homem* — (1) Esqueleto; (2) Músculos; (3) Órgãos. Os ensinamentos nesta parte são apresentados sob os mais variados meios; ao natural, em modelos de cêra, gesso ou massa, atlas, desenhos, fotografias, etc.

m) *Coração Humano* — Merece pela sua importância no aparelho circulatório uma exposição especial, muito ilustrativa. Mostra-se o coração normal e o coração doente. Aponta-se o seu trabalho para manter a vida. Ilustra-se o assunto com as deformações e suas causas (álcool, sífilis, etc), para daí tirarem os ensinamentos que as possam prevenir.

n) *Aparelho digestivo* — (1) *Processo de digestão*, experiências e observações do Cirurgião William Beaumont; (2) *Órgão da digestão* e (3) *Doenças do aparelho digestivo* — tifo, ulcerações, colites, verminoses, etc. Procura-se aí tudo esclarecer em benefício da educação popular e se o faz por meios de peças conservadas, fotos, dispositivos, raios-X, pinturas, modelos de massa, cêra ou gesso, etc.

Em cada caso apontam-se as causas e os transmissores das doenças e indicam-se os meios de preveni-las.

o) *Doenças deformantes* — Lepra, câncer, elefantíase, osteomielites, etc., são expostos em seus quadros tétricos. o material de exposição, quase todo ao natural, mostra como são insidiosos êsses males que afligem a humanidade. As ilustrações fotográficas completam a exposição. Seguem-se, em cada caso, os conselhos e de tudo ficam excelentes ensinamentos que a todos beneficiam.

p) *Sífilis* — É outra doença que o Museu focaliza com abundância de detalhes para mostrar os males que esta doença causa à espécie humana.

São expostos os exemplos ao natural, em modelos de cêra ou massa, fotografias, estatísticas, etc. Indicam-se os meios de combatê-la pelo tratamento científico e, também, os de prevenir a doença por meio de conselhos que orientam convenientemente o indivíduo.

XII — *MODELOS ESPECIAIS* — Indicamos, aqui, os modelos que o Museu expõe de Navio-Hospital, de Trem-Hospital e de Avião-transporte para doentes.

---

Muitos outros aspectos relacionados com a vida e a saúde humana são ali focalizados. Completa a ação educativa do Museu a distribuição de panfletos, alguns dos quais juntamos ao presente relatório, que ilustram melhor o visitante.

## 8. ORGANIZAÇÃO

Não observamos. Fizemos visita particular. Todavia, pelas informações que pedimos chegamos à conclusão que o Museu mantém organização equivalente aos demais, guardadas as funções técnicas, pois se trata, principalmente de um museu anatômico. Assim, o *staff* é técnico, sobretudo de patologia médica. Há também museólogos, pois que o museu também tem fundo histórico e de raízes bem profundas.

## 9. CONCLUSÃO

O Museu médico do Instituto de Patologia das Forças Armadas dos Estados Unidos é tanto do ponto de vista científico como histórico, dos mais interessantes pelos ensinamentos que oferece.

O exposto não tem outro objetivo senão o de informar sobre o que vimos neste Museu e o fazemos do melhor modo que nos é possível.

Excusamo-nos das possíveis omissões e das impropriedades de termos técnicos, uma vez que nos falta conhecimento médico.

Os anexos são panfletos que ali recolhemos e que transmitimos a V. Ex<sup>ª</sup> para os fins que possam interessar.

---

# INSTITUTO NAVAL DE CONDICIONAMENTO DO AR

## I. N. C. A.

Justino de Campos Lomba  
Contra-Almirante, EN

Em prosseguimento do nosso programa trataremos nesta contribuição do

### Calor radiante

um dos fatores do condicionamento do ar, cuja presença é raramente posta em evidência.

Começaremos por lembrar que o homem primitivo passou a utilizá-lo no condicionamento do seu **habitat** logo que aprendeu a fazer o fogo. De então até nós, decorridos milhares de anos, pouco avançamos no aperfeiçoamento da sua aplicação apesar das ilimitadas possibilidades que oferece.

No princípio deste século, pelas festas de São João, em nosso interior ainda se fazia muita fogueira de pesados troncos de árvores, que ardiam toda a noite proporcionando guloseimas à petizada e conforto à gente madura. Esta forma dispendiosa de aplicação do calor radiante desapareceu porque as matas foram rareando, as aglomerações urbanas se dilataram, os circuitos elétricos não permitem fogueiras por baixo e... não há mais tempo para tertúlias daquele gênero.

Como a Inglaterra dispõe de imensas reservas de carvão de pedra, devia naturalmente se tornar um campo propício ao desenvolvimento do uso do calor radiante sob a forma do fogão ou lareira, cuja construção originou uma verdadeira arte.

Já se pode inferir, desta simples observação, que não deixariam os ingleses de aplicar a sua preciosa experiência na criação de uma modalidade do condicionamento do ar para conforto humano que nós conhecemos.

Há pois um condicionamento do ar inglês ou à inglesa e um condicionamento do ar americano. Em poucas palavras podemos mostrar as suas diferenças e pontos de contacto. Assim, o objetivo comum é a sensação de conforto do indivíduo num dado recinto. Nos E. U. fizeram-se minuciosas experiências e criaram-se ao fim de dezenas de anos engenhosos aparelhos que devidamente instalados realizam qualquer modificação do clima, (**climatizers, climate changers, weathermakers, etc.**), e resolvem qualquer problema. Os ingleses tomaram o seu

tradicional sistema, retocaram-no, poliram-no, introduziram-lhe onde era recomendável os ensinamentos obtidos do outro lado do Atlântico e assim construíram o condicionamento britânico.

«**All in a nutshell**» a diferença está em que os ingleses põem maior «**stress**» no calor radiante, que afinal está presente também nas instalações americanas disfarçado na expressão «recinto em equilíbrio de temperatura».

A esta altura da nossa análise é oportuno travar conhecimento com três personagens que desempenham papéis essenciais na técnica inglesa. São elas: a MRT, «**mean radiant temperature**», ou temperatura média das superfícies radiantes; a UMRT, «**unheated mean radiant temperature**», ou temperatura média das superfícies não aquecidas e a BET, «**British equivalent temperature**», índice de conforto baseado nas perdas térmicas das pessoas por radiação e convecção segundo passamos a expôr.

A experiência mostra que, dentro de certos limites, para o conforto o que interessa é a nossa perda global e não o valor individual das parcelas de radiação e convecção.

Em falta de elementos nossos, que, entre outros, caberá ao I. N. C. A. determinar vamos nos servir dos colhidos pelos ingleses com o eupateoscópio. Parte das informações contidas nesta exposição foi extraída de um trabalho de L. J. Fowler para a ASHAE, publicado no H. P. & A. C. Segundo Rubner, citado por Fowler, num recinto em equilíbrio, com temperatura do ar  $t_1$  entre 15,55° e 18,7°, (60° a 65°F), a temperatura superficial média do homem compreende roupa e a parte exposta da pele foi tomada igual a 23,9° (75°F).

Marcando o termômetro sêco protegido 16,94° (62,5°F) o eupateoscópio, calibrado para representar o homem típico, perde 47,48 C/m<sup>2</sup>/h = 17,5 Btu/sq. ft./h.

Esta troca foi considerada ótima para pessoas sentadas e normalmente vestidas. Se a  $t_1$  cái é evidente que a perda aumenta, as pessoas sentem frio e o conforto só se restabelece com a elevação da temperatura superficial das paredes,  $t_2$ . O novo estado, com  $t_1$  mais baixa e  $t_2$  mais alta produz o mesmo efeito que o anterior de equilíbrio na temperatura  $t_1 = 16,94^\circ$ .

Inúmeras outras combinações podem ser feitas, variando-se os fatores  $t_1$  e  $t_2$ , ou melhor a MRT correspondente, em sentido contrário de modo a se compensarem, pelo que tôdas são consideradas equivalentes e representadas pela temperatura de 16,94°, BET, «**British equivalente temperature**». Os estados partindo de temperatura de equilíbrio acima de 16,94° são valores de BET mais quentes e, inversamente, os mais baixos, valores de BET mais frios, tal como acontece com a sua prima americana TE, temperatura efetiva, nossa antiga conhecida.

As aplicações das leis físicas ao homem são dificultadas pela intervenção de fatores cuja influência só por demorados processos estatísticos pode ser apreciada. Vamos sob esta ressalva fazer uma tentativa que embora não forneça resultados precisos nos permitirá avançar um pouco no nosso conhecimento do assunto.

Provisoriamente, enquanto não escolhermos a nossa estatura média, seja o homem típico representado por um cilindro com a altura de 1,727 m = 68" e o diâmetro de 0,334 m = 13,15". A sua emissividade dentro das radiações que nos interessam, bem como a da superfície interna das paredes não brilhantes e das peças da mobília admite-se igual a 0,95 do negro de fumo.

Para o cálculo das trocas de calor os manuais usam as conhecidas fórmulas de Stefan e Boltzmann e Rice e Heilman assim escritas:

$$C_r = 14,9055 \times 10^{-8} e (T_H^4 - T_a^4) \quad (1)$$

$$C_c = 3,0404 D^{0,2} T_m^{-0,181} (T_H - T_I)^{1,266} \quad (2)$$

onde:

$C_r$  = Calor radiante em calorias/m<sup>2</sup>/h

$C_c$  = Calor de convecção em calorias/m<sup>2</sup>/h

$e$  = Emissividade

$T_H$  = Temperatura superficial absoluta do corpo humano, Celsius.

$T_a$  — Temperatura superficial absoluta das paredes circundantes, Celsius.

$T_I$  = Temperatura absoluta do ar, Celsius.

$$T_m = \frac{T_H + T_I}{2}$$

$D$  = Diâmetro do cilindro.

Se fazemos:

$$T_H = 23,89^\circ + 273^\circ; t_a = 16,94^\circ + 273^\circ; T_I = 16,94^\circ + 273^\circ; e = 0,95; D = 0,334 \text{ m}$$

as fórmulas (1) e (2) fornecem:

$$C_r = 32,71 \text{ C/m}^2/\text{h}$$

$$C_c = 15,75 \text{ C/m}^2/\text{h}$$

$$= 48,46 \text{ C/m}^2/\text{h}$$

resultado que difere do inglês acima citado em 0,95 C, talvez devido à emissividade o que não importa apurar, pois o nosso objetivo é apresentar uma idéia dos valores relativos das parcelas de calor. Assim, verificamos que, na condição ambiental exem-

plificada, o calor de radiação é 2,07 vezes o de convecção, quando seria de acreditar que a nossa maior perda fôsse para o ar frio,  $t_i = 16,94^\circ$ .

Que ocorrerá se agora a temperatura do ar cair para  $15^\circ$ ?

Teremos então:  $T_H - T_I = 8,89^\circ$ ;  $T_m = 292,445^\circ$  e, pela fórmula (2):

$$C_e = 21,53 \text{ C/m}^2/\text{h}$$

Segundo o conceito inglês, devendo a perda cifrar-se em 47,48 C/m<sup>2</sup>/h segue-se que a parcela de radiação deve ser reduzida para:

$$C_r = 47,48 - 21,53 = 25,95 \text{ C/m}^2/\text{h}$$

a fim de que a sensação de conforto não se altere.

Como obter isso? Já se percebe que por uma elevação da MRT acima de  $16,94^\circ$ , de modo que o  $C_r$  calculado se reduza em 6,76 C/m<sup>2</sup>/h. A fórmula (1) nos dá:

$$\text{MRT} = 18,42^\circ.$$

O que vem de ser dito é apenas uma introdução: o projeto de instalação de aquecimento por painéis, como qualquer outro requer a avaliação das perdas de calor para a atmosfera e o solo, as devidas à infiltração, os ganhos das fontes de calor internas, tudo o que, com a ajuda de tabelas, diagramas e fórmulas correntes permite determinar as áreas e temperaturas que dão no recinto a MRT desejada.

A função dos painéis pode ser exercida por seções das paredes, tetos e pavimentos contendo tubulações onde circule água quente ou ainda placas de vários materiais aquecidas por meio de resistências elétricas. Enontram-se exemplos de manilhas de cerâmica sob o pavimento com circulação de ar quente, arranjo este já conhecido pelos Romanos.

A fórmula (1) sugere desde logo a vantagem de elevar a temperatura superficial dos painéis para reduzi-los e economizar nas tubulações. Assim é, realmente, mas a experiência inglesa indicou que uma  $t_s$  acima de  $49^\circ = 120^\circ\text{F}$  já não proporciona o mesmo conforto das temperaturas mais baixas.

De regra a preferência é por temperatura em redor de  $23,9^\circ = 75^\circ\text{F}$ , donde a expressão «panel warming» que significa o emprêgo de temperaturas menos elevadas, como forma particular do «panel heating».

As  $t_s$  baixas apresentam ainda a vantagem de reduzir as perdas de calor para o exterior e, portanto, a grandeza da instalação. Em climas frios têm-se usado painéis com  $t_s = 16^\circ$ , prática cuja simples notícia causa arrepios a nós outros da zona equatorial.

O, Dr. Yaglou, da Universidade de Harvard, citado por E. Gieseck, H. P. & A. C., experimentando com 3 homens vestidos e em repouso estabeleceu as 3 condições seguintes de conforto:

- a) Temperatura do ar  $t_f = 21,7^\circ$  com MRT =  $21,7^\circ$
- b) Temperatura de ar  $t_f = 17,5^\circ$  com MRT =  $26,1^\circ$
- c) Temperatura do ar  $t_f = 15^\circ$  com MRT =  $29,5^\circ$

Estas condições são mais quentes do que as inglesas, o que pode ser atribuído a diferenças dos inúmeros fatores intervenientes.

A propósito referimos que o calorímetro do **Naval Medical Research Institute** de Bethesda, Md., do qual tratámos em comunicação anterior, acusa variações de comportamento da prodigiosa máquina térmica humana ao simples movimento de encolher-se ou distender-se; outra observação altamente interessante é que 95% do excesso de calor originado pelo exercício é evaporativo, latente.

A localização dos painéis não é indiferente, como logo se compreende: os pavimentos acarretam maior convecção e portanto maior aquecimento do que os tetos, os quais, em condições favoráveis mantém quase completa estratificação do ar. As paredes irregulares, com sancas, tendem a acelerar a convecção, o que contraria o princípio do sistema radiante.

De uma maneira geral o teto oferece o melhor arranjo, pois não apresenta limitações de forma, não interfere com a disposição dos móveis e permite alterações de divisões sem prejuízo do seu efeito. Por outro lado o ideal seria a distribuição pelo teto, paredes e pavimento.

Como as condições do tempo são variáveis necessário se torna controlar a  $t_f$  e a  $t_a$ , o que é atualmente obtido por grande variedade de dispositivos automáticos.

Dizem os ingleses que a durabilidade e a regularidade de funcionamento são duas notáveis características do sistema. Durante dezenas de anos rédes de tubos de circulação água quente de muitos quilômetros de extensão insertas em concreto vêm trabalhando sem qualquer desarranjo. A diferença entre os coeficientes de dilatação do concreto e do aço, de apenas  $4 \times 10^{-7}$ , nas temperaturas moderadas de operação não é bastante para produzir desagregações ou trincas. O mais sério inconveniente das rédes água quente seria a corrosão: também aqui um tratamento simples da água, que pouco se renova, e a superior qualidade do ferro têm prevenido qualquer contratempo. A tubulação pode, nos fôrros suspensos ser colocada sobre tela, fazendo-se o rebôco por baixo e aplicando-se-lhe por cima uma camada isolante de lã de vidro ou semelhante. Os painéis elétricos são em geral feitos com tela e argamassa de asbestos contendo a resistência e isolados termicamente na face posterior.

Segundo os entusiastas do «panel warming» quando operando continuamente no clima da Inglaterra o consumo de energia é de próximamente  $1/3$  do que se verifica com o aquecimento intermitente ou por outros meios.

O primeiro grande edifício a receber completa instalação de **panel warming** foi o **Royal Liver Building**, de Liverpool, com 1.000 salas, no qual a tubulação foi inserida nas paredes, tetos e pavimentos exigindo 55.000 soldos. O sistema teve tal êxito que logo foi adotado em outras grandes construções. Em 1930 completou-se o edifício da embaixada Britânica em Washington onde naturalmente a instalação adotada foi a do **panel warming**.

Observe-se que em tôda esta exposição não se mencionou a umidade relativa, elemento que «toma conta de si mesmo» no sistema em aprêço, mantendo-se dentro de limites médios em virtude de favoráveis condições locais, mas que está sempre em evidência no sistema americano onde o seu contrôle é um dos requisitos mínimos de uma instalação de condicionamento do ar.

Já vimos em contribuição anterior que a nossa sensibilidade tolera grandes diferenças na umidade relativa, u. r., porém para longas permanências a A.S.H.A.E. não recomenda valores extremos. A TE mais baixa para os habitantes menos friorentos dos E. U. anda por  $66^{\circ}\text{F} = 18,9^{\circ}$  que, em ambiente equilibrado, com a u.r. = 50% corresponde a  $t_1 = 20,1^{\circ}$ : esta condição seria considerada quente pelo estalão do **panel warming** na Inglaterra.

Quando se atenta para o apaixonante fenômeno do calor radiante é-se levado prontamente a especular sôbre o seu emprêço nos climas quentes para o efeito de refrescar em vez de aquecer. Não estamos longe desta era.

Com efeito é sabido que a nossa sensação de conforto depende do equilíbrio entre o calor que produzimos e o que cedemos ao ambiente. O ar em temperatura elevada e não movimentado reduz em grande parte a nossa perda por convecção: por sua vez a alta temperatura superficial das paredes faz diminuir a nossa parcela de radiação.

As fórmulas há pouco reproduzidas mostram que no inverno das zonas temperadas a elevação da  $t_1$  das paredes ou o emprêço dos painéis quentes, que em parte aquecem o ar, permite a redução satisfatória das parcelas  $C_r$  e  $C_e$ . Entre nós interessaria, inversamente, uma modalidade do sistema radiante que fizesse crescer tais parcelas. Poderíamos conseqüentemente usar máquinas menores, mais baratas, produzir menor contraste entre os recintos e a atmosfera e em ocasiões favoráveis, abrir as janelas para satisfazer os fanáticos do ar livre.

Não se pode negar o efeito psicológico da janela aberta. A impressão de largueza dos recintos é produzida na moderna Arquitetura pelas grandes áreas envidraçadas. Por outro lado o condicionamento do ar feito pela Natureza é reconhecidamente irregular. Não há dúvida que dada a complexidade dos seus processos não podemos nutrir a ilusão de haver descoberto tudo a respeito das nossas relações com o oceano gasoso no fundo do qual vivemos. Mas em inúmeras instâncias já conseguimos melhorar o conforto, a higiene, a saúde no trabalho, abreviar a convalescença e salvar vidas nos hospitais, criar e manter o ambiente para mil processos de fabricação, sem os quais regressaria a nossa civilização. É bem possível que no Século XXI os condicionadores sejam mais complicados do que os atuais e controlem novos elementos cuja influência por agora admitimos vagamente ou desconhecemos por completo.

Voltando ao problema que nos propusemos o primeiro fator a considerar para o aumento de Cr e C<sub>e</sub>, seria o isolamento das paredes externas, fôrros e tetos, lamentavelmente desprezados nas nossas construções. Esta providência é recomendável para a melhoria do conforto das habitações, oficinas, escritórios, enfim quaisquer recintos de permanência de pessoas havendo ou não condicionamento do ar. Vamos demonstrá-lo por números.

A nossa parede externa é geralmente assim composta: tijolo, 25 cm; rebôco externo, 1,5 cm; id. interno, 1,5 cm. A quantidade de calor que atravessa tal parede em regimen constante, «steady flow», por unidade de superfície, denominada transmitância, é dada pela conhecida fórmula de Wolpert:

$$U = \left( \frac{1}{f} + \frac{e}{k} + \frac{e'}{k'} + \dots + \frac{1}{f'} \right)^{-1}$$

onde: U é a transmitância

f a condutância superficial, onde se inclui a espécie da pintura, = 1,6 valor Americano.

f' o mesmo fator para a face externa, = 6, valor Americano com vento de 24 kms.

e, e', etc., as espessuras dos vários materiais, neste exemplo em polegadas.

k, k', etc., as condutividades desses materiais, respectivamente 5 para o tijolo e 8 para o rebôco, valores assumidos.

Introduzidos na fórmula estes elementos da parede exemplificada resulta:

$$U = 0,334 \text{ Btu/sq. ft.}^\circ\text{F/h} = 1,63 \text{ C/m}^2/^\circ\text{C/h.}$$

Se se aplica uma camada isolante de 1" de cortice, k = 0,27, ou semelhante, entre o rebôco interno e o tijolo obtêm-se pela mesma fórmula o novo valor da transmitância, sensivelmente reduzido:

$$U' = 0,15 \text{ Btu/sq. ft.}^\circ\text{F/h} = 0,734 \text{ C/m}^2/^\circ\text{C/h.}$$

Já vimos que a parcela radiante que perdemos para as paredes é proporcional a  $(T_{H4} - T_{s4})$ . Admitamos agora que a  $t_i = 24,5^\circ = 76^\circ\text{F}$  e a  $t_e = 30^\circ = 86^\circ\text{F}$ .

A temperatura da face interna das paredes,  $t_s$ , pode ser determinada pela igualdade evidente:

$$U(t_e - t_i) = f(t_s - t_i)$$

que fornece:

$$t_s \text{ sem isolamento} = 26^\circ$$

$$t_s \text{ com isolamento} = 25,1^\circ$$

Vê-se pois que a simples aplicação de 1" de material isolante produz uma queda de pròximamente  $0,9^\circ$  na temperatura superficial das paredes para a mesma diferença de temperaturas entre o ar interior e o de fora.

Parece pouco, mas se recorremos à citada fórmula de Stefan e Boltzmann verificamos que os valores correspondentes para as perdas de radiação de uma pessoa serão:

$$C_r \text{ com a parede isolada} = 23,4 \text{ C/m}^2/\text{h}$$

$$C_r \text{ com a parede usual} = 27,9 \text{ C/m}^2/\text{h}$$

o que explica a sensação de frescura que sentimos ao entrar num recinto de paredes maciças em dia quente. O resultado que acabamos de calcular foi obtido «sem fazer força», pela simples existência da camada isolante e pode ser melhorado pelo aumento de sua espessura ou complementado por circulação d'água do subsolo através de serpentina contida no rebôco, água do mar tomada a profundidade conveniente ou por fim água refrigerada mecânicamente.

No **papel warming** a temperatura d'água de circulação é limitada apenas por considerações de conforto. No nosso caso, do **panel cooling**, a  $t_s$  requererá um contròle do seu valor mínimo em função da temperatura de orvalho,  $t_o$  do ar interno e conjuntamente medidas contra a penetração da umidade através das paredes.

Com efeito, o maior obstáculo a desafiar a pesquisa e o engenheiro dos especialistas é a alta umidade relativa, u. r., em grande parte do nosso território.

Tomemos, para esclarecer, a condição E recomendada pela ABNT para o cálculo das instalações de condicionamento do ar no Rio de Janeiro, a saber:

$$\text{Temperatura do termômetro úmido, } t_{uE} = 32,2^\circ = 90^\circ\text{F}$$

$$\text{Temperatura do termômetro sêco, } t_E = 25,6^\circ = 78,1^\circ\text{F}$$

$$\text{Temperatura do ponto de orvalho, } t_{oE} = 23,3^\circ = 74^\circ\text{F}$$

$$\text{Umidade relativa, } u.u.E = 60\%$$

$$\text{Pressão do vapor, } = 22,7 \text{ mm Hg}$$

Supondo que este ar encontra um painel cuja superfície esteja à temperatura  $t_s = 21,1^\circ = 70^\circ\text{F}$ , mais baixa do que a  $t_{oE}$ , estabelece-se um resfriamento por contato e origina-se uma corrente

descendente. Parte do vapor d'água se condensa e a pressão da parte que resta cai para 19,2 mm Mg, donde uma diferença de 2,5 mm entre as pressões nos vários pontos do recinto a qual provoca um rápido deslocamento do vapor para a face fria, embora retardado pelo congestionamento devido ao afluxo das moléculas de ar que viajam por sua conta na mesma direção.

A resultante condensação em painéis colocados nas paredes, tetos ou pavimentos tornaria o sistema inaplicável, sem tratamento adequado do ar I, nas habitações ou edifícios de qualquer gênero. E o mais grave é que a umidade também caminha do lado de fora para a face fria.

Se a diferença das temperaturas entre o ar E e o ar I ou o painel é grande e continuada e se a parede embora de grande espessura não oferece a devida resistência, a queda de pressão acarreta a penetração do vapor d'água de fora para dentro e sua liquefação ou mesmo solidificação nas camadas onde encontra temperatura suficientemente baixa. Tendo em mente tal fenômeno o signatário dêste comunicado repetiu a façanha de Moisés com uma talhadeira e martelo na parede de um grande frigorífico fazendo jorrar água abundantemente e por tempo prolongado. Infelizmente êste processo seria pouco econômico para a solução do abastecimento de uma grande cidade como o Rio de Janeiro.

A penetração da umidade, principalmente em terraços e fundações, que, como se sabe, não é só problema de frigoríficos, é combatida pelo emprego judicioso de vários materiais, asfalto, membranas metálicas, membranas **waterproof** ou **waporproof** conforme o sentido da corrente através da parede.

Ponderando as dificuldades que acabamos de enumerar a nossa solução atual para a sistema de painéis frios seria submeter o ar E de renovação ou ventilação a um tratamento preliminar em algum dos vários tipos de aparelhos desumidificadores existentes, podendo, conforme as exigências da instalação, êsse ar sofrer um pequeno abaixamento de temperatura. É bem de ver que, no nosso clima em razão do custo, êsse tratamento teria de ser dosado o que significaria na maioria dos casos pôr fora de cogitação a abertura das janelas, que além da umidade introduz também o pó e outras impurezas. Quem sabe se entre os materiais plásticos, tão versáteis, não será encontrado um, permeável às baixas radiações caloríficas, que colocado na frente dos painéis frios evite a condensação da umidade?

O Dr. C. Mills, da Universidade de Cincinnati, experimentou recentemente na modalidade de aplicação do calor radiante que denominou «**Reflective Radiant Conditioning**». A instalação foi feita em prédio de construção comum, tendo 40% da área das paredes externas de 1/4". A superfície restante e os tetos foram revestidos com papel capeado de fôlha de alumínio. O pavimento recebeu

também fôlha de alumínio e foi coberto por tapete de espuma de borracha e **nylon**. Para compensar o efeito das janelas foram adotadas cortinas aluminizadas na face interna, capazes de interceptar 80% do calor radiante de fora ou de dentro.

O objetivo era reduzir ao mínimo o calor radiado pelas pessoas e dar o mínimo tratamento ao ar. A parte ativa da instalação nos recintos consistia de uma sanca de 30 cm de altura em todo o perímetro do teto, cuja face inferior, em forma de bandeja, alojava serpentina de **freon** para refrescar e resistências elétricas para aquecer.

Deixando de lado detalhes que não caberiam aqui diremos que os resultados de um ano de minuciosas provas foram considerados excelentes quer no inverno quer no verão. Donde a pergunta: quais as possibilidades da reflexão térmica no nosso clima?

Para respondê-la registremos, em prosseguimento das observações anteriores sôbre as nossas trocas com o ambiente, que entre os estados de equilíbrio nas temperaturas de 27,3° a 30° há um ponto em que o homem nu, em descanso, encontra normalmente conforto. Chamemo-lo: ponto neutro. Abaixo de 27,2° o homem precisa vestir-se ou produzir algum trabalho para combater a queda de temperatura de seus tecidos profundos, em outras palavras, trabalhar torna-se um imperativo. Se a  $t_1$  se eleva além de 30° a nossa circulação superficial se acelera até dobrar o valor da condutância correspondente ao ponto neutro e a temperatura da pele pode subir até próximamente 35,3°. Quando estas providências se tornam insuficientes as armas que nos restam são a inatividade e a eliminação d'água pela respiração e o suor.

Em ambiente tranqüilo e equilibrado à temperatura de 37° com 45% de u. r. a nossa troca por radiação e convecção cai a zero e praticamente tôda a nossa eliminação de calor tem que efetuar-se pela evaporação. Os dados que vimos citando foram obtidos em zona geográfica diferente da nossa e são possíveis de ajustamentos que teremos de efetuar por meio de minuciosas e variadas experiências. Já aqui se delinea uma tarefa para o INCA na parte que interessa à Marinha.

Retomando a questão vemos que quando a  $t_1$  das paredes, tetos e pavimentos atinge a 35,3° não há vantagem no emprêgo das películas ou lâminas refletentes por Cr é nulo. Acima de 35,3° elas seriam úteis por diminuírem a radiação sôbre nós, mas tão elevada  $t_1$  não se verificaria senão talvez nos recintos de telha vã ou fôrro leve que ainda usamos para grandes galpões de oficinas, garages, etc.. Aqui a película por fora barrando a radiação na entrada, combinada com o isolamento e a eliminação das telhas de vidro seria recomendável.

Se por qualquer meio pudermos baixar a  $t_2$  a menos de  $25^\circ$  o nosso objetivo continuará ainda a ser o de aproveitar ao máximo a absorção das superfícies internas e não interceptá-la.

Estas conclusões são possíveis de reexame em algumas regiões do sul, que pela elevação e latitude se assemelham a da instalação experimental do Dr. Mills.

As enormes áreas de vidro atualmente em moda admitem o recurso da reflexão, primeiramente para repelir a radiação antes de atingir a superfície externa das vidraças e alternativa ou complementarmente para opôr-lhe uma segunda barreira embora menos eficiente, pelo lado de dentro.

Resta ainda muita coisa a pesquisar e criar neste terreno. Há uns 15 anos foi registrado nos EE.UU. um tipo de veneziana metálica, de espessura quase igual a de uma tela de arame, para ser colocada na face externa das janelas, a qual repelia a maior parte da radiação solar, impedia a visão de fora para dentro mas não a de dentro para fora, pouco afetava a iluminação natural e acarretava grande redução da carga de calor sôbre a instalação de condicionamento do ar.

A objeção mais séria que lhe opunham os Arquitetos era a de ser facilmente percebida sobrepondo-se às vidraças. Recentemente os fabricantes responderam a tal objeção criando um tipo de vidro de  $1/4''$  de espessura que contém no seu interior a veneziana e repele 82% da radiação solar, contra 11% do vidro comum da mesma espessura.

No estado atual dos nossos conhecimentos e diante do que vem de ser exposto, como se comporia uma instalação radiante de refrescamento, **radiant cooling**, ou **panel cooling**, na parte tropical do Brasil, equiparável às de condicionamento do padrão americano?

Preliminarmente o recinto seria isolado em tôdas as suas paredes expostas, incluso o teto. A capacidade da máquina refrigerante, temperaturas, áreas e localização dos painéis seria determinada pelas tabelas dos manuais existentes.

Um fator importante a considerar seria a alta umidade transportada pelo ar de ventilação, que consequentemente teria de passar por um desumidificador donde sairia sem alteração da temperatura ou refrigerado, se requerido.

Esse ar seria filtrado, insuflado e circulado na quantidade mínima para tornar menores as seções dos ductos e reduzir as correntes sôbre os painéis, pois estas tenderiam a aumentar a convecção e as trocas de calor entre o recinto e o exterior.

A temperatura do ar interior,  $t_1$  e a  $t_2$ , de que depende a MRT, seriam controladas. A  $t_2$  deveria ser mais elevada que a  $t_1$ .

Ao inverso do que se dá nos climas temperados ou frios onde se procura manter a temperatura  $t_1$  mais baixa, a nossa deveria ser a mais alta possível, no objetivo de atenuar o contraste entre o ambiente interno e o externo, reduzir a carga da máquina e conseqüentemente o seu custo.

Nos lugares de clima sêco seria possível eliminar o desumidificador e limitar a capacidade da máquina refrigerante à necessária para a manutenção da temperatura fresca dos painéis, acima da  $t_1$ .

A instalação esboçada enfeixaria vários aspectos do condicionamento americano com acentuado toque do estilo inglês e, ajustada em tôdas as suas funções, deveria proporcionar o conforto previsto.

Depois... sempre haveria muita coisa a melhorar... começaria outra história.

# TRABALHOS E ESTUDOS RELATIVOS A ASSUNTOS NACIONAIS

## DESENVOLVIMENTO E ESTRUTURA AGRÁRIA

PRIMO NUNES DE ANDRADE

Capitão-de-Mar e-Guerra

Fator primordial na sucessão dos fatos e na evolução dos acontecimentos histórico-sociais que estão caracterizando a fase de desenvolvimento por que passa atualmente o Brasil, é, indubitavelmente, a aquisição relativamente rápida, por parte do seu povo, da consciência de que uma das características mais significativas dessa fase é que a mesma só será levada a termo mediante uma luta estrênuo pela emancipação cultural, social e econômica da comunidade.

A importância da expansão dessa consciência não deve ser subestimada na conveniente avaliação dos elementos e forças disponíveis para serem articulados e empregados em desempenho ativo na grande batalha do desenvolvimento nacional.

Sem dúvida, tem ocorrido fatores determinantes de ordem exterior e interior, sob cujas influências se têm criado circunstâncias e contingências propícias à atuação das forças evolutivas. Assim é que a falência do sistema latifundiário mercantil de produção e comércio, como base da estrutura econômica nacional, característica do estágio de semicolonialismo, ocorreu como consequência da incapacidade do mercado externo de natureza imperialista em continuar a absorver em progressão crescente os produtos primários que constituíam os elementos de riqueza básicos da mesma estrutura naquele estágio. Igualmente, a pressão interior decorrente do aumento vegetativo da população e da diversificação do mercado interno, encontrando cada vez maior dificuldade de satisfação através do supracitado sistema, impulsionaria o surto de industrialização, este último sendo aliás facilitado pelo progresso da técnica e tendo-se constituído em nota dominante do processo de desenvolvimento.

Uma modificação substancial manifestou-se então na estrutura econômico social da comunidade, com o rápido crescimento da burguesia industrial e do proletariado urbano, em cujo poder econômico e em cuja força de trabalho encontrou apoio o primeiro ímpeto de desenvolvimento nacional. A nossa economia perdeu assim o caráter típico de complementaridade, pois em vez de continuar a orientar-se no sentido da satisfação das necessidades

de outros povos, fundamentando-se principalmente na exportação de produtos primários, passou a estruturar-se com alicerces profundamente enraizados no mercado interno, agora abastecido largamente por matérias primas e produtos acabados de origem nacional.

Além disso, em um plano mais alto, vem-se processando também o surgimento, em bases mais amplas, da consciência nacional do povo brasileiro, não só por efeito de fatores de ordem universal, que estão dando lugar ao surto do nacionalismo e do autêntico regime democrático de autodeterminação dos povos subdesenvolvidos, como também devido ao fato de estar agora a comunidade percebendo a magna significação da atual fase crucial da sua evolução histórica.

A análise e a interpretação da realidade nacional estão sendo realizadas objetivamente em todos os setores por aqueles que, sendo capazes de empreendê-las, estão identificados com o momento histórico em que vivem; ao mesmo tempo, uma ideologia de desenvolvimento está sendo formulada pela consciência coletiva, através daqueles que têm sabido fazer-se intérpretes da mesma; por outro lado, vem-se processando a elaboração de uma nova cultura, ajustada à atual contingência histórico-social, por meio da qual estão tendo oportunidade de encontrar plena e consciente expressão as tendências históricas de formação da nacionalidade.

E' a comunidade que adquire, nestas condições, consciência de que se lhe apresenta uma opção com duas alternativas, diante, ou dos novos rumos do desenvolvimento, cujo preço será uma luta porfiada pela sua emancipação cultural, social e econômica, ou dos antigos caminhos já percorridos no passado, que significarão o conformismo com a situação de semicolonialismo e subdesenvolvimento.

Uma demonstração já tivemos, do vigor de manifestação da consciência nacional em tôdas as camadas da população brasileira, ao ser formulada, em termos nacionalistas e objetivos, a política de exploração dos recursos energéticos do País no setor petrolífero, tudo se tendo processado através dos trâmites normais do regime democrático. Fator de magna transcendências na objetivação de uma autêntica política de desenvolvimento, surgiu tal acontecimento como manifestação da vontade coletiva, livre e consciente da sua capacidade de autodeterminação e de entendimento. Constituiu-se assim em uma demonstração convincente, já que foi uma experiência vitoriosa vivida no ambiente político-social da nossa comunidade, de que o desenvolvimento nacional não há de surgir apenas como consequência de um determinismo de fatores e circunstâncias, mas precipuamente por efeito da atuação das vontades individuais como forças espirituais dinamizadoras da consciência coletiva da comunidade. A tais

fôrças caberá orientar a consciência nacional no sentido da emancipação e da libertação das peias asfixiantes do imperialismo das empresas monopolistas estrangeiras, assim como do conservantismo retrógrado dos grupos econômicos nacionais que são beneficiários da situação de semcolonialismo e subdesenvolvimento.

Começa a criar-se igualmente a consciência de que a utilização dos recursos energéticos constituídos pelo potencial hidráulico do País não pode ficar indefinidamente controlado por um sistema colonialista de exploração, inteiramente anacrônico, mas que deitou raízes profundas na estruturação econômica brasileira, sugando-lhe a seiva vitalizadora e drenando para o exterior verdadeiros tributos financeiros, altíssimos e inteiramente desproporcionados em relação aos verdadeiros capitais invertidos nas empresas de serviços de utilidade pública que exploram a indústria e a distribuição de energia elétrica. E a razão de até agora não se ter ainda imposto definitivamente a aludida consciência é porque aquelas raízes funcionam também como tentáculos de dominação e de subordinação da nossa vida cultural, servindo-se das armas psicológicas da propaganda para mistificar a opinião pública, quando não dos recursos do suborno e da corrupção, impedindo assim que um esclarecimento amplo do problema da energia elétrica suscite na consciência coletiva a reação capaz de emancipar a comunidade de tão descabida e injusta espoliação e que uma política nacional de expansão da indústria de energia elétrica seja formulada tendo em vista os interesses coletivos.

Entretanto, se é já um fato auspicioso que o processo de desenvolvimento esteja encontrando o caminho aberto pelas modificações da estrutura econômico-social no ambiente das cidades, em que o próprio surto de industrialização tende a criar as condições favoráveis ao aceleração do mencionado processo, o mesmo quadro não se tem apresentado no meio das populações rurais, cuja densidade rarefeita não lhes tem propiciado a formação de uma consciência coletiva que as habilite a influir de maneira positiva no sentido da evolução da comunidade.

Uma inércia considerável manifesta-se na evolução da estrutura econômico-social no meio rural, onde ainda hoje subsistem os resquícios do regime colonial e do feudalismo. O regime de distribuição e de aproveitamento de terras para a atividade agrícola, pastoril ou extrativa, ainda é atualmente, em extensas regiões, fundado em um sistema anacrônico e incompatível com a atual fase de desenvolvimento. A concentração da propriedade da terra nas mãos de uma minoria incapaz de utilizá-la produtivamente atinge um índice alarmante, que, aliás, cresce de ano para ano, estando atualmente cerca de oitenta por cento das terras próprias para exploração agropecuária, na posse de apenas oito por cento dos proprietários de lódas elas.

A tendência histórica de domínio efetivo da terra, que agora há de manifestar-se de acôrdo com características de autenticidade compatíveis com o surto de desenvolvimento nacional, terá de realizar-se sob o signo de uma conceituação mais justa e objetiva do significado da terra como patrimônio social da comunidade, que não poderá mais ficar sujeito aos processos predatórios de exploração que têm vigorado até nossos dias. Aliás, um primeiro passo já foi dado nêsse sentido ao se estabelecer a legislação que reserva à comunidade o direito sôbre os recursos minerais e energéticos do subsolo; um segundo passo terá de ser dado no sentido da reforma da atual estrutura agrária nos outros setores da produção, pois o atual sistema é baseado não só na exploração predatória da terra, como também na baixa produtividade do fator trabalho, em benefício apenas dos grandes proprietários rurais.

Assim é que uma legislação específica para garantir as reservas florestais deverá ser elaborada como decorrência de uma atitude natural de autodefesa da comunidade, pois as matas constituem um patrimônio nacional de importância incalculável, pela influência que têm as mesmas no regime de chuvas, nas condições climáticas, na regularização dos regimes fluviais, na conservação da fertilidade do solo, na sobrevivência da fauna, etc. A derrubada das matas e o corte de madeira deverão naturalmente ficar sob o regime de concessão, que estabelecerá as condições de replantio e de reflorestamento.

Por outro lado, o direito de propriedade sôbre as terras de lavoura ou de pastagens deverá estar legalmente associado ao dever de aproveitamento das mesmas nas melhores condições de produtividade e de conservação, assim como de justa recompensa ao esforço do trabalhador rural; a efetivação de uma política neste sentido, por meio de uma legislação adequada, virá naturalmente afetar o latifundiarismo improdutivo e o latifundiarismo de exploração do trabalho de baixo custo, êste último tipo geralmente interessado na monocultura predatória que conduz ao esgotamento das terras e cujos efeitos danosos podem ainda hoje ser observados em imensas regiões do País, outrora famosas por sua fertilidade e riqueza.

Nas regiões do País em que eventualmente a terra tem sido dividida em pequenas propriedades de lavradores e êstes se têm organizado em cooperativas, a atividade agropecuária, com a alta produtividade decorrente, tem-se manifestado não só como fator de prosperidade regional, como também de elevação do padrão de vida do trabalhador rural; a melhoria das condições de vida tem então surgido naturalmente pelo interesse no fomento da agricultura e da pecuária de subsistência, ao lado da atividade que visa a obtenção do produto principal mais adaptado às condições ecológicas da região.

A reforma da nossa estrutura agrária é um imperativo do desenvolvimento e terá de ocorrer com a contínua expansão da consciência nacional, que já vai começando a atingir em profundidade as populações rurais; surgirá como um corolário da realização da tendência histórica de domínio efetivo da terra pelo homem. As elites dirigentes do País deverão compenetrar-se desta realidade e promover a elaboração de uma legislação adequada, que permita que tal transformação de estrutura se cpeere tranqüilamente, sem as convulsões sociais que estão sendo prenunciadas por alguns episódios isolados de disputa violenta pela posse da terra, que vêm ocorrendo no sertão brasileiro.

Muitos confundem a reforma agrária, exigida pelo atual processo de desenvolvimento, com a simples expropriação da propriedade rural para distribuição aos trabalhadores agrícolas. Entretanto, tal política, que viria atentar contra as normas éticas de justiça e subverter princípios já consagrados de garantia do direito de propriedade individual, não é a que se impõe na atual conjuntura e a que corresponde autenticamente aos anseios de evolução social e econômica da comunidade.

Não será o princípio da negação do direito de propriedade que terá de presidir a elaboração de uma lei de reforma agrária, mas simplesmente o princípio da subordinação desse direito ao dever da realização da exploração em condições de alta produtividade e de conservação da terra como patrimônio social, com a concomitante elevação do padrão de vida do trabalhador rural. Um imposto fundiário progressivo sôbre as terras improdutivas, cuja exação permitiria, no caso de insolvência, que a comunidade se emitisse, em prazo relativamente curto, na posse da terra, tal seria a solução mais simples, prática e justa para o problema do latifundiarismo improdutivo. Naturalmente, a lei definiria as exigências mínimas de aproveitamento e produtividade, de acôrdo com as peculiaridades próprias de cada região do País, levando em conta principalmente a ocorrência normal de fatores de produção e as disponibilidades de crédito agrícola. As terras que revertessem ao patrimônio econômico da comunidade seriam obrigatoriamente alienadas a longo prazo aos lavradores que se dispusessem a cultivá-las, o que teria um reflexo favorável sôbre o mercado de mão-de-obra rural, com a conseqüente melhoria das condições dos contratos de trabalho para os assalariados nas empresas de produção agrícola; estas últimas teriam a sua condição de sobrevivência garantida pela própria capacidade de funcionarem como órgãos propulsores do progresso, da coletividade.

Tal sistema se beneficiaria das vantagens da livre iniciativa, sendo ao mesmo tempo fundamentado em uma superior conceituação do significado social da propriedade individual da terra,

harmonizando assim princípios de justiça e de liberdade na objetivação de uma política de alto sentido na evolução econômica e social da comunidade.

Por outro lado, cumpre que as relações de trabalho consagradas consuetudinariamente nos sistemas usuais de arrendamento e parceria, largamente difundidos no País, sejam disciplinados por legislação adequada, que ampare de fato o trabalhador rural, fixando-o à terra e garantindo-lhe um mínimo de segurança, de maneira a estimular-lhe no aumento de produtividade. Igualmente, uma legislação trabalhista específica ao meio rural deverá amparar o trabalhador assalariado com o estabelecimento de direitos e benefícios que se coadunem com a realidade ambiente.

Tais leis valorizando o fator trabalho, criarão condições de vida superiores para o trabalhador rural e evitarão o seu nomadismo, ao mesmo tempo que contribuirão para que se estruture a sociedade rural em bases mais sólidas e estáveis, tomando-a mais apta a assimilar os benefícios da cultura.

Será na expansão e no fortalecimento da consciência municipalista, que se está formando na comunidade, como índice da impulsão do desenvolvimento nacional e da disseminação da nova cultura brasileira no interior do País, que se poderá encontrar apoio para o estabelecimento da reforma da estrutura agrária. As leis federais que visem a resolver com objetividade esse magno problema, deverão, sem dúvida, ao lado da formulação geral dos princípios orientadores da reforma, prever a transferência, para o âmbito do poder municipal, dos encargos e das responsabilidades da sua execução.

Poderão então os municípios ter as condições econômicas para atuarem, com relativa autonomia, como verdadeiras células vivas do organismo social da nação; o domínio efetivo da terra continental será então uma realidade a ser vivida conscientemente em todos os seus aspectos sociais e humanos pelas populações do interior, até agora desamparadas e que terão oportunidade de melhorar o seu padrão de vida cultural, social e econômico, com a conseqüente elevação do respectivo nível educacional, sanitário e alimentar.

Muito se tem falado sobre o papel primordial que terão de representar no desenvolvimento econômico nacional, ou as poupanças internas, ou os investimentos externos, mencionados geralmente como as únicas bases sobre as quais poderá fundamentar-se o esforço coletivo pela emancipação econômica da comunidade. Entretanto, não menos importante papel poderão desempenhar, como fatores essenciais do desenvolvimento, as forças de trabalho de milhões de brasileiros, até agora relegadas

à baixa produtividade e que, não obstante, poderão ser mobilizadas e eficientemente utilizadas mediante a reforma da estrutura agrária.

A incorporação do proletariado rural à comunidade brasileira, assim como a integração da economia agropecuária ao processo de desenvolvimento nacional, representarão um impulso decisivo ao engrandecimento e à emancipação definitiva do povo brasileiro. A expansão da consciência municipalista, a fixação do trabalhador rural à terra e o aumento da sua produtividade, a decorrente liberação de mão-de-obra para as indústrias das concentrações urbanas, assim como a ampliação conseqüente do mercado interno, serão fatores positivos que contribuirão para o fortalecimento da consciência nacional, a melhoria do padrão de vida e a consolidação da estrutura econômica da comunidade.

# A MARINHA NO LIMIAR DO PRÓXIMO SÉCULO

OSWALDO CÔRTEZ  
Capitão-de-Fragata

SUMÁRIO — 1. *Introdução* — 2. *Desaparecerá o seu Poder Ofensivo?* — 3. *Como exercerá o seu Poder Defensivo?* — 4. *Sobreviverá o sistema de comboios marítimos?* — 5. *Serão ainda possíveis as clássicas batalhas navais?* — 6. *Aumentarão extraordinariamente as velocidades dos navios?* — 7. *Conclusão.*

## 1 — INTRODUÇÃO

O surpreendente desenvolvimento científico e tecnológico surgido nêstes últimos anos, nos campos da eletrônica, da mecânica e da energia nuclear, possibilitou a criação e o contrôle de engenhos aéreos cada vez mais velozes e potentes, com a capacidade de transformar semanas de viagem em ligeiras horas ou minutos de percurso e de transportar facilmente, entre os pontos mais afastados da terra, cêrca de duas centenas de indivíduos e suas pesadas bagagens. Fêz aparecerem também verdadeiras maravilhas no que se refere a aviões de caça, de bombardeio, de patrulha e de transporte militar. Permitiu, ainda mais, o despontar dos projetos dirigidos, teleguiados ou não, carregando bombas nucleares ou convencionais, ou transportando aparelhos eletrônicos para filmagem, televisão e transmissão das observações colhidas ao longo das suas trajetórias. E, finalmente, deu origem a um dos maiores acontecimentos do século: os lançamentos no espaço sideral dos primeiros satélites artificiais de procedência russa, felizmente seguidos, embora com atraso, por outros americanos.

Diante dessas extraordinárias e quase inacreditáveis conquistas dos espaços que colocaram a humanidade, particularmente os povos ocidentais, em estado de nervosa inquietação a respeito do futuro, podem surgir, nos espíritos de indivíduos mais fantasistas, atrozes dúvidas acêrca da sobrevivência da Marinha, despertando-lhes ingênuas, embora sinceras, convicções de que as guerras do porvir possam ser decididas apenas com a aplicação de meios aéreos. Desejamos, por isso, advertir aos leitores que a Marinha não se cristaliza nem fica inerte face ao progresso científico e tecnológico. Êste está proporcionando iguais

benefícios aos elementos aéreos e aos meios navais, fortalecendo cada vez mais o conjunto "Aero-naval", ou seja, navio, submersível ou não, mais aviões ou projetis dirigidos.

## 2 — DESAPARECERA O SEU PODER OFENSIVO ?

Procurando analisar os navios de superfície sob o ponto de vista ofensivo, notamos que eles estão ficando dia a dia mais poderosos, pois os seus canhões estão sendo substituídos paulatinamente por projetis dirigidos que, como sabemos, possuem alcances imensamente superiores e abrigam cargas nucleares ou convencionais, dispondo de contróle teleguiado ou não. Os navios-aeródromos, sendo verdadeiras bases aéreas dotadas de mobilidade que lhes permite ocuparem os pontos dos oceanos mais convenientes para o desfecho de ataques concentrados com aviões ou projetis dirigidos sobre o território e o tráfego marítimo inimigos, continuarão apresentando forte demonstração da capacidade ofensiva da Marinha.

Notamos, outrossim, que tanto os americanos quanto os russos estão desenvolvendo, em titânica competição, os seus já bem velozes e temíveis submarinos, tornando-os capazes de lançar projetis nucleares, ainda que mergulhados, sobre compensadores alvos costeiros, marítimos ou mesmo do "hinterland", tais como grandes cidades, centros industriais, bases navais, aéreas ou terrestres, comboios, etc. A respeito do emprêgo dessas unidades, também é interessante registrarmos as recentes notícias das tentativas de viagem transpolar do SS *Nautilus*, sob a calota de gelo do polo ártico, que permitirá aos submarinos, com suas modernas armas, emergirem rápida e inopinadamente nas águas setentrionais da Rússia. Devemos, outrossim, considerar as incursões e as operações anfíbias, com o emprêgo dos Fuzileiros Navais e das Fôrças Terrestres. Essas operações, com o propósito de conservarem a observância do princípio da Surpresa, sofrerão grandes alterações na sua organização, sendo de prever-se o emprêgo de submarinos de grande porte, transportando aviões, helicópteros, grupamentos de desembarque e respectivos equipamentos.

Como conclusão, podemos dizer que ainda há muito a adicionar ao atual poder ofensivo da Marinha.

## 3 — COMO EXERCERA O SEU PODER DEFENSIVO ?

A defesa antiaérea dos navios de superfície está sendo conveniente e satisfatoriamente fortalecida, como decorrência lógica da substituição dos canhões AA por projetis dirigidos. Como o progresso destes projetis, torna-se aceitável esperar, em futuro não muito remoto, a superação dos aviões de caça para a proteção das unidades de superfície. O perigo mais sério que estas unidades terão que enfrentar será o de ataques partidos de submarinos, quer com o emprêgo de torpedos convencionais ou nu-

cleares, quer com a utilização de projetis dirigidos. A melhor defesa contra êsses ataques será a deteção e conseqüente destruição dos submarinos inimigos, antes que êstes possam lançar seus mortíferos engenhos. Ao que se supõe, os futuros aparelhos "SONAR" poderão detetar submarinos a mais de uma centena e meia de milhas e êsses mesmos equipamentos instalados a bordo de aviões ou de helicópteros poderão fazer também essa deteção dentro de um círculo de, aproximadamente, 50 milhas de raio. Com o aperfeiçoamento do "SONAR", pode-se conceber também uma evolução dos "Grupos de Caça e Destruição de Submarinos", dotando-se de navios-aeródromos de menor porte (e por que não dizer talvez NAs submarinos?), escoltados por fragatas ou por submarinos especiais. Mas, não obstante êsses aperfeiçoamentos, parece-nos que as futuras Fôrças-Tarefas não poderão prescindir dos aviões de patrulha, não só para a deteção afastada e destruição dos submarinos, como para esclarecimentos diversos.

Para a proteção das costas e do tráfego marítimo, as Marinhas precisarão ser dotadas principalmente de Fôrças Tarefas antissubmarinos e AA. Essas fôrças serão, provavelmente, constituídas de navios de superfície ou de submarinos, mais os elementos aéreos.

Problema sério para a Marinha será também o referente às operações defensivas de destruição de minas submarinas com cargas nucleares, nas entradas e saídas de portos e nas rotas principais do tráfego marítimo. Essas operações exigirão navios varredores revolucionariamente mais evoluídos dos que existem na atualidade, com a capacidade de poderem provocar a detonação de minas a grandes distâncias.

#### 4 — SOBREVIVERA O SISTEMA DE COMBOIOS MARÍTIMOS?

A história nos tem mostrado que logo após o nascimento de novas armas a inteligência humana tem sabido antepor modernos e adequados meios de defesa. Feita essa observação preliminar, desejamos anotar que na atualidade muitos indivíduos julgam que o emprêgo dos comboios marítimos é coisa do passado, por lhes parecer totalmente desaconselhável concentrar em uma área limitada tantos navios mercantes, com suas preciosas cargas, e inúmeras unidades navais e aéreas, expostos assim à destruição quase completa, provocada pela explosão de uma simples bomba ou projétil nuclear, lançado por aviões ou submarinos. Na realidade, as unidades do comboio deverão navegar em dispositivos que apresentem maiores intervalos ou afastamentos, isto é, em relativa dispersão, com o propósito de minorar os efeitos das explosões nucleares. Além disso, não devemos olvidar que a reunião de unidades mercantes e de guerra acarreta poderosa concentração de elementos de defesa. Os navios A/S e AA, os aviões

e os helicópteros com seus potentes aparelhos "SONAR" e os projéteis dirigidos permitem formar uma densa barreira à penetração de bombas ou torpedos inimigos.

Assim, parece-nos que os comboios continuarão a constituir, nas guerras futuras, o principal sistema de proteção direta ao tráfego marítimo.

Considerando, por outro lado, os informes americanos sôbre a futura construção, cremos que a título experimental, de um submarino petroleiro de 100 mil toneladas, desenvolvendo uma velocidade igual a duas vêzes à do *Queen Elisabeth*, podemos antever, no caso de serem bem sucedidas as provas, uma concorrência entre submarinos mercantes e navios mercantes de superfície, na parte referente a transporte de materiais críticos ou daquêles que possam fazer face a fretes mais elevados. Para êsses submarinos de grande velocidade, pensamos que não se aplicará o sistema clássico de grandes comboios, mas não podemos esquecer que êles necessitarão de uma proteção eficaz, pois o inimigo também poderá detetá-los e destruí-los com o concurso de seus meios aéreos ou navais. Assim, seremos forçados a organizar provávelmente comboios pequenos com escoltas dispostos de meios aéro-navais e a empregar talvez até o pequeno NAE submarino.

##### 5 — SERÃO AINDA POSSÍVEIS AS CLASSICAS BATALHAS NAVAIS?

Parecem-nos pouco prováveis as Batalhas Navais entre grandes Esquadras no futuro, mas não podemos opor dúvidas a respeito de engajamentos entre Fôrças Tarefas de relativo porte, com o emprêgo conjugado de unidades de superfície, submarinos, teleguiados e aviões de patrulha e de ataque. Justificando essa asserção, lembramos o esforço que as Marinhas Americanas e Russa vêm desenvolvendo no sentido de construir NAEs (sòmente a americana), cruzadores, contratorpedeiros e submarinos (a Rússia já possui cêrca de 500 destas unidades, sendo 200 de construção moderna). Vem igualmente a propósito mencionar a declaração feita, há dois anos passados, pelo Almirante GORSHKOV, Comandante em Chefe da Marinha Soviética, a respeito do Poder Marítimo:

**«O Comité Central do Partido e o Governo Soviético devotam forte atenção ao desenvolvimento e ao aperfeiçoamento da Marinha a qual desempenha um significativo papel na composição das nossas fôrças armadas. A luta nos teatros navais assumirá uma importância imensamente maior do que a verificada nas guerras passadas».**

## 6 — AUMENTARÃO EXTRAORDINARIAMENTE AS VELOCIDADES DOS NAVIOS ?

Conforme as impressões de dois competentes e ilustres engenheiros navais, nossos contemporâneos de curso na Escola Naval, as velocidades dos navios de superfície sofrerão um razoável acréscimo com o emprêgo da propulsão atômica, como consequência do tremendo aumento da potência das instalações de máquinas e da substancial redução do peso destinado à armazenagem do combustível atualmente em uso. Parece-lhes difícil e pouco provável que os cruzadores, navios-aeródromos, contratorpedeiros, etc., possam atingir o triplo das velocidades desenvolvidas presentemente, em face da violência dos choques que as vagas infligem sobre a estrutura do casco. Alegam que embora os reforços modernos aplicados ao casco pudessem fazer com que o mesmo resistisse aos impactos da massa d'água, as vibrações sofridas pela estrutura e transmitidas aos objetos e pessoas existentes a bordo perturbariam ou impossibilitariam o funcionamento da maioria dos aparelhos e maquinismos, transformariam a leitura de instrumentos ou os avariariam e, de acôrdo com a maior ou menor violência de tais impactos, tornariam praticamente impossível a vida humana normal no interior das embarcações.

Outro fator limitativo da velocidade dos navios é o da cavitação provocada pela queda de pressão hidrostática nas pás dos hélices. Entretanto, há possibilidades de eliminar-se esse fator limitativo substituindo-se os hélices por propulsão a jato.

Julgamos interessante anotar que a propulsão atômica, obviamente, permitirá aos navios de guerra e mercantes a navegação com velocidades elevadas durante os cruzeiros, em vez de empregarem a reduzida velocidade econômica, normalmente em uso nos dias de hoje (velocidade que proporciona maior economia no consumo de combustível).

O emprêgo da propulsão atômica nos navios mercantes proporcionará, portanto, uma notável redução do custo de operação, como resultado do aproveitamento comercial dos espaços hoje ocupados pelos tanques de combustível e de aumento das velocidades de cruzeiro, que permitirá maior número de viagens redondas num período anual.

Quanto ao aumento das velocidades dos submarinos, os nossos citados colegas engenheiros navais mostram-se muito mais otimistas, acreditando mesmo que brevemente essas unidades possam atingir o valor de 60 nós, porquanto, na navegação submersa, não existe o problema do choque das vagas, que, como vimos, constitui o principal impecilho para a obtenção de elevadas velocidades nos navios de superfície.

## 7 — CONCLUSÃO

Os contínuos e crescentes aumentos da população mundial e do padrão de vida da maioria dos povos exigem incessantes acréscimos aos meios de transportes aéreos, terrestres e marítimos

A ciência e a tecnologia não tendem a eliminar ou reduzir a navegação marítima através das imensas massas líquidas que cobrem 3/4 partes do globo, para o transporte de matérias primas e para o comércio em geral entre as nações, mas, sim, ampliá-la e dotá-la de meios cada vez mais aperfeiçoados e econômicos.

Sobreviverá, portanto, a tradicional e indestrutível missão básica da Marinha:

**•MANTER O DOMÍNIO DAS COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS DE FORMA QUE ELAS POSSAM SER UTILIZADAS POR SEU PAIS E NAÇÕES ALIADAS E NEGADAS AO INIMIGO".**

## NÓS CONDUZIMOS O "NAUTILUS" SOB O GÉLO

Pelo Comander **William R. Anderson**, USN, como relatado a **Clay Blair Jr.**

Traduzido do «Saturday Evening Post»

**ATTILA FRANCO ACHÉ — Cap. de Fragata**

### SIGNIFICAÇÃO MILITAR DO FEITO DO »NAUTILUS«

Se bem que o Comandante ANDERSON nada nos tivesse revelado a cerca das conseqüências de carácter militar do cruzeiro do NAUTILUS, parece-nos claro, pelas notícias divulgadas em WASHINGTON, que o êxito obtido abre um novo e fascinante capítulo na história da condução da guerra no mar.

Históricamente constata-se que o Oceano Ártico, estrategicamente localizado e banhando cerca de 3 000 milhas do litoral soviético, esteve sempre fechado às forças navais.

A experiência do NAUTILUS veio provar, no entanto, que os submarinos nucleares podem operar naquela vasta solidão com segurança e conforto relativos, e, até que os soviéticos desenvolvam seus próprios submarinos nucleares, inteiramente livres da oposição de forças navais hostis.

A Marinha dos EEUU já dispõe de quatro revolucionários tipos de submarinos nucleares armados com projéteis teleguiados, em diversas fases experimentais, aos quais o Almirante H. G. RICKOVER denomina de «versáteis satélites submersos».

Diz RICKOVER: «Eles serão capazes de desfechar um ataque arrasador contra os soviéticos, operando no Oceano Ártico, mesmo sob o gelo, caso sejamos levados a uma guerra contra a URSS».

Observando-se uma carta de projeção polar, verifica-se que a imensa e inóspita região ártica constitui a base ideal para os satélites submersos lançadores de teleguiados de grande alcance.

Para atingir-se o coração das terras soviéticas, bastaria o emprêgo de teleguiados de apenas 1 500 milhas de alcance, lançados de bordo de submarinos flutuando nas aberturas existentes na camada gelada do ártico.

Ainda mais, poder-se-iam empregar submarinos nucleares da rede de detecção radar, do tipo do TRITON, ora em construção, naquelas paragens, para plotagem a curta distância dos movimentos da aviação soviética e das trajetórias dos teleguiados inimigos, antecipando assim de muito o alarme que nos é atualmente fornecido pela linha de detecção radar mantida (D. E. W. Line).

Acrescenta RICKOVER: «o submarino nuclear, escondendo-se e permanecendo imóvel sob o gelo, não poderá ser facilmente detetado pelo inimigo, por isso que evitará a ação do sonar e tornará inoperante a busca radar.

O caçador ficaria em situação idêntica à da pessoa que tentasse descobrir um gato preto escondido em vasto e vasto descampado, numa escura noite sem lua e sem estrélas».

Na branca e perdida região ártica, de acesso vedado a navios de superfície, será muito difícil a detecção de submarinos atômicos armados de teleguiados e, ainda mais difícil, afundá-los, por isso que os blocos de gelo flutuantes poderão ser usados como abrigos contra bombas.

A travessia do NAUTILUS mostra de maneira clara que, embora pareça fantástico, esta nova e importante concepção destinada à contenção é militarmente exequível.

CLAY BLAIR JR.

Um bloco de gelo à deriva passou por BE, outro por BB.

Do passadiço do NAUTILUS, navegando na superfície, mandei parar os potentes motores de propulsão nuclear.

O navio deslisou suavemente por sobre a mansa e gelada água.

Chegáramos, após várias semanas de preparativos e de onze dias de confortável travessia em imersão, às bordas do desconhecido — o Oceano Ártico — êste vasto lençol de água, coberto de gelo, cinco vêzes maior que o Mediterrâneo, que jaz no tope do globo dominando as cercanias do Norte da Eurásia e da América.

A missão que nos fôra cometida tinha caráter essencialmente científico: navegar sob a camada de gelo e colher dados sobre o tempo, gelo, temperatura, condições sonar, propriedades da água e relêvo do fundo.

Irámos, num intervalo de tempo relativamente curto, aumentar de milhares de vêzes os conhecimentos do homem relativos a esta área de acesso até então proibido.

Com esta finalidade, iríamos navegar enorme distância sob a camada de gelo, atingindo um ponto muito próximo ao Pólo Norte.

A nós, sua guarnição nos seria dado viver um dos mais fascinantes capítulos das aventuras submarinas do NAUTILUS.

A camada de gelo do Ártico desdobrava-se à nossa frente, espraiando-se aparentemente até o horizonte — imenso deserto desprovido de pontos de referência e de encanto próprio, iluminado apenas por uma espécie de halo brilhante, fenômeno que os homens do Norte dão o nome de «iceblink» (reflexo da luz solar no gelo).

A temperatura no passadiço era suportável; não era mais fria do que a reinante no ESTREITO DE LONG ISLAND em janeiro.

Ao contemplar fascinado aquele inóspito lençol de gelo, recordei-me dos mistérios, das tragédias e terríveis provações

físicas e morais experimentados pelo homem no afã de enfrentar o desconhecido, pondo à prova seus fracos recursos contra tão formidável barreira física.

Os nomes vieram-me à mente em sucessão: ROSS, PEARY, AMUNDSEN, STEFANSON, WILKINS.

Pensar que nós do NAUTILUS estaríamos muito em breve navegando sob a imensa camada de gelo, trilhando por assim dizer sob as pégadas destes heróis, enchia-nos de orgulhoso sentimento histórico e de extremado respeito por esta desolada região.

Pairando nas proximidades achava-se o submarino convencional TRIGGER, comandado pelo velho amigo e camarada Capitão-de-Corveta: L. D. (Les) KELLY. Seus motores diesel pulsavam e expeliam fumaça branca, a proporção que a descarga dos gases se chocava com o ar resfriado do ártico. O TRIGGER fôra destacado para servir-nos de submarino de apoio.

Deveria assim manter-se por fora da camada de gelo, durante as incursões do NAUTILUS, auxiliando-nos na coleta de dados referentes a transmissão sonar e fornecendo-nos o necessário apoio moral.

Já havia prevenido KELLY de que a primeira penetração sob o gelo seria curta — cerca de 150 milhas — e marcará nosso ponto de reunião, fora da camada de gelo, após cerca de 20 horas de imersão.

Mais tarde, já ambientados com as condições reinantes sob o gelo e habilitados a usar com proficiência o equipamento científico especial, acertamos uma singradura mais prolongada.

Nossa missão era pródiga em incógnitas mas, não poderia de maneira alguma ser taxada de aventura temerária.

O cruzeiro fôra planejado muitos meses antes, por um grupo de trabalho composto de oficiais de Marinha, com apoio direto do Almirante ARLEIGH BURKE, Chefe das Operações Navais, com a finalidade de obter dados precisos das condições no Ártico e de verificar a viabilidade da operação dos submarinos nucleares nessa região.

A bacia Ártica possui a solução de importantes problemas relacionados com a geofísica, a meteorologia e a oceanografia.

Nossas próprias condições meteorológicas e correntes oceânicas, são diretamente afetadas por ações que lá se desenrolam.

Do ponto de vista naval torna-se evidente que, se os submarinos nucleares provarem a viabilidade das operações sob o gelo, a Marinha dos EE. UU. poderia, por enquanto pelo menos, dominar importantíssima área estratégica.

Os soviéticos não escondem seu interesse pelo Ártico.

Eles foram os pioneiros das explorações árticas e, mais recentemente, realizaram com a ajuda de helicópteros centenas de expedições ao Pólo, visando a obtenção de importantes dados científicos.

Ao recebermos em junho de 1957 o comando do NAUTILUS, que me foi passado pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra: EUGENE P. WILKINSON, já tinha conhecimento da designação do navio para essa comissão ao Ártico.

Reuni então os oficiais e dei-lhes conhecimento de nossa missão, mostrando-lhes a conveniência de manter absoluto segredo em torno das providências que teríamos de tomar para cumpri-la.

Dêste momento em diante dedicamos a maior parte de nossas horas de trabalho aos preparativos para a expedição.

Simultaneamente, entramos em contato com o Dr. WALDO K. LYON, Chefe da Sessão de Pesquisas Submarinas e Árticas do Laboratório de Eletrônica da Marinha, que se encontrava em SAN DIEGO.

Ele e um assistente haviam sido destacados para bordo do NAUTILUS na qualidade de cientistas chefes.

O Dr. LYON sugeriu a instalação de diversos aparelhos adicionais ao nosso equipamento sonar, os quais iriam permitir aumentar nossa sensibilidade de visão em imersão bem como maior precisão na coleta de dados científicos.

Um desses aparelhos, destinado à pesquisa diretamente para o alto, foi montado na superestrutura com a finalidade de fornecer-nos a leitura contínua da espessura e qualidade da camada de gelo.

Enquanto isso procurávamos colher, através a literatura existente, informações sobre o assunto em pauta que nos permitissem a formação de uma base de conhecimentos.

Existem várias dramáticas e impressionantes histórias acerca dos esforços humanos realizados para atingir o Pólo, de trenó ou de avião; mas apenas informações vagas e insuficientes sobre assuntos que para nós eram de vital importância, como sejam:

- 1) qual a espessura da camada de gelo?
- 2) qual a profundidade das águas?
- 3) os icebergs, com suas mortíferas e profundas quilhas, flutuam através a camada de gelo?

As informações científicas ao nosso alcance, inclusive algumas de fonte russa, eram contraditórias e confirmavam — se há necessidade de confirmação — que o Ártico é uma área virtualmente inexplorada.

Os dados colhidos, sobretudo os de origens russas, como mais tarde verificámos, eram em sua maioria absolutamente inexatos.

As operações de navios na camada de gelo foram limitadas e, via de regra, terminaram em verdadeiros desastres.

Alguns quebra-gêlos haviam penetrado com sucesso nas partes externas da camada de gelo.

Dois navios, o norueguês FRAM e o russo SEDOV, ficaram imobilizados no gelo, avariados e vagando à deriva ao redor do Pólo.

O FRAM ficou preso no gelo durante 35 meses e alcançou a latitude de 85° 57' N; a viagem do SEDOV foi de menor duração, 27 meses, e atingiu a latitude de 86° 39' N.

Em 1937 um avião conduzindo um punhado de russos aterrisou sobre um bloco de gelo flutuante no Pólo Norte e navegou à deriva, através a camada de gelo, durante 9 meses até atingir águas livres nas vizinhanças da GROENLÂNDIA.

Constatámos terem sido poucas as operações de submarinos nas latitudes extremas do Norte.

Durante a 2ª Guerra Mundial vários submarinos alemães do tipo convencional usaram a camada de gelo como esconderijo de seus atacantes.

Após os ataques inflingidos aos comboios mergulhavam velozmente sob a camada de gelo e ficavam fora do alcance dos navios anti-submarinos aliados.

Estas incursões contudo eram curtas e não forneciam dados científicos de importância.

Nos anos de pós-guerra que se seguiram, alguns dos nossos submarinos convencionais, especialmente o REDFISH, realizaram pequenas travessias sob as camadas de gelo exteriores.

A mais famosa talvez, porém desastrosa, operação submarina na área da camada gelada do Ártico, tenha sido a realizada por Sir HUBERT WILKINS em 1931 a bordo de um navio por coincidência denominado NAUTILUS.

WILKINS acreditava, baseado na experiência de expedições árticas anteriores, haver suficientes aberturas na camada de gelo, as pequenas denominadas «leads» e as mais extensas, «polynias», (áreas de águas livres de gelo), capazes de permitirem a um submarino de pequeno raio de ação, dotado de baterias de acumuladores, cruzarem o Oceano Ártico, alternadamente mergulhando sob a camada de gelo e emergindo nessas aberturas para recarregar as baterias na superfície.

A Marinha dos EEUU pôs à disposição de WILKINS um submarino que ia ter baixa do serviço como sucata.

WILKINS aparelhou-o com equipamento necessário à operação sob o gelo, incluindo aparelhos que lhe permitissem furar a camada de gelo no caso do navio nela ficar prêso.

A expedição partiu debaixo de enorme onda de publicidade.

Em agosto de 1931 o **Nautilus** de Sir WILKINS atingiu às extremidades da camada de gelo na área entre SPITSBERGEN e a GROENLANDIA.

Diversas avarias no equipamento de bordo, no entanto, iriam comprometer sobremodo o êxito da expedição.

Constatou-se logo que os lemes horizontais de ré haviam sido perdidos na travessia, circunstância que tornaria extremamente difícil a manobra de imersão do navio e o contrôlo da navegação submarina.

A despeito desta dificuldade, foram realizadas várias tentativas para obrigar o navio a mergulhar sob a camada de gelo.

Estas manobras trouxeram como resultado a formação de uma crôsta de gelo sôbre o casco resistente do submarino; a temperatura extremamente baixa produzida no interior do submarino, arrefeceu o entusiasmo da guarnição no tocante à tentativa de cruzar o Pólo Norte.

Finalmente, após haver colhido alguns dados de natureza científica, durante os mergulhos realizados nas proximidades externas da camada de gelo, a expedição confessou-se derrotada e rumou para o Sul.

Pode-se hoje admitir, baseados nos dados por nós obtidos, que a expedição de Sir WILKINS teve sorte em fracassar nos estágios preliminares, porque de outro modo teria encontrado um fim desastroso.

Comparado ao **Nautilus** de Sir WILKINS, nosso navio mais parecia um palácio flutuante: infinitamente mais confortável, confiante e seguro.

Como dispúnhamos de propulsão nuclear não dependíamos de «leads» ou «polynias» podendo, se necessário, permanecer indefinidamente sob a camada de gelo; não obstante, foram tomadas várias precauções de rotina. Por exemplo, existia em caráter permanente, a possibilidade de fogo a bordo. Um incêndio de pequenas proporções, produzido no emaranhado formado pelos vários circuitos elétricos, poderia encher o navio de uma nuvem de fumaça e vapores letais.

Em circunstâncias normais, evitar-se-ia êsse inconveniente vindo à superfície e expelindo a nuvem para a atmosfera; uma vez porém que estaríamos impossibilitados de lançar mão desse recurso, passámos um verdadeiro «pente fino» no **Nautilus**, buscando focos prováveis de incêndio e verificando cuidadosamente tôdas as ligações elétricas.

De fato o problema técnico por excelência a defrontar sob o gelo, era o da navegação; não tanto devido ao próprio gelo, mas em virtude das latitudes elevadas em que tencionávamos navegar, nas quais as agulhas deixam de inspirar confiança.

O Nautilus está equipado com três agulhas: uma magnética e duas giroscópicas.

A agulha magnética do submarino não é de funcionamento eficiente, por isso que sofre a influência das múltiplas forças atuantes existentes no interior do casco resistente. Porta-se, como já alguém comparou, como um camaleão sobre uma multicolorida manta escocesa.

As giroscópicas normais deixam de funcionar com segurança em latitudes acima de 70° N.

Antes de partirmos, instalámos uma giroscópica mestra de modelo novo, calculada para operar em latitudes mais elevadas.

Razões independentes dos cálculos realizados para fabricação desse novo e excelente tipo de giroscópica, provocaram posteriormente momentos de grande ansiedade em nós, quando navegávamos sob o gelo.

O último capítulo de nossos preparativos consistiu no endoutramento da guarnição.

De acôrdo com a informação prestada pelo Dr. R.F. Dobins, médico de bordo, quando a guarnição tomou conhecimento do que exatamente nos propúnhamos realizar, 90% do pessoal revelou-se apreensivo.

Para combater este estado de espírito, meu imediato Capitão-de-Corveta Warren R. Cobean, organizou uma série de palestras sobre o Ártico e a camada de gelo. Em viagem passámos vários filmes no refeitório da guarnição, muitos dos quais haviam tirados por ocasião dos reconhecimentos aéreos realizados sobre a área que tencionávamos explorar.

Ao término de uma das sessões de cinema, comentava um dos marujos do **Nautilus**: «gelo, gelo, gelo e gelo; nada além de gelo! Menino, vai ser uma noite inteira de bebedeira quando chegarmos à Inglaterra».

Ao cruzarmos o círculo Ártico, já nos aproximando da camada de gelo, o tempo e as providências tomadas haviam conseguido dissipar o estado de apreensão primitivamente observado na guarnição.

De fato, quasi todos se sentiam como eu mesmo, ao permanecer no passadiço nesta tarde lançando um olhar de despedida ao **Trigger**: eu estava ansioso para mergulhar sob a camada de gelo e verificar o que isto significava.

Dei então ordem ao Tte. STEVEN A. WHITE, oficial de serviço no torreta, para clarear o passadiço e mergulhar quando tudo estivesse pronto.

Exatamente às 8,00 horas, uma hora e vinte e três minutos após nossa chegada à camada gelada, o soar estridente da sereia de imersão propagava-se no interior do navio e o *Nautilus* mergulhava de proa.

Pensei em transmitir à Kelly uma dessas mensagens bombásticas mas, como é fácil fazer História no Ártico ou a bordo do *Nautilus*, pareceu-me desnecessária a idéia.

Incertos quanto à espessura da camada de gelo, descemos a várias centenas de pés e aprofundamos ao Norte. Em poucos minutos, navegando com velocidade bastante reduzida, o *Nautilus* distanciava-se das bordas da camada de gelo.

No refeitório da guarnição, cumprindo a rotina, o último quarto servia-se do rancho da tarde. Como fundo musical, podia-se ouvir PAT BOONE cantando «Love Letters in the Sand», um dos cem discos de nossa vitrola automática.

Pensei com meus botões: esta é a maneira adequada para enfrentar uma expedição no Ártico.

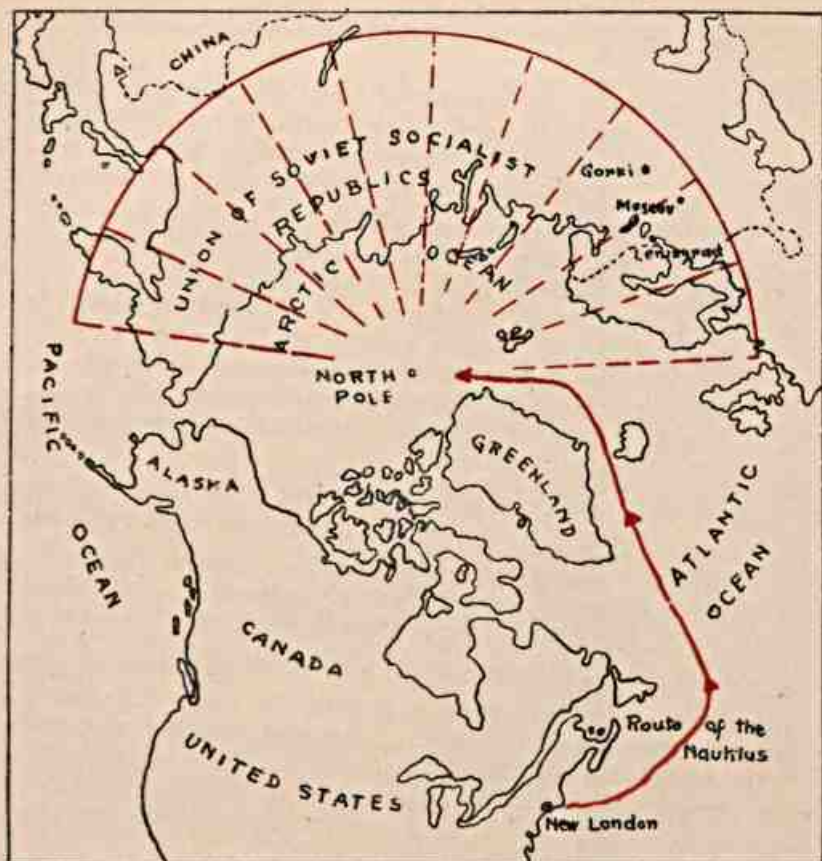
Em poucos instantes o equipamento sonar do Dr. LYON começava a prover-nos de informações suficientes a formarmos uma idéia das condições da camada gelada sobre nossas cabeças. Em cerca de duas horas, já estávamos de posse de informações mais precisas do que as até agora acumuladas na história das explorações árticas.

Verificamos que a camada de gelo do Ártico, de um modo geral, é constituída por extensa massa gelada, permanentemente em movimento, de características diversas. Em certas partes consiste apenas de pequenos blocos de gelo sólido e picado (blocks and brash), a que a guarnição rapidamente apelidou de «B and B», facilmente penetrável por qualquer tipo de navio.

As camadas grandes contudo, são constituídas por massas irregulares de gelo flutuante, variando em tamanho de alguns pés de comprimento a milhares déles e, em espessura, atingindo no máximo cerca de 12 pés, raramente indo além desses limites.

A parte de baixo da camada de gelo não é lisa, como alguns acreditavam, sendo ao contrário, nítidamente irregular.

A camada de gelo dispõe de inúmeras aberturas (leads e polynias) formando lagôas naturais, se bem que as em condições de acomodar um submarino sejam bastante espaçadas entre si e, não tão freqüentes como seria desejável à aplicação da técnica, preconizada por Sir. Wilkins, de mergulhos e vindas sucessivas à superfície.



Esta carta de projeção polar mostra o alcance do teleguiado balístico «Polaris», (1 500 milhas), que pode ser lançado de bordo de submarinos operando no Oceano Ártico.

Quando já nos habituáramos à sensação da travessia de nosso mundo silencioso e frígido, senti a necessidade de dar uma vista d'olhos na superfície; para tanto, dei ordem para subirmos lentamente e icei o periscópio.

A água apresentava-se acizentada, não inteiramente escura, por isso que a luz solar filtrava através o gêlo. Tornava-se desnecessário usar o holofote que havíamos montado na parte superior do convés da falsa torreta. Ajustei no periscópio o prisma para elevação da visada de modo a poder olhar diretamente para o alto. As lentes de aumento permitiriam que minha visão atingisse poucos pés abaixo da parte inferior da camada de gêlo flutuante, que aparentava nos cobrir como se fôsse uma névem cinzenta.

Era uma sensação fascinante ainda que parecesse irreal; na verdade, era um pouco inervante.

Como, do ponto de vista científico, nada tivéssemos a lucrar, recolhi o periscópio e sensatamente sugeri aos curiosos que se agrupavam ao meu redor, que fôsem fazer algo de útil.

Era muito melhor apreciar o gêlo na tela do sonar.

Poucos instantes após atingíamos o ponto estimado para regresso de nossa primeira excursão. Quasi ao mesmo tempo o sonar instalado sôbre nós, acusou a existência de uma abertura na camada de gêlo que se apresentava em dimensões maiores do que as até então encontradas.

Como parte de nossa missão consistisse na coleta de dados meteorológicos, achei que poderíamos trazer o NAUTILUS à superfície como as coisas se apresentavam vistas de cima.

Dispúnhamos de pouca lazeira para efetuar a manobra, já que poderíamos compará-la a uma operação de enfiar linha em fundo de agulha; não obstante, guiado pela imagem reproduzida na tela do sonar, manobrei o NAUTILUS de maneira a colocá-lo bem por baixo da abertura.

Lentamente então, muito lentamente, começámos a subir polegada por polegada em direção à superfície.

Icei o periscópio para ter uma confirmação das leituras do sonar

Tudo parecia casar perfeitamente. Conservei o olho colado ao periscópio esperando a todo momento vê-lo aflorar à água.

Fiquei espantado, segundos mais tarde, por encontrar sôbre nós gêlo sólido ao invés de água. Pensei que se tratasse de uma camada fina, tão fina que não houvesse sido registrada pelo nosso sensível sonar; como não houvesse meio de estancar a subida do NAUTILUS, aguardei que o periscópio furasse o gêlo.

Ao invés disso nossa ascensão vertical cessou abruptamente e o navio estremeceu todo. Simultaneamente tudo escureceu no interior do periscópio.

Foi uma sensação desconcertante.

«Alaga o emersão», voz de comando que permitiria ao navio, pelo alagamento de nosso tanque de contróle da flutuabilidade, descer novamente ao fundo, foi a ordem dada por mim.

Algo daquela antiga e quasi dissipada apreensão deveria ter retornado à mente do pessoal de bordo, já que oficiais e marinheiros me olhavam com ansiedade.

Tudo que me passou pela cabeça dizer, resumiu-se em -- o periscópio n.º 2 deu o fora. Porque ou como havia acontecido nada sabia no momento.

Mais tarde, após uma conferência com o Dr. LYON, chegámos à conclusão que havíamos colidido com um pequeno bloco de gelo à deriva na polynia. Para nossa infelicidade ele se havia chocado contra o ponto mais vulnerável do submarino.

Tentei convencer-me de que meus prognósticos sôbre a avaria haviam sido pessimistas e de que o periscópio seria facilmente reparado após atingirmos águas livres.

Recordando o velho ditado de que após a queda o melhor é levantar e montar novamente, pedi ao Dr. LYON que nos avisasse da aproximação de outra polynia grande.

Pouco tempo depois estávamos novamente tentando passar linha em fundo de agulha, manobrando a enorme massa do NAUTILUS por baixo da abertura no gelo.

Começámos a subir lentamente e, quando estávamos perfeitamente alinhados com a abertura, icei o periscópio n.º 1; como o de n.º 2, estava inteiramente às escuras.

Dei volta à tentativa de vir à superfície e determinei o regresso do navio às bordas da camada de gelo, onde tínhamos ponto de reunião marcado com o TRIGGER.

As 1400 horas, entrávamos em contato com o TRIGGER pelo telefone submarino e, uma hora mais tarde saíamos de sob a camada de gelo e vínhamos à superfície.

Nosso odômetro registrava uma singradura de 150 milhas sob o gelo.

Estabelecêramos uma nova marca mas, pela primeira vez nosso navio sofrera uma avaria.

Uma rápida inspeção ao tope do periscópio revelou que meus prognósticos não haviam sido de todo pessimistas.

O de n.º 2 sofrera uma avaria irreparável, e o de n.º 1 estava horrivelmente vergado.

Para um submarino de propulsão nuclear como o NAUTILUS, dotado de equipamento sonar de tipo aperfeiçoado, o periscópio é de grande ajuda mas não constitui uma peça vital do equipamento para operações sob o gelo.

Ele é importante, no entanto, quando se trata de ataque a navios inimigos.

Ora, o NAUTILUS fôra designado para integrar as manobras navais da NATO, denominada STRIKE BACK, logo após o término das operações sob o gelo.

Como não nos haviam concedido um período para realização de reparos de importância, isto significava que deveríamos, para atender em tempo às manobras, cancelar as operações sob o gelo e rumar imediatamente para a INGLATERRA.

Após tantas semanas de preparativos, o sucedido traduzia uma reviravolta constrangedora em nossos planos.

Mais grave talvez, era a significação de que o NAUTILUS falhara pela primeira vez na execução de uma missão recebida.

Enquanto conjecturava a cerca desses fatos, alguns técnicos de bordo subiram para inspecionar a avaria.

Poucos instantes depois, o Tte. PAUL EARLY informava-nos de que poderíamos fazer uma tentativa para reparar o periscópio.

Considerarei a sugestão com enorme dose de cepticismo.

Uma operação desse gênero nunca fôra tentada numa oficina de reparos de periscópio, tinha a certeza; que esperar-se então duma tentativa a ser conduzida no acanhado recinto de um passadiço de submarino flutuando em mar aberto!

Para tornar as coisas mais difíceis, começou a soprar vento forte e, em consequência, a engrossar o mar.

Nada se perderia, contudo, com a tentativa, razão por que dei o meu consentimento.

O trabalho realizado no periscópio é digno de ser incluído entre aquelas incríveis fainas navais.

Após várias tentativas mal sucedidas, pôde-se afinal trazer o tubo à sua posição vertical, com a ajuda de um macaco hidráulico.

O esforço exigido, no entanto, fez rachar o tubo de aço inoxidável e, em consequência, permitiu que o nitrogênio existente no seu interior, destinado a evitar o embaçamento das lentes de vidro, se escapasse para a atmosfera.

Soldadores de aço inoxidável são raros mas, nós tínhamos um a bordo do NAUTILUS — RICHARD T. BEARDEN — para reparar quaisquer avarias no reator, que dispõe de várias peças de aço inoxidável.

Agarrado firmemente à superestrutura, com as mãos e o rosto enrigecidos pelo frio, tendo a chama do seu maçarico a todo instante apagada pela violência do vento, BEARDEN e vários ajudantes conseguiram reparar a rachadura.

Enquanto isso se passava, outros membros da guarnição improvisaram um engenhoso processo para restabelecer o vácuo no interior do periscópio, usando para tanto uma seção de mangueira ligada na bomba de vácuo do condensador do compartimento do reator.

Restabelecido o vácuo, foi fácil reencher o periscópio com gás sobressalente.

Este espantoso trabalho permitiu-nos continuar as operações no ARTICO. O periscópio, diga-se de passagem, prestou-nos ótimos serviços durante as manobras «STRIKE BACK» e só foi retirado de bordo após nossa chegada a NEW LONDON.

Dei conhecimento das boas novas ao Comdte. KELLY do TRIGGER e informei-lhe que prosseguiríamos as operações como fôra planejado.

O NAUTILUS deveria no dia seguinte mergulhar às 0800 hrs, e navegar até 83° de latitude Norte ou mais longe.

Nossa demora deveria ser de dois a cinco dias, KELLY indagou-me — que ponto ao Norte espera você atingir?

Esta fôra uma das perguntas a que eu evasivamente sempre me furtára responder, desde que se espalhou na Fôrça de Submarinos a notícia da nossa viagem.

As ordens por mim recebidas do Comdte. da Fôrça de Submarinos do Atlântico (ComSubLant), Contra-Almirante C. W. WILKINS, rezavam: «a seu critério, navegar sob o gêlo até a latitude de 83°N e proximidades e retornar à Base».

Antes de deixar NEW LONDON indaguei de meu Chefe de Esquadrão, Captain T. H. HENRY — «O Snr. tem alguma idéia acêrca do modo por que deverei interpretar o têrmo proximidades?»

Por outras palavras, poderia eu tentar atingir o PÓLO NORTE?»

A resposta veio assim: — «Nós confiamos no NAUTILUS para realizar o que dêle se espera. Sabemos que o Snr. usará a interpretação correta».

Assim, a iniciativa de atingir o Pólo, fôra deixada inteiramente ao meu critério.

Nunca tive certeza absoluta de que chegaríamos até o Pólo, ficando tudo na dependência das circunstâncias do momento: Como se comportaria a guarnição, inclusive eu mesmo, sob o gêlo, e como funcionariam as agulhas de bordo.

No que diz respeito à nossa missão científica específica, atingir o Pólo não constituía propósito essencial.

Levando em consideração todos estes argumentos, respondi a KELLY: «— Não sei a que ponto ao Norte atingiremos mas, esperamos chegar à fala de Papai Noel e bater um papo com êle».

Logo em seguida, imergimos, passando muito abaixo da camada de gelo e, navegando com velocidade muito maior do que a empregada em nossa primeira excursão e, despreocupados do teto que nos cobria, iniciamos nossa segunda excursão.

Os aparelhos de bordo, o reator, o equipamento de regeneração de ar e as bombas — funcionavam inteiramente a contento.

O equipamento sonar especial do Dr. LYON prosseguia na sua tarefa de acumular, em larga escala, vasto estoque de dados, os quais por certo conservariam ocupados por muitos meses os técnicos em assuntos polares.

A temperatura a bordo mantinha-se em confortáveis 72° F (22°,2C) e a umidade estabilizava-se em 50 %. Até mesmo a minha câmara, local mais frio do navio, estava aquecida. Os eletricitas de bordo haviam instalado um aquecedor especial para este cruzeiro.

Navegando sempre ao Norte, no tempo devido atingimos a latitude de 83° N.

Uma inspeção às agulhas revelou que a magnética acusava grandes oscilações, a giroscópica de modelo antigo, calibrada para a latitude máxima de 70°, apresentava variações fora do normal e a de novo modelo, funcionava perfeitamente bem.

Como então parecesse não haver quaisquer riscos a temer, ordenei ao Oficial de Serviço que prosseguisse no rumo Norte em direção ao Pólo.

Passamos a latitude de 84° N e em seguida a de 85°, sem que se observassem mudanças sensíveis no funcionamento das agulhas.

O Pólo Norte, com tudo o que tal feito significava, entremostrava-se ao nosso alcance.

Duas horas mais tarde, ao atingirmos o paralelo de 86° N, fui informado que nossa giroscópica mestra dera o fora. A revelação foi tão abrupta que, por alguns momentos, nos quedámos perplexos.

Uma reação rápida, no entanto, fez-nos compreender que o motivo dos giros anormais não era devido a latitude elevada mas, sim a alguma outra causa.

Como constatámos poucos instantes após, a avaria fôra conseqüente à interrupção de energia.

Um fuzível havia queimado.

Em latitude abaixo de 70° N, quando se interrompe o funcionamento de uma giroscópica e ela é posta novamente a funcionar, cerca de quatro horas são necessárias para que o equilíbrio seja restabelecido e ela se oriente.

Como ainda não fôra tentado pôr novamente a funcionar uma giroscópica na latitude em que nos encontrávamos, desconhecíamos o intervalo de tempo requerido para o restabelecimento desse equilíbrio ou mesmo se a agulha conseguiria orientar-se.

Restabelecemos o fornecimento da corrente de alimentação da agulha e passámos a observar o seu funcionamento.

Enquanto aguardávamos a volta da giroscópica à sua normalização, passámos a navegar pela magnética que oscilava num arco de 60°.

A situação não era de molde a causar pânico mas requeria muito cuidado de nossa parte.

Como disse o Tte. KENETH CARR na ocasião — «isto me lembra a situação do indivíduo que, desejoso de explorar uma caverna, conserva na mão um fio que se vai desprendendo do carretel fixado na entrada e que lhe permitirá encontrar o caminho de regresso. Quando está prestes a atingir o ponto desejado, verifica então que o fio está partido».

Julgando que uma variação pronunciada no nosso rumo poderia perturbar a marcha da agulha recém-posta, prosseguimos sempre ao Norte.

Se antes havíamos sido cautelosos, agora tratávamos de ser exatos.

Um leve erro nesta latitude, em que as linhas longitudinais convergem para o Pólo, seria o bastante para conduzir-nos a águas russas ou, o que era pior, de encontro à costa fechada pelo gelo.

Os contramestres de bordo, do serviço de plotagem da navegação, viram-se crivados dos inevitáveis gracejos de licenciamento no ALASKA ou em MURMANSK.

Logo depois de passarmos à latitude de 87° N — acêrca de 180 milhas do Pólo — estimativa que mais tarde verificámos ter sido exata — dei ordem para executar uma guinada que gradualmente nos conduzisse ao rumo inverso do navegado até então.

Era de lamentar-se não havermos atingido o Pólo, levei em conta porém que, a prosseguir no rumo Norte, estaríamos expondo o navio e a guarnição a riscos desnecessários.

Ao terminar a guinada, levantou-se uma discussão amistosa entre elementos da guarnição acêrca de quem teria estado mais próximo do Pólo.

O pessoal da prôa reclamava para si esta honra.

Após breves e cuidadosos cálculos, os homens da pôpa demonstraram, por sua vez, que esta parte do navio na realidade fôra a que mais se afastara da curva de giro, no caso, na direção Norte.

O pessoal da pôpa estava a pique de colher os louros da vitória, quando um marinheiro que estivera sentado à BE, entrou na disputa com o argumento de que êle é que estivera mais próximo do Pólo, explicando que o giro fôra por BB. Depois de bem considerado o argumento, tive que concordar com êle.

Posso garantir que poucos encarregados de navegação e sua equipe, trabalharam tanto e sob circunstâncias tão destituídas de segurança, como o Tte. WILLIAM LALOR e seus auxiliares, que plotaram a derrota do NAUTILUS no nosso retôrno às extremidades das camadas de gêlo.

A giroscópica mestra só iniciou seu funcionamento normal sete horas após o restabelecimento da energia interrompida momentaneamente. Durante êste período, navegámos pela magnética, que oscilava como já nos referimos; confiantes todo o tempo de que de fato nosso rumo estava certo e que não estávamos apenas realizando um largo círculo ao redor do Pólo.

Navegávamos aproveitando as escassas informações que podiam ser colhidas — média dos rumos fornecidos pelas oscilações da magnética completamente com um verdadeiro trabalho de adivinhação.

Pouco dormiu o pessoal que se desincumbiu dessa árdua tarefa.

Felizmente os demais aparelhos de bordo funcionavam excepcionalmente bem. Constatámos, por exemplo, que, em águas muito frias, o reator desenvolve velocidades maiores.

Foi-nos assim possível concentrar todos os nossos esforços no problema da navegação.

Em tempo algum consideramos nossa situação como de extremo perigo.

Longe disto.

Se ficássemos inteiramente perdidos ou se nos sobreviesse algum acidente grave, estava certo de que atingiríamos a superfície.

Se não nos fôsse possível localizar uma abertura no gêlo, poderíamos inclinar o navio para cima e disparar uma salva de torpedos contra a camada de gêlo.

Se não nos fôsse possível forçar a passagem do navio pelo buraco assim aberto, haveria pelo menos espaço suficiente para dar passagem ao compartimento protetor, de formas hidrodinâmicas, que contém os periscópios e as antenas dos aparelhos de radar e de rádio.

Ser-nos-ia possível assim estabelecer o contato rádio com o mundo exterior e, se necessário, abandonar o navio, por isso que dispúnhamos de uma escotilha de comunicação com aquele compartimento.

Para enfrentar esta possibilidade extremamente remota, havíamos trazido conosco enorme estoque de roupa de abrigo especial para os rigores polares.

Se bem que tôdas estas conjecturas nos viessem à mente a todo instante, nunca as havíamos posto em discussão.

Após um dia e meio de singradura sob o gelo, atingimos a extremidade da capa gelada.

Havíamos permanecido submerso sob a camada de gelo, durante setenta e quatro horas e cobrimos cerca de 1 000 milhas.

Os aparelhos do Dr. LYON haviam registrados dezenas de milhares de leituras e vários milhões de sondagens.

Não nos aproximámos do Pólo tanto quanto desejávamos; não obstante, acreditamos que os conhecimentos náuticos obtidos, no que respeita a altas latitudes, serão de enorme valia para outros submarinos que se aventurarem sob o gelo.

No que concerne a marcas estabelecidas, podemos reclamar uma: navegamos mais ao Norte que o FRAM e o SEDOV, bloqueados e à deriva na camada de gelo, e muito mais ao Norte do que qualquer navio com suas próprias máquinas.

Entrámos em contato com o TRIGGER e, após um dia inteiro de descanso e recreação, enquanto êle navegava sessenta milhas sob o gelo — feito notável para um submarino convencional — mergulhámos novamente para a terceira e última exploração sob a camada gelada.

Desobrigados da nossa tarefa inicial de uma penetração profunda sob o gelo, desta vez limitamo-nos a vagar sem destino, navegando em círculos ou em quadrados, para frente e para trás, enquanto o Dr. LYON recolhia um sem número de dados científicos.

Quasi ao findar o dia, observámos uma abertura no gelo de boas dimensões; como o temporal amainara durante a nossa penetração sob o gelo, decidimos vir à superfície e fazer algumas observações meteorológicas.

Uma vez mais estávamos manobrando o NAUTILUS sob o gelo, fazendo-o vir à superfície polegada por polegada; poucos instantes após, o periscópio aflorava à água, proporcionando-me a visão de um quadro poucas vezes dado observar àqueles lugares no plano do sólo; vasta solidão, a espriar-se até o horizonte em tôdas as direções, composta de blocos de gelo irregularmente distribuídos e amontoados.

A abertura era apenas suficiente para acomodar o navio. A água estava calma e, se bem que o gelo estivesse em movimento, não nos trazia preocupações.

Se êle nos tentasse bloquear, bastaria que nós «desarrolhássemos o navio» (manobra que consiste em alagar o tanque de emersão, pela abertura dos suspiros) e mergulhássemos sob o gelo.

O gelo por si só não é suficientemente forte para esmagar o casco de um submarino.

Enquanto o Dr. LYON e seu assistente estavam ocupados em recolher amostras da água em diversas profundidades, ordenei ao suboficial de direção de tiro, JOHN KRAWCZYK que guardasse a balsa salva-vidas de borracha e tirasse algumas fotografias do navio.

Metade da guarnição apresentou-se como voluntária para guarnecer a balsa.

Após duas horas de grande atividade em nosso lago particular, submergimos.

Dois dias mais tarde, após mais de 200 milhas de navegação a esmo, regressámos às extremidades da massa gelada; entrámos em contato com o TRIGGER e desfechamos rumo, por baixo d'água, para a INGLATERRA.

Foi a imaginação profética de JULIO VERNE que deu início à popularização da idéia de atividade submarina sob o gelo, criando o legendário NAUTILUS.

Novamente agora, o NAUTILUS, de existência real, criação de outro homem dotado de imaginação e visão incomuns, Contra-Almirante H. G. RICKOVER, tornaria realidade o sonho de JULIO VERNE.

Enquanto o NAUTILUS demandava águas mais aquecidas, nós, sua guarnição, gozávamos a satisfação do dever cumprido, por havermos grandemente colaborado na expansão dos conhecimentos científicos do homem no tocante à zona ARTICA.

Pouco tempo tivemos, no entanto, para meditar sobre êste acontecimento, por isso que imediatamente passámos a nos preocupar com os preparativos para as manobras da NATO.

Por coincidência, em viagem para a INGLATERRA, o NAUTILUS realizou mais uma das profecias de JULIO VERNE: Pouco ao Sul do Círculo Artico totalizamos 60.000 milhas submarinas.

Usando-se para a milha o equivalente que o povo lhe dá, três léguas, conseguimos, com apenas um reabastecimento, navegar 20.000 léguas submarinas.

---



**LORD COCHRANE**

(Extraído da obra «Lord Cochrane» de Christopher Lloyd)

## LORD COCHRANE, O AMOROSO

J. BARROS DE MORAIS

Houve uma época em que o chauvinismo de alguns dos nossos escritores achava ser prova de bom gosto lançar os mais grosseiros vitupérios sobre os estrangeiros que prestaram seus serviços ao Brasil, sendo o Almirante Cochrane um dos alvos favoritos dos comentários desairosos de certos pesquisadores do nosso passado: esquecidos da dívida de gratidão contraída pela nossa terra para com o bravo marujo escocês, tais cronistas, seguindo na esteira de um Varnhagen ou de um Oliveira Lima, subestimando a colaboração de Cochrane, nas lutas da Independência, trataram de fixar mais nitidamente certos traços de ambição e cupidez, características da sua gente montanhesa, e que os seus apologistas não ocultam; é fato notório que o herói naval das guerras napoleônicas e da libertação do Chile atravessou o Atlântico no intuito de restaurar uma situação econômica arruinada por especulações menos limpas na Bolsa, especulações que lhe trouxeram sérios aborrecimentos, processo ruidoso e humilhante prisão na pátria.

Vindo ao Brasil, as exigências feitas "with all canniness of his Scottish nature", na expressão de um dos seus biógrafos e apologistas (1), foram as mais escorchantes: 8.000 libras por ano, afora a participação nas prêsas de guerra. O nosso governo oferecera o pagamento correspondente ao soldo dos almirantes da Marinha Portuguesa, reconhecidamente um dos mais modestos, então, ao que se recusou Cochrane, para quem foi criado, especialmente, o posto de 1º Almirante, com as honras e vantagens que lhe correspondiam: este e outros episódios pouco edificantes da passagem do fidalgo britânico através das páginas da nossa História, justificam, em parte, as sérias restrições que se lhe fazem, oriundas daquela "auri sacra fames" que o fizera aceitar o dramático apêlo do nosso primeiro Imperante; suas queixas posteriores contra a nossa terra deram muitas dôres de cabeça aos nossos representantes junto à côrte de St. James, já tão assoberbados pelas complicações das nossas dívidas com os Rothschild e outros vorazes onzeneiros londrinos, como se pode apreciar na Biografia do Barão de Penedo, escrita pelo sr. Renato de Mendonça, no capítulo sobre os empréstimos, assunto de que também se ocupou o sr. Gustavo Barroso, com valiosa e interessante bibliografia.

Da parte dos nossos cronistas infensos aos Andradas, de quem o Almirante era amigo, existem depoimentos realmente pouco lisonjeiros a Cochrane, cuja atitude, reputada dúbia, na

repressão ao surto separatista de Pernambuco, em 1824, foi objeto de cáusticas restrições do Brigadeiro Lima e Silva: em ofício ao Ministro da Marinha, aquela patente do Exército elogia o Chefe de Divisão Jewett, dizendo do Marquês do Maranhão cousas pouco favoráveis à sua honra e fidelidade (2); no ano seguinte, o governo imperial manda cortar o pagamento dos vencimentos do Almirante, exonerando-o das funções que ocupava na nossa Armada.

Homem de caráter impetuoso e de natureza enérgica, possuindo um certo quê de romantismo — foi lutar na guerra da libertação da Grécia, como o seu conterrâneo e cordial amigo, Byron — deu sinais de que não era também o azinhavrado Harpação e o ambicioso mercenário retratado pelos seus inimigos. Em momento importante e decisivo da sua existência, quando muita gente sobrepõe os interesses da bolsa aos do coração, o futuro conde de Dundonald demonstrou possuir superioridade de espírito e pouco amor ao vil metal, preferindo, a uma jovem rica, uma outra menos prendada ou, quiçá, completamente destituída dos bens materiais, em uma época em que a fortuna era pouco risonha para êle.

Em um dos capítulos da sua Autobiografia (3), descreve Lord Cochrane, de maneira concisa, mas com certo romantismo, o que lhe representou a escolha da mulher amada, acontecimento por êle mesmo reputado como o mais importante e venturoso da sua longa vida (1775-1860). Miss Katharine Corbett Barnes e Alexander Thomas Cochrane conheceram-se em 1812, em ocasião tida por êle como um golpe da sua "good fortune"; pertencia a distinta família da pequena nobreza do Midland, era órfã, vivendo na companhia de um parente próximo, no condado de Kent, sem outros dotes além daqueles legados por uma fina educação e lindos traços femininos, a que sóbria elegância emprestava um aspecto de fineza e graciosidade. Kotzebue, que conheceu o casal aqui no Rio (4), refere-se à formosura, mocidade e espírito de Lady Cochrane, em contraste com a fealdade do marido, bem mais velho do que ela, sem que tal circunstância concorresse para diminuir o amor que a encantadora dama votava ao seu companheiro.

Por ocasião do noivado, surgiu inesperada e ferrenha oposição, oferecida por abastado tio do apaixonado Alexander; Sir Basil Cochrane, dono de largos cabedais adquiridos na Índia, alimentava outros auspiciosos planos matrimoniais para o sobrinho e protegido, pretendendo que desposasse a filha única de opulento Almirante, muito chegado à Casa Real e gozando de imenso prestígio. Um tão rico casamento abria para o futuro Marquês do Maranhão as portas da fortuna, até então avara para êle, ensejando-lhe, ademais, a oportunidade de atingir ambicionadas comissões na carreira naval e na política. Estava-se nos anos

que antecederam o brilhante reinado vitoriano, a Inglaterra caminhava a passos largos para ocupar um lugar de projeção na vida internacional e o casamento com moça assim aquinhoada traria até o arruinado fidalgo o que havia de melhor naquela sociedade fechada e esnobe: bem que alguns milhares de reluzentes esterlinos limpariam seu nome e dourariam os opacos braços de pequena fidalguia lá da velha Escócia...

Em tal conjuntura, revelou-se a fibra de Cochrane, atenuando, à nosso vêr, as acusações que lhe fazem inimigos gratuitos, sobressaindo, ao mesmo tempo, o seu desprendimento e o seu valor moral, qualidades que revelou possuir em episódio que os seus detratores ignoram ou fingem desconhecer. Rejeitou, com firmeza, as propostas pouco honestas do ambicioso tio, que lhe acenou, até mesmo, com a possibilidade da restauração da opulência fanada do clã. Foi mais longe, o velho argentário: deserdaria o sobrinho, se êle insistisse em fazer a côrte a Miss Katharine, em vez de procurar cair nas boas graças da filha do Almirante, cujo nome não é revelado por Cochrane. A ameaça não demoveu Alexander nas suas idéias e pouco depois, em pitoresco e romântico lugarejo, perdido nas montanhas da terra natal, realizava-se secretamente o casamento que uniu aquelas duas almas durante quase meio século. A coragem e a decisão de Cochrane foram largamente compensadas pela bondade, cordura e simpatia irradiante daquela que o acompanhou, na glória ou na desventura, em um período tão dilatado.

Conhecido o casamento do sobrinho, o velho tio executou a sua ameaça, de modo que aquêle não recebeu um só vintém da herança do caprichoso parente; narrando o episódio, anos mais tarde, o então Conde de Dundonald dava-se por bem pago daquêle e de outros prejuízos, rêgiamente galardoado com a aquisição de uma espôsa virtuosa e digna, cuja dedicação foi um conforto e um estímulo na sua existência, dando, ela mesma, em diferentes ocasiões, provas de coragem e destemor, como naquele episódio narrado nas Memórias de Lord Cochrane (5), em viagem perigosa empreendida por sua mulher através da Cordilheira dos Andes, quando, em pleno rigor do inverno, palmilhando caminhos cobertos de neve, ela se dirigia a Mendoza, conduzindo importantes documentos políticos: em estreito desfiladeiro, um indivíduo suspeito disputou a passagem àquela dama, com risco de vida para ela, numa garganta situada a uns 5 mil metros de altitude, sendo salva graças ao seu sangue frio e à ajuda de valoroso soldado pôsto à sua disposição.

Outra característica da nobre senhora era o seu senso de oportunidade e a decisão nos momentos graves. Em julho de 1831 o velho 9º Conde de Dundonald faleceu arruinado em Paris e o seu legítimo sucessor, no título algumas vêzes secular, seria Lord Cochrane, contra quem foram levadas ao rei graves acusa-

ções: naquele transe, Lady Cochrane aproveitou a oportunidade de uma visita ao soberano, em Brighton, reivindicando para o marido os direitos à sucessão, conquistando as simpatias do monarca e, assim, o nobre escocês entrou de posse não somente do título, como dos bens de família ao mesmo vinculados; a graça e o encanto da distinta dama, já conhecidos desde a sua passagem pelo Rio de Janeiro, não deixaram, por certo, de influir no espírito do soberano inglês, vencendo os escrúpulos porventura existentes contra o marido de Lady Cochrane.

Varnhagen refere, em poucas linhas da sua "História da Independência" (6), o papel desempenhado por Lady Cochrane — a cujo marido faz as mais graves restrições — na sociedade da nossa primeira corte, recordando os elegantes saraus onde se reunia o escol das altas rodas fluminenses — não existia, ainda, a palavra "carioca" para designar os nascidos na capital da nação —, mencionando os solares das Baronesas de Campos e Rio Sêco, freqüentados pelos diplomatas estrangeiros e pessoas de distinção, destacando-se, pela sua cultura, a espôsa do nosso 1º Almirante e Maria Graham, viúva de outro oficial de Marinha da Inglaterra e autora de conhecida obra sobre o Brasil (7). A elegância e a cultura das damas inglesas devem ter contribuído para o melhoramento cultural daquela sociedade embocada do Rio semi-colonial, há pouco despejado da farandolagem aqui desembarcada das mal-cheirosas naus que haviam largado, às pressas, anos antes, de Lisboa invadida por Junot. Maria Graham, conhecedora dos costumes do Velho Mundo, procurou, de maneira discreta, influir no desenvolvimento do bom gosto entre as damas fluminenses dos primeiros dias do Império, fazendo rasgados elogios à Viscondessa do Rio Sêco, sua amiga em cuja companhia assistia às principais cerimônias da corte: A Rio Sêco, futura Marquês de Jundiá, usou na cerimônia da instalação da Assembléa Constituinte, joias que a visitante inglesa avalia em 150.000 libras, só em diamantes, afora outros ornamentos preciosos, guardados no seu cofre-forte; sendo, no Rio de então, uma "hostess" muito decantada pelos precursores dos nossos modernos cronistas sociais, levando-nos a concluir, com o velho Salomão, que não existe nada de novo debaixo do Sol...

No seu livro, Maria Graham refere o "profundo desespero" de Lord Cochrane ao saber, através do comandante de um barco inglês, chegado do Velho Mundo, que sua querida Lady e uma pequena filha estavam a caminho do Chile, obrigadas a atravessar, por duas vezes, o perigoso "cemitério de navios" do extremo sul do Continente, indo ao encontro do Almirante, que supunham ainda encontrar-se no Chile; felizmente, porém, a **Sesóstris**, em que viajava a família Cochrane, fez uma arribada forçada no Rio, com grande alívio para o excelente marido, cheio de ansiedade e martirizado pela longa separação dos seus entes muito queridos.

Seja-nos, pois, lícito concluir que, a despeito da insidiosa campanha de desprestígio contra um bravo marinheiro, vindo a convite nosso para prestar relevantes serviços em situação de insegurança para o Brasil, suas reconhecidas qualidades de homem extremamente metucioso no que tange a coisas de dinheiro não justificaria a balda de mercenarismo que se lhe imputa. Ainda bem que o noticiário da nossa imprensa documentou e fotografou a recente visita que lhe fizeram ao túmulo os guardas-marinha do Brasil, na capital inglesa, numa homenagem que importa em reparação pelas injúrias assacadas sobre o Almirante da Independência. Grande romântico, procurando, embora, ocultar tão nobre sentimento, não perde ocasião de testemunhar o carinho por aquela que o levou a renunciar a um casamento de conveniência, evidenciando qualidades merecedoras da admiração de todos quantos prezam os verdadeiros valores espirituais: Lord Alexander Thomas Cochrane, Marquês do Maranhão, 10.º Conde de Dundonald, herói da América e da Europa, foi um grande amoroso, dando exemplos de marido exemplar e de pai devotado aos seus deveres de chefe de família, onde sua consorte ocupava lugar destacado, no seio de um lar fundado no respeito às normas de moral de uma velha estirpe da romântica Escócia.

#### Referências:

- 1) Christopher Lloyd — "Lord Cochrane" — Longmans, Green & Co., London, 1947.
  - 2) Teotônio Meireles da Silva — "Apontamentos para a História da Marinha Brasileira" — Tip. Perseverança, Rio, 1883.
  - 3) Thomas, Earl of Dundonald — "Autobiography of a Seaman" — Richard Bentley, London, 1861, vol. II.
  - 4) L. A. Boiteux — "A Marinha Imperial" — Imprensa Naval, Rio, 1954.
  - 5) Lord Cochrane — "Memórias" — Editorial América, Madrid, s.d..
  - 6) L. A. Varnhagen — "História da Independência do Brasil" — Comp. Melhoramentos, 3.ª Ed..
  - 7) Maria Graham — "Diário de uma viagem ao Brasil" — Trad. e notas de Américo Jacobina Lacombe, Comp. Edit. Nacional, S. Paulo, 1956.
-



SS. Pio XII no Jardim do Vaticano

## O PAPA PIO XII E O NE "DUQUE DE CAXIAS"

O Papa Pio XII foi sepultado no dia 13 de outubro de 1958, com pompas sem precedentes, depois que mais de um milhão de romanos e peregrinos viram seus restos mortais no catafalco em que foram expostos à homenagem dos fiéis, na Basílica de São Pedro, durante dois dias e meio. A inumação foi feita perto da tumba de São Pedro, sendo assistida pelos mais altos dignatários da Córte Papal, membros da família de Sua Santidade, o corpo diplomático e outras personalidades.

A Basílica foi fechada ao público em geral, pouco antes do início da cerimônia e só foram admitidos os convidados. Não menos de 10 000 pessoas presenciaram o ato no interior do grande templo que tem capacidade para 30 000.

A impressionante cerimônia durou pouco mais de duas horas, ao cabo das quais os despojos do Papa, com todos os atavios de sua dignidade e colocados dentro de um triplice ataúde de cipreste, chumbo e ôlmo, desceram à cripta situada sob a grande basílica de São Pedro, onde terão repouso eterno.

Sôbre os quatro lados do catafalco de Pio XII, bicentésimo sexagésimo primeiro Papa da Igreja Católica Romana, liam-se os textos das seguintes epígrafes:

1º) Quando uma guerra penosa fazia sofrer quase todos os povos sômente, Ele foi o conciliador tendo em vista uma paz sincera, o defensor de Roma, o consolador cheio de solicitude por todos os que estavam na aflição;

2º) Ele reprimiu com uma força dalma invencível todos os erros, dirigiu um apêlo pastoral a todos os filhos transviados defendendo a verdade dentro da caridade;

3º) Pastor Angélico, conduzia com zêlo infatigável o rebanho que lhe era confiado para as pastagens da vida eterna;

4º) Renovando, quase, o prodígio de pentecostes, foi um orador perspicaz pela força do seu pensamento, elevado pela sua razão grande, pela sua eloquência. Inspirou altos pensamentos aos povos de tôdas as línguas, e orientou-os para o caminho reto.

Sua Santidade o Papa Pio XII viveu 82 anos, 7 meses e 7 dias. Foi Chefe da Igreja Universal durante 19 anos, 7 meses e 7 dias. Morreu no nono dia do décimo mês do ano de 1958.

Pio XII dedicava ao povo brasileiro um sincero carinho paternal, conforme podemos apreciar pelo texto do discurso abaixo transcrito e por Êle pronunciado no nosso idioma em 12 de julho de 1956, ao receber os guardas-marinha do navio *Duque de Caxias*.

:Amados filhos distinta oficialidade e briosa juventude do navio-escala *Duque de Caxias*.

"Particularmente grato nos foi o desejo, por vós manifestado, de serdes recebido em audiência especial, como coroamento da visita de instrução à Cidade Eterna, e nós, de muito bom grado a êle acedemos, certos de que a visita e a bênção do Vigário de Cristo e Pai Comum dos Fiéis, aqui, na intimidade da Casa Paterna, contribuiria para dar mais profunda e duradoura eficácia às lições aprendidas no estudo das memórias da antiguidade e muito mais, dos gloriosos monumentos da Fé e da Piedade Cristã, de que Roma é tesouro incomparável".

"É verdade que grandes e contínuas lições não vos faltam. Já o nome do *Duque de Caxias*, que distingue o vosso navio-escala, é uma delas e bem persuasiva.

No célebre chefe militar, tendes o ideal de um grande brasileiro, sinceramente católico, que, como poucos, soube, na guerra, e na paz, honrar e servir a pátria, combater pela sua defesa e integridade, trabalhar pela sua unidade civil e paz religiosa, manter alto o seu prestígio, promover o seu verdadeiro progresso. Grande ideal: grande lição. Outra, não menos persuasiva, e eficaz, tende-a no vosso mar: em todos os mares, e mais no Atlântico do Sul, onde principalmente se desenvolve a instrução, preparando-os para melhor servir à pátria. É verdade que hoje não se pode repetir, à letra, o que escrevia, há precisamente quatro séculos, um aventureiro, grande marinheiro e soldado, que, — com muitos perigos andara navegando pelo Mar do Sul, onde há tantas tormentas que poucos navios escapam".

"Hoje, a perícia naval sabe armar-se para precaver e evitar as tormentas, ou, se ocorrem, resistir-lhes e vencê-las. Mas, ainda hoje, como outrora, é verdadeiro o provérbio: — Se queres saber orar, entra no mar — porque, em tormenta ou em calmaria, é sempre o grande livro aberto, que continuamente vos fala das magnificências do Criador e vós nêle podeis meditar, de dia e mais de noite. Quando o mar e o céu formam em côro único, à glória de Deus, vos convidam a elevar até Êle a vossa alma, na prece e no amor".

"Porque, enfim, briosa juventude, queridos guardas-marinha, não podeis esquecer que, sôbre as águas ou em terra firme, navegais, navegam todos, como escrevia o soldado-marinheiro a que ajudamos, — por outro mar mais perigoso, que é êste mundo, e suas vaidades, onde tantos se perdem em tristíssimos naufrágios. E nêle vós, amados filhos, deveis saber manter-vos e navegar seguros, sob o olhar de Deus".

"Não esqueçais que sois marinheiros do Brasil, a maior nação católica da América. Onde quer que navegeis ou aporteis, levais convosco a sua honra também, e diremos até, principalmente a êste respeito, porque o bom soldado e o bom marinheiro, que se sabe portar sempre como bom católico, — sem medo e sem mácula — é necessariamente dos melhores servidores da pátria".

"E não vos faltam tradições magníficas na Marinha Brasileira. Lembrai, por exemplo, a primeira nau que aportou a terras de Santa Cruz e assistia, devota, ao santo sacrifício da missa, foi a primeira e efficacíssima missão pregada, sem palavras mas com fatos, aos aborígenes?"

"A vossa mesma presença, amados filhos, afiança-nos que continuareis tão belas tradições, nem esqueceréis nunca os vossos deveres de bravos marinheiros e valentes católicos, e, como sabeis manter-vos magnificamente nos vastos oceanos, sabeis também manter-vos no mar do mundo, sem jamais perder a rota que leva ao porto da melhor pátria que é a terra".

"São os votos que paternamente vos formulamos".

"Com eles, a todos e a cada um damos, com o maior afeto paterno, a bênção apostólica, que estendemos a quantos tendes no pensamento e primeiro a vossos pais e mães, que sabendo da vossa vinda a Roma, estão talvez a esta hora sonhando convosco e vendo-vos em espírito aos pés do Papa. A eles, pois, a nossa bênção muito especial, como penhor das melhores graças do céu".

Foram essas as palavras de Sua Santidade o Papa Pio XII aos futuros oficiais de marinha brasileiros em 1956. Foram palavras que abrem o caminho das almas para nelas derramarem a instrução, o conhecimento de Jesus Cristo e o entusiasmo por sua causa.

O Sumo Pontífice congregou, em redor de si, a mocidade da Escola Naval do Brasil, e procurou abrir-lhe as fontes cristalinas e abundantes da verdadeira ciência, da moral verdadeira.

Fazemos votos para que os atos de Pio XII continuem sendo compreendidos e correspondidos. Atrás do pastor visível, nossa homenagem consciente sobe para aquêle que Pedro chamava "o Pastor e Bispo das nossas almas".

Rogemos à Providência que não nos desampare nos tempos ominosos que atravessamos, e nos dê um novo Papa como Pio XII.

A. de A. Lima  
Capitão-de-Fragata Reformado.

---

SEGUNDA VIAGEM  
DO  
COMANDANTE COOK  
À  
VOLTA DO MUNDO  
(1772-1775)

—)o(—

(Continuação)

Tradução de F. A. Machado da Silva

CAPÍTULO III

**Travessia da baía Dusky ao canal da Rainha Carlota. — Descrição de algumas trombas. — Reunião da «Aventure» e da «Resolution». — Narrativa do comandante Forneaux do momento da separação dos dois navios até seu encontro no estreito da Rainha Carlota. — Descanso neste estreito, e derrota da Nova-Zelândia ao Taití, com uma descrição de algumas ilhas baixas, supostas serem as mesmas vistas por Bougainville.**

Deixando a baía Dusky, fiz rumo ao longo da costa, governando sôbre o canal da Rainha-Carlota, onde esperava encontrar a *Aventure*. A 14, nosso bom vento nos deixou; vimos grandes bandos de petréis voltejar ou pousar na superfície do mar, ou então nadar debaixo d'água até uma distância considerável, com uma agilidade espantosa.

Logo depois vimos seis trombas: quatro se elevaram e reventaram entre nós e a terra; a quinta estava à esquerda; a sexta apareceu ao sudoeste, a duas ou três milhas pelo menos de distância do navio: passou a cento e cinquenta pés da pôpa sem nada produzir de efeito sôbre nós. Estimei o diâmetro da base destas trombas em cêrca de quarenta ou sessenta pés. Sôbre esta base formava-se um tubo ou coluna redonda por onde a água ou o ar, ou ambos, eram levados em jato espiral até as nuvens. Esta coluna era brilhante e amarelada quando o sol a iluminava, e sua largura aumentava um pouco para a

extremidade superior. Algumas pessoas da equipagem diziam ter visto numa das trombas perto de nós um pássaro que era arrastado, e que subindo girava como a maroma de uma máquina de assar. Durante a duração destas trombas tínhamos de tempos a tempos pequenas bafagens de vento de todos rumos da bússola e algumas leves ondas de chuva que caíam gotas espaçadas. À medida que as nuvens se aproximavam de nós, o mar cobria-se de pequenas vagas quebradas, acompanhadas às vezes de granizo, e os nevoeiros eram extremamente negros. O tempo continuou assim a ser pesado e brumoso por algumas horas, com pequenas brisas variáveis. Por fim o vento fixou-se em seu antigo rumo, e o céu retomou sua primitiva serenidade.

Algumas destas trombas pareciam por intervalos estarem estacionadas; outras vezes pareciam ter um movimento de progressão vivo, mas desigual, e sempre em linha curva ora de um lado, ora de outro lado, de sorte que notamos uma ou duas vezes que elas se entrecruzavam. Segundo o movimento ascensional do pássaro, e conforme várias outras circunstâncias, é claro que turbilhões produziam estas trombas, e que a água era aí impelida com violência para o alto do tubo; elas não desciam das nuvens, como se o pretendeu. Estas trombas manifestam-se primeiro pela violenta agitação das águas e a elevação das vagas. Um instante depois vê-se uma coluna redonda ou tubo que se destaca das nuvens planando acima do mar agitado, e que, aparentemente desce até a sua superfície. Digo «aparência» porque creio que esta descida do tubo não é real, mas que a água agitada que estava embaixo do lugar em que êle aparece primeiro o havia já formado, e que êle tinha subido pequeno de mais ou muito tênue para ser logo percebido. Quando êste tubo está formado, ou quando torna-se visível, seu diâmetro aparente aumenta assim como sua altura; em seguida diminui, e enfim êle quebra-se e torna-se invisível pelo menos em sua parte inferior. Logo depois, a superfície do mar, onde ele se elevava, toma seu estado natural; as nuvens atraem pouco a pouco o tubo até que êle seja inteiramente dissipado. O mesmo tubo tem às vezes uma direção vertical, e outras vezes uma direção curva ou inclinada.

Quando a última tromba se desfez, houve um clarão sem explosão de raio. Nossa situação, durante êste fenômeno, era muito alarmante; estas trombas, que serviam de ponto de reunião ao mar e às nuvens, nos enchiam de admiração e de terror, e nossos marinheiros mais experimentados não sabiam o que fazer. A maior parte dentre êles tinha visto de longe semelhantes trombas, mas nunca tinham sido assim se encontrado cercado por elas; e todos nós conhecíamos a descrição aterradora que fazem de seus funestos efeitos quando elas se quebram

sôbre um navio. Tínhamos pois o justo receio de entrar no turbilhão. É difícil dizer si a electricidade contribui neste fenómeno; entretanto o clarão que observamos na explosão da última columna parece anunciar que certamente ela tem alguma parte nele. Estas trombas apareceram durante cêrca de três quartos de hora, e o prumo nos dava trinta e seis braças de água.

O vento tendo passado a oeste, tomei meu caminho para leste, e a 18, ao despontar do dia, estávamos com o canal da Rainha-Carlota pelo través, onde descobrimos a **Aventure** pelos sinais que nos fez. Era necessário ter estado numa situação semelhante à nossa para sentir a nossa alegria. Ao meio-dia, o tenente Kempt, da **Aventure**, veio a bordo e me informou que o comandante Furneaux nos esperava alí há cêrca de seis semanas. Com o auxílio de uma leve brisa, de nossas chalupas e da maré, largamos âncora às seis horas da tarde perto da **Aventure**, que para testemunhar sua satisfação, salvou com treze tiros de canhão; nós lhe retribuimos. O comandante Furneaux, que imediatamente veio a bordo, deu-me de sua derrota e de suas operações, do momento de nossa separação até sua chegada à Nova-Zelândia, a narração que se vai ler:

«A 7 de fevereiro de 1773 a **Resolution** estando a cêrca de duas milhas na nossa prôa, o vento saltou para oeste e trouxe uma bruma muito densa, que fêz com que a perdêssemos de vista. Pouco depois ouvimos um tiro de canhão, e fiz atirar um pedreiro de duas horas, mas não responderam e não mais vimos a **Resolution**.

«Retomei então a rota que seguia antes da bruma, a fim de cruzar, conforme nossas convenções, nas paragens em que tínhamos visto o navio a última vez; mas no dia seguinte, rajadas de vento muito violentas e nevoeiro nos obrigaram a pôr em capa, o que nos impediu de alcançar o lugar projetado. O vento tendo-se tornado mais amável e a bruma clareando um pouco, cruzei três dias tão perto dêste lugar quanto me foi possível. Perdendo então tôda a esperança de fazermos junção, rumei para nossos quartéis de inverno, afastados de mil e quatrocentas léguas, através de um mar absolutamente desconhecido.

«A 26 a tarde, vimos um meteoro extremamente brilhante, que derramava no firmamento uma muito grande claridade análoga que é conhecida no norte pelo nome de aurora boreal. Vimos esta claridade durante várias noites; e, o que é notável, só encontrámos uma única ilha de gelo desde nossa separação até nossa chegada à Nova-Zelândia, embora estivéssemos o mais ordinariamente a dois ou três gráus ao sul da latitude em que as primeiras tinham ferido nossas vistas. Éramos se-

guidos diariamente por um grande número de pássaros do mar; e vimos várias vezes golfinhos curiosamente manchados de branco e negro.

«A 5 de março, vimos terra ao noroeste, a cerca de oito ou nove léguas de distância. O país é montanhoso e coberto de árvores, a costa é erigada de rochas e o desembarque difícil, porque um vento que sopra continuamente de oeste produz uma arrebentação tão forte, que a areia não pode ficar na praia. Não vimos nenhum habitante.

«A 10 pela manhã, mandei à terra o segundo-tenente com a chalupa, para ver si havia uma enseada ou alguma boa baía. Tendo desembarcado, mas com muita dificuldade, acharam cantões em que os índios haviam estado, e um que acabavam de deixar: o fogo ardia ainda no meio de grande número de ostras. A equipagem da chalupa trouxe para bordo estas ostras, com alguns paus queimados e ramos verdes. O solo parece fértil, bem arborizado, mas nada anunciava um fundeadouro seguro.

«Fiz-me de vela em seguida para a baía Frederico-Henrique. Aí, fundeei a cinco léguas da ilha Maria, que cobre as duas pontas da costa; de modo que se está absolutamente fechado numa enseada muito espaçosa, a que chamei «baía da Aventure».

«Ali ficamos cinco dias; êste tempo foi empregado em fazer lenha e água, e a remendar o massame. Durante nossa estadia, fumaça e vários fogos foram vistos a cerca de oito ou dez milhas da costa ao norte; mas não vimos naturais. Entretanto êles freqüentam com assiduidade esta baía, porque entramos em diferentes tendas, onde encontramos sacos e rêdes feitas com ervas, e de que êles se servem, penso, para transportar suas provisões e seus utensílios, uma pedra que empregam para acender o fogo, uma mecha de casca de árvore, e uma de suas lâmpadas. Tomei êstes objetos e deixei em lugar deles meda-lhas, pedra de fuzil, alguns pregos e um velho barril vazio que tinha círculos de ferro. Êles parecem não ter o menor conhecimento dos metais. Os galhos de árvores que compoem suas tendas são quebrados ou fendidos, e juntas em forma circular com a erva; a extremidade grossa dêstes galhos enterra-se no solo e a menor reunida em forma de ponta no cume é recoberto de feto e de casca. A construção das tendas é tão má que elas não abrigam de uma chuva forte. O fogão é no meio, e está cercado de pedaços de conchas de mexilhão, de ostras, e de pedaços de carangueijo, de que penso que êles se nutrem principalmente. Deitam-se ao redor de um fogo sôbre a terra ou sôbre a erva seca. Penso que não teem morada fixa, pois que suas tendas não parecem construídas senão para alguns

dias. Eles erram em pequenos bandos, de lugar em lugar, a fim de procurar nutrição; nenhum outro motivo determina suas corridas. Nunca vi mais de treis ou quatro barracas em um mesmo lugar; cada uma pode conter somente treis ou quatro pessoas. Não vimos o menor destrôço de piroga ou de bote; e todos nós pensamos que eles não possuem. Enfim esta raça é muito ignorante e muito miserável, embora habite, sob o mais belo clima do mundo, um país que poderia produzir tudo o que é necessário à vida.

«... A 3 de abril, ao meio-dia, entrámos no estreito da Rainha-Charlota, e a 7, fundeei na «Enseada do Navio». Ouvimos durante a noite uivos de cães e gritos de homens sôbre a costa oriental.

«Os dois dias seguintes foram empregados em limpar uma base sôbre a ilha Motuara, a fim de levantar tendas para os veleiros, toneleiros e os doentes, porque tínhamos vários marinhos muito atacados de escorbuto. Encontrou-se em cima da ilha um poste levantado pela equipagem do *Endeavour*, e que marcava o nome e o tempo da partida do navio.

«A 9, treis pirogas guarnecidas com cêrca de dezesseis naturais do país vieram nos visitar, e a fim de os induzir a nos trazer peixe e outras provisões, fizemo-lhes vários presentes que pareceram-lhes causar muita satisfação. Um de nossos voluntários, percebendo alguma cousa embrulhada com cuidado, teve a curiosidade de examinar o que era, e ficou surpreso de ver a cabeça de um homem morto de pouco. Os Zelandeses temiam que nós a tomássemos. Aquele a quem ela parecia pertencer mostrava aliás muito medo; temia ser punido por nós, por que o comandante Cook tinha festemunhado grande horror por estas ações desumanas. Empregaram tôda sorte de precauções para esconder a cabeça; passavam-na de um para outro e procuravam, por sinais, convencer-nos que eles não a haviam mais, embora tivéssemos visto entre ela alguns minutos antes, em suas mãos; despediram-se em seguida, e foram para terra.

«Falaram muitas vêzes de Tupia o Taitiense, que o *Endeavour* tinha tomado nas ilhas da Sociedade e que terminou seus dias em Batávia. Ao respondermos que havia morrido, alguns mostraram-se muito aflitos; e no que pudemos compreender, desejavam saber si havia morrido de morte natural ou se o havíamos morto. Estas questões fizeram-me supor que era a mesma tribo que tinha conhecido o comandante Cook. À tarde voltaram com peixe e raizes de feto, que trocaram por pregos e outras bagatelas. Davam por nossos pregos maior valor que qualquer outra mercadoria. O homem e a mulher donos da cabeça não voltaram. Como tínhamos um catálogo de palavras da língua destes naturais, chamámos várias coisas por seus

nomes o que os surpreendeu muito. Eles tinham vontade de possuir este catálogo e ofereciam por ele uma grande quantidade de peixe.

«Na manhã do dia seguinte, chegaram, em número de cinquenta ou de sessenta, em pirogas duplas, cinco, com um chefe à sua frente. Venderam-nos seus artefatos de guerra, machados de pedra e vestimentas, por pregos e garrafas velhas, que eles gostam muito. Os principais destes Zelandeses subiram no navio, e tivemos dificuldade em fazê-los sair de boa vontade; mas à vista de um fuzil e de uma baioneta calada, entraram todos rapidamente em suas pirogas. Continuaram a vir a bordo diariamente em grupos mais ou menos grandes, e a nos trazer peixe em abundância; dávamos-lhes em troca pregos, missangas e outras bagatelas. Portaram-se muito pacificamente.

«Nosso astrônomo estabeleceu-se com seus instrumentos e uma guarda suficiente em uma pequena ilha chamada **Hippa**, onde havia um velho forte abandonado pelos nativos. A 11 de maio, sentimos dois fortes terremotos, mas não tivemos qualquer espécie de prejuízo. É provável que haja vulcões na Nova Zelândia, porque estes dous grandes fenômenos teem sempre alguma ligação.

«A 17, a nossa gente que estava em Hippa me alarmou com um barulho de fuzilaria. Imediatamente despachei um escaler, mas desde que os nossos chegaram na entrada do canal, tiveram o prazer de ver a **Resolution** pelo través de sua embocadura. Enviei as chalupas para rebocar aquele navio, visto haver calma. À tarde, o comandante Cook fundeu perto de nós. Esta reunião, depois de uma ausência de quatorze semanas, causou uma extraordinária alegria às duas equipagens.

Esta foi a narrativa do comandante Furneaux. Retomo a minha.

Como eu sabia que se encontra no canal da Rainha Carlota cochleária, aipo, e outros vegetais, fui eu mesmo procurá-los no dia imediato à minha chegada; fiz carregar uma chalupa, e voltei para almoçar a bordo. Convencido que se poderia colher bastante para os dois navios, dei ordens para fazer cozinhar com trigo e tabletes de sopa para o almoço, com ervilhas e as mesmas tabletes para o jantar. A experiência me havia ensinado que estes vegetais assim preparados servem muito para curar os atingidos pelo escorbuto.

Nossos botânicos começaram suas pesquisas e tiveram a felicidade de encontrar várias espécies de plantas ainda em flor, e pássaros que ainda não havíamos visto.

Já havia dito que desejava reconhecer a terra de Van Diemen, a fim de me certificar si faz parte da Nova-Holanda, e teria executado este projeto, si os ventos tivessem sido favo-

ráveis. Mas a *Aventure* tendo quase resolvido a questão, nada me retinha mais na Nova-Zelândia, e resolví continuar minhas pesquisas entre 4 a 46 paralelos. Disso avisei ao comandante Furneaux, e o engajei de dispor seu navio a retomar o mar o mais cedo possível.

Visitei os diferentes jardins em que o comandante Furneaux fêz plantar diversas espécies de legumes, que todos estavam florescentes e que seriam muito úteis aos naturais do país, si tomassem cuidado.

Os produtos dêstes jardins serviam-se já em nossa mesa, e comíamos legumes da Europa, embora o inverno estivesse muito adiantado! Mas o clima, nesta parte da Nova-Zelândia, é muito ameno; e, apesar da vizinhança de montanhas cobertas de neve, creio que raramente gela no canal da Rainha Charlota. Durante nossa estada, não tivemos geada até o dia seis de junho.

A 21 de maio, pus alguns homens em serviço, e fiz desmanchar e preparar um outro jardim na Ilha Longue, e semeei plantas, raízes etc.

Na manhã de 23, encontrou-se mortos a ovelha e o carneiro que tive tanto cuidado em conservar; comeram provavelmente alguma planta envenenada. Assim perdi, em alguns instantes, tôda a esperança de introduzir a raça de carneiros na Nova-Zelândia.

Cêrca do meio-dia, recebemos a visita dos naturais do país, em número de cinco, que almoçaram conosco e não comeram pouco. À tarde se os despediu carregados de presentes. Pareciam-se com os zelandeses da baía de Dusky, porém mostravam ser mais familiares e mais confiantes. Compramos-lhes seu peixe. Só quiseram água, e não foi possível fazer tomar uma gôta de vinho ou de aguardente. Eram tão turbulentos que, durante o jantar, corriam de um quarto ou de uma mesa para a outra. Por tôda a parte devoravam o que se lhes oferecia, e gostavam sobretudo de água açucarada; pegavam em tudo o que viam; mas restituíam quando se os fazia compreender por sinais que não queríamos ou não podíamos lhes dar. Faziam grande caso das garrafas de vidro, que chamavam *tau-hau*; logo que viam uma, mostravam-na com o dedo, depois viravam a mão do lado do peito pronunciando a palavra *mokh*, que empregavam sempre que desejavam alguma coisa. Depois que se lhes indicou o uso e a dureza do ferro, êles' o preferiram às missangas, às fitas e ao papel branco. Nossos marinheiros serviram-se, de tarde, de suas pirogas para irem à terra. Imediatamente vieram queixar-se ao comandante, de quem conheciam a autoridade sôbre a equipagem. Foram restituídas, e êles retiraram-se contentes.

A 24, tomamos, o comandante Furneaux, M. Forster e eu, um escaler para irmos à caça. Encontrámos em caminho uma grande piroga onde havia quatorze ou quinze índios. Uma de suas primeiras questões foi pedir notícias de Tupia, o Taitiense que tinha trazido na minha primeira viagem e mostraram-se aflitos quando lhes disse que havia morrido. Outros zelandeses tinham já, como se viu acima, feito a mesma pergunta ao comandante Furneaux; e soube à tarde, quando regresssei ao navio, que outros indianos de uma piroga se haviam também informado sobre Tupia, embora parecessem não conhecê-lo.

A 27, fomos à procura de plantas e de pássaros bem no fundo da baía. De regresso, encontramos os indianos a bordo e lhes perguntamos os nomes do que trazíamos; mas eles não compreenderam imediatamente. Por fim pronunciaram palavras que eram uma singular mistura de sons guturais e de vogais. Um deles, jovem de quatorze ou doze anos, parecia o mais vivo e o mais inteligente de todos; comeu com voracidade uma torta de corvo marinho, e contra nossa expectativa, preferiu a crosta. Ofereceram-lhe vinho Madeira, e ele bebeu mais de um copo fazendo contorções; apresentaram-lhe em seguida um copo de vinho doce do Cabo, e ele gostou tanto deste, que lambia constantemente os beiços e pediu um outro copo. Este segundo copo pôs seus espíritos animais em movimento, e começou a balbuciar com uma volubilidade prodigiosa; cabriolava nos quartos, queria que se lhe desse a lona impermeável que cobria a embarcação do comandante, e ficava muito irritado quando se lhe negava qualquer coisa. Pediu em seguida uma das garrafas vazias, e como não julgamos conveniente lha dar, saiu zangado. Vendo no tombadilho alguns de nossos domésticos que dobravam roupa branca, apoderou-se de uma toalha; e como se lhe arrancasse, encolerizou-se: batia com o pé, ameaçava, resmungava, e por fim tomou-se de tão mau humor que chegou a não mais descerrar os dentes. O procedimento deste jovem nos mostra o caráter impetuoso, impaciente, destes povos; deplorávamos ao mesmo tempo o efeito dos vinhos fortes. É uma felicidade para esta gente não conhecer nenhuma bebida embebedante; porque na embriaguez seriam ainda mais ferozes e mais indomáveis.

A 29, trinta naturais do país nos visitaram e nos trouxeram uma grande quantidade de peixes. Levei um destes Zelandeses ao jardim criado pela equipagem do *Aventure*, e mostrei-lhe algumas batatas. Parecia que elas iam prosperar, e o indiano ficou tão encantado que, espontaneamente pôs-se a virar a terra em volta das plantas. Levaram-no em seguida aos jardins outros, e mostraram os nabos grandes, as nabijas, as

cenouras, e as cherivias; estas raízes, como as batatas, lhes foram realmente muito úteis. Foi-nos fácil dar uma idéia destas raízes, comparando às que elles conheciam.

Entre elles achavam-se várias mulheres, que tinham os lábios tatuados de azul escuro; um vermelho vivo obtido por uma mistura de ocre e de óleo, cobria suas faces. Elas tinham, como as da baía Dusky, as pernas finas e tortas, grossos joelhos carnudos, o que provem certamente do pouco exercício que fazem e do hábito de sentarem-se com as pernas cruzadas. Nossos marinheiros, que não haviam visto mulheres desde o Cabo, acharam-nas muito bonitas; e suas propostas tendo sido bem acolhidas, não tiveram boa opinião sôbre a castidade das Zelandesas.

Convidamos para nossos quartos vários dêstes Zelandeses; e enquanto M. Hodges se occupava em pintar as figuras as mais expressivas, procurávamos mantê-los sentados alguns momentos divertindo-os com bagatelas que lhes mostrávamos, e que lhes oferecíamos às vêzes. Em geral, tinham muita fisionomia, sobretudo os velhos que usam longas cabeleiras e barbas brancas e grisalhas; os cabelos extremamente espessos que caíam em desordem sôbre o rosto dos jovens, acentuavam ainda a expressão selvagem de seu olhar.

Algumas horas depois de sua chegada a bordo, êstes Indianos puseram-se a roubar e esconder tudo o que caía em suas mãos. Descobriu-se quem tinha roubado e passa de um para outro uma grande ampulheta, uma lâmpada, lenços e facas: expulsou-se ignominiosamente êstes ladrões, e se os proibiu formalmente de jamais entrar a bordo. Acabrunhados pelo pêso da vergonha, sua cólera acendeu-se, e um deles, uma vez em sua piroga, proferiu ameaças e fez gestos frenéticos.

Duas ou três famílias dêstes Indianos estabeleceram suas habitações perto de nós; diàriamente iam à pesca, e nos vendiam o fruto de seus trabalho. Ressentimos logo os felizes efeitos desta proximidade, porque não éramos tão hábeis pescadores como elles, e não temos nenhum processo de pescar que se iguale aos deles.

A 1º de junho, recebemos a visita de Zelandeses que ainda não tínhamos visto. Suas pirogas eram de diferentes tamanhos, e, o que é raro, três tinham velas, isto é, esteiras triangulares fixadas ao mastro e a uma vêrga, e que formando um ângulo agudo com o pé do mastro, se enrolava muito facilmente. Cinco tufos de penas cinzentas decoravam o bordo exterior ou a parte mais larga da vela. Estas pirogas não apresentavam esta perfeição de escultura e de desenho que constatee por ocasião de minha primeira viagem; pareciam velhas e usadas,

tinham também, a vante e a ré, pangaios bem feitos e de que a palheta era pontuda. Os naturais que as guarneciam nos venderam vários ornamentos que eram novos para nós, e sobretudo pedaços de pedra verde talhadas de diversas maneiras, em forma de machados, pendentes de orelhas e pequenos anéis; outros representavam uma figura humana contornada e reforçada, na qual se havia colocado dous olhos monstruosos feitos de madreperla ou outras conchas. Os Indianos dos dous sexos traziam suspensos em seus peitos uma dessas pequenas figuras, que chamam *Etighie*, e é talvez para elles uma espécie de talismã.

Trocaram um avental de seu tecido mais fino coberto de penas vermelhas, de pedaços de pele de cachorro branco, e ornados de conchas. As mulheres usam semelhantes para a dança. O peito desta gente era decorado de vários colares de dentes humanos; elles os venderam com sofreguidão por utensilios de ferro ou missangas. Notamos em suas pirógas um grande número de cães que elles pareciam gostar muito e que elles traziam amarrados pelo meio do ventre; estes cães eram de pêlo longo, orelhas pontudas e parecia-se muito com o cão pastor descrito por Buffon. Eram de diversas côres: uns pintados, estes inteiramente negros, e outros perfeitamente brancos. Estes cães nutrem-se de peixe ou de alimentos que seus senhores comem, e que depois os matam para comerem a sua carne e se vestir com seu pêlo. Venderam-nos diversos destes animais; os velhos não quiseram comer nada, mas os jovens se acostumaram a nossas provisões.

Alguns dos Zelandeses, que estavam de bom humor, nos deram no castelo de pôpa o espetáculo de uma *heiva*, ou dança. Colocados em linha, despiram-se de suas vestimentas superiores; um deles cantou, e os outros acompanharam os gestos que elle fazia. Estendiam os braços e batiam alternativamente o solo com o pé, em contorções frenéticas; repetiam em côro as últimas palavras de seu canto, e distinguíamos uma espécie de metro, mas não estou certo que houvesse rima: a música era pouco variada e muito selvagem.

A 2 de junho, os navios estando quasi prontos a retomar o mar, enviei duas cabras para terra na costa oriental do canal, o macho tinha pouco mais de um ano, mas a fêmea era mais velha. Algum tempo antes da nossa chegada na baía Dusky, ela teve dous lindos cabritinhos, mas o frio os matou. O comandante Furneaux deixou também na enseada dos canibais, um varão e duas jovens porcas; de sorte que pensamos que a Nova-Zelândia será um dia cheia destes animais, si entretanto não forem destruídos pelos naturais do país antes de se tor-

narem selvagens: porque então não haverá mais perigo. Como os Zelândeses não sabem que os colocamos ali, passar-se-á, sem dúvida, algum tempo antes de serem descobertos.

Na nossa excursão a leste, vimos a maior foca que jamais vi. Nadava na superfície da água, e nos permitiu aproximar-mo-nos bastante para lhe dar um tiro de fuzil que foi ineficaz. Depois de uma caça de perto de uma hora, tivemos que abandoná-la. A julgar d'êste animal por seu volume, era provavelmente uma leão do mar.

A 3, o carpinteiro tomou um escaler e foi na costa oriental cortar madeira de que tínhamos necessidade. A sua volta foi cassada por uma piróga dupla cheia de Indianos; não se sabe qual o motivo de assim agirem: nosso escaler que não levava armas, fugiu a todo pano. A prudência aconselhava não cair em poder de cinquenta bárbaros que não teem outra lei nem outros princípios a não ser seus caprichos.

No dia seguinte de madrugada, alguns de nossos amigos trouxeram uma boa provisão de peixes. Um d'êles quis ir conosco, mas quando se tratou de partir, mudou de resolução, do mesmo modo que vários outros que haviam prometido ir com o comandante Furneaux.

Disseram-me que os Zelandeses tinham querido vender os filhos; mas reconheci logo que era um engano. Êste boato nasceu a bordo do *Aventure*, onde ninguém conhecia a língua e os filhos com êles, e no-los apresentavam na esperança que nós lhes dêssemos alguma cousa. Um homem apresentou-me assim seu filho, de cêrca de nove ou dez anos de idade; como se me afirmasse então que êles vendiam seus filhos, julguei que êle quisesse que eu comprasse o dêle; mas tendo-o interrogado a êste respeito, descobrí que apenas pedia para o pequeno uma camisa branca, e dei-lhe uma. A criança, encantada com seu novo vestuário, passeiou pelo navio e se mostrava com complacência a todos que encontrava. Esta liberdade ofendeu a um velho bode pouco condescendente, que o estendeu no convés com uma cabeçada; e o animal teria continuado si não se corresse em socorro da criança. Como a camisa d'êste último tivesse se sujado, êle não ousava aparecer diante do pai, que havia ficado na câmara, e foi preciso que M. Forster o levasse. A pobre criança fez-nos então uma lamentável narração a propósito de Gourcy, o grande cão, pois assim chamavam todos os quadrúpedes que tínhamos a bordo, e só se pôde acalmar lavando e secando sua camisa. Êste fato mostrará quanto estamos sujeitos a nos enganar sôbre as intenções d'êstes povos, e a lhes atribuir costumes nos quais nunca pensaram.

Cêrca das cinco horas, vimos uma grande dupla piróga, guarnecida por vinte ou trinta homens. Os Zelandeses nossos

amigos que estavam a bordo ficaram alarmados, e nos disseram que aquela gente sua inimiga e dois dentre êles, um tendo na mão um chuço, e o outro um machado de pedra, subiram na pôpa do navio e desafiaram seus inimigos. Os outros tomaram imediatamente suas pirógas e foram para terra; provavelmente para pôr em segurança suas mulheres e seus filhos. Os Indianos recém-chegados, que guarneciam a grande dupla piróga, pareceram fazer pouca atenção aos que estavam a nosso bordo, mas caminharam lentamente para nós.

Logo dois homens de um belo porte levantaram-se, um na prôa outro na pôpa da piróga, enquanto que os outros ficaram sentados. O primeiro tinha na mão uma planta verde, e de tempos a tempos dizia algumas palavras. Seu camarada pronunciava muito alto e de uma voz solene uma longa arenga bem articulada; êle elevava e baixava a voz de tôda a sorte de maneiras diferentes. Parecia alternativamente se interrogar, gabar-se, desafiar ao combate e a procurar nos persuadir; às vêzes êle falava bastante baixo, depois soltava de repente exclamações violentas: em seguida parava por um momento para respirar. Quando êle acabou seu discurso convidaram a subir a bordo; pareceu a princípio indeciso e desconfiado, mas arrebatado por sua coragem natural, êle subiu ao navio, e foi seguido de sua gente. Os dois oradores foram introduzidos na grande câmara, um chamava-se **Teiratou**.

Desde que êles estiveram entre nós, a paz se estabeleceu imediatamente de todos os lados. Não me pareceu que êstes recém-chegados tivesses desígnio de atacar seus compatriotas; pelo menos, si havia formado êste projeto, sentiram que não era nem o tempo nem o lugar de cometer hostilidades. Êstes estrangeiros perguntaram também, antes de tudo notícias de Tupia; e quando souberam de sua morte, exprimiram suas aflições de um modo que me pareceu exagerado. Ê entretanto certo que as luzes e os talentos de nosso Taitiense, a facilidade com a qual êle falava a língua dos Zelândeses, o haviam tornado caro a êstes bárbaros. Talvez êle fôsse mais próprio do que nós mesmos a levá-los ao estado de civilização a que chegaram as ilhas da Sociedade.

Teiratou e seus camaradas eram maiores que qualquer dos Zelândeses que havíamos visto até então. Não tínhamos visto entre os habitantes do canal da Rainha-Carlota vestimentas, ornamentos e armas tão ricas como as deles; e falavam com uma volubilidade absolutamente nova para nós. Tinham vários mantos cobertos quasi todos de pele de cachorro; além disso, traziam outros de fibras de **linho da Nova-Zelândia** (phormium tenax) absolutamente novos e embelezados por elegantes bordados, vermelhos, negro, e branco, simêtricamente alternados, e que se teria tomado por trabalho de povo civilizado. O negro é

tão fortemente impresso sôbre êstes panos que merece a atenção das manufaturarias, porque tem-se grande necessidade, na Inglaterra, de produções vegetais que forneçam esta côr de modo durável. Não nos foi possível conseguir esclarecimentos sôbre isso.

Esta gente era aliás tão suja quanto os Zelandeses que conhecíamos, e enxames de bicharia enchiam suas roupas. Uns tinham o rosto tatuado, outros punham-lhe ocre vermelho e óleo; ficavam encantados quando lhes esfregávamos as bochechas de vermelhão. Guardavam em pequenas cabaças ornadas de desenhos cavados e em relêvo um óleo muito fedorento; todos seus utensílios eram escultrados de maneira elegante e feitos com muito cuidado; a lâmina de um machado que nos venderam era do mais belo jaspe verde, o cabo era ornado de uma linda gravura.

Trouxeram-nos alguns instrumentos de música, entre êles uma trombeta ou tubo de madeira de cêrca de quatro pés de longo, que produzia um barulho selvagem, sempre sôbre a mesma nota; hábeis tocadores poderiam sem dúvida tirar dêle melhores sons. Uma figura humana decorava, como de ordinário, a prôa de suas pirôgas; mas, além dos olhos de madreperola, uma língua saía da bôca provavelmente porque êles usam, como as crianças entre nós, botar a língua para fora em sinal de desprezo e fazer um desafio a seus adversários.

Estabeleceu-se logo um comércio de trocas entre êles e nós. Compravam com muita sofreguidão nossas obras de ferro. Não foi possível impedir os marinheiros de trocar suas roupas por bagatelas sem utilidade e sem nenhum valor, o que me obrigou a mandar embora nossos hóspedes antes do que teria feito sem isso.

Sabendo o lugar para onde se haviam retirado, resolvi ir até lá, e tomei a chalupa com M. Forster e um de meus oficiais. O chefe e toda a tribu, composta de cêrca de cem pessoas, homens, mulheres e crianças, nos receberam bem. Ofereceram-nos medalhas de cobre dourado, que nos haviam encarregado de espalhar entre os novos povos como monumentos de nossa expedição. Numa das faces tinha a cabeça do rei, com a inscrição **George III, rei da Grã-Bretanha, da Escócia e da Irlanda**, e no verso dois navios de guerra, com êstes nomes a **Resolution** e a **Aventure**. Sôbre o exergo, lia-se a data de nossa partida da Inglaterra. Já havíamos dado algumas destas medalhas aos naturais da baía Dusky, e aos do canal da Rainha-Carlota.

É de notar que entre estas gentes, os chefes são sempre jovens, vigorosos, ativos. Sem dúvida escolhem, como os selvagens da América do Norte, homens corajosos e de talento

reconhecidos bons soldados; com efeito, um povo quase sempre em guerra tem necessidade de um chefe semelhante para animá-lo e dirigir. Quanto mais se considera o caracter guerreiro dos Zelandeses e sua maneira de viver em pequenas populações, mais esta escolha parece necessária. Eles compreenderam perfeitamente que as qualidades de um chefe não se transmitem a seus filhos, e que o govêrno hereditário tende algumas vêzes ao despotismo

... Talvez se pergunte como êstes Zelândeses nunca tendo visto o *Endeavour*, nem ninguém de sua equipagem, souberam o nome de Tupia; e porque encontra-se entre êles objetos que só poderam provir dêste navio. Responderei que o nome de Tupia era tão popular entre êles por ocasião de minha primeira expedição, que provàvelmente espalhou-se por uma grande parte da Nova-Zelândia e que se tornou familiar a todos. Teriam igualmente pedido notícias de Tupia ao primeiro navio que aportasse em suas costas, qualquer que fôsse a nacionalidade a que pertencesse. Da mesma sorte, a maior parte que deixou na Nova-Zelândia o *Endeavour* passaram sem dúvida em mãos de gente que nunca viram êste navio.

Os dois navios estando prontos a retomar o mar, dei ao comandante Forneaux o diário da derrota que me propunha fazer. Indiquei-lhe, em caso de separação, Taiti como rendez-vous. A 7 de junho, aparelhámos de conserva com a *Aventure*. A 8, estávamos fora do estreito.

Contemplávamos êste mar imenso, que os primeiros navegadores tinham atravessado sômente sob a zona tórrida, e onde os geógrafos supunham uma grande extensão de terra que chamavam continente austral. Antes da viagem do *Endeavour*, a Nova-Zelândia era considerada como a costa ocidental desta terra desconhecida, e dizia-se que as ilhas pretendidas descobertas perto da América formavam-lhe as costas orientais. Como havia penetrado até aos 40° sul sem encontrar terra, a opinião pública restringiu o continente austral a limites mais estreitos, mas ainda bastante consideráveis para ocupar a atenção dos navegadores. Íamos entrar nestas paragens novas, e singrar para leste entre o 50° de latitude e o 40°; várias pessoas da equipagem julgavam que breve desembarcaríamos em costas cujas produções preciosas recompensariam nossos sofrimentos.

A 11, passámos o meridiano de 180°, entrámos na longitude oeste. Os oficiais, que não podiam ainda acostumar-se às provisões salgadas, mataram um cão negro. Comemos no jantar um quarto assado, cujo sabor era exatamente o mesmo que a do carneiro.

A 14, de julho, aos 42° — 30' de latitude e 137° — 58' lenha que parecia coberta de mariscos; e foi-nos impossível adi-

vinhar a que tempo ela estava neste mar, nem donde e como havia chegado ali. A 17, tendo chegado a 133° — 32' de longitude oeste, isto é, um gráu e meio mais a oeste do que havia proposto, e nada annunciando proximidade de terra, governei a nordeste, a fim de reconhecer uma extensão de mar onde nenhum navegador que eu sáiba tenha ainda penetrado.

Acabávamos de passar dias muito aborrecidos a procurar êste continente central de que se supunha a existência nos lugares em que reconhecemos. O clima tinha sido rigoroso, os ventos contrários, não sobreveio nenhum acontecimento interessante; mas pelo menos estamos certos que não há grande terra no mar do Sul nas vizinhanças das latitudes médias.

O 20 de julho foi notável porque não vimos um único pássaro; não se havia passado ainda um único dia desde que tínhamos deixado terra sem que tivéssemos visto ou albatrozes, ou talhas-mar, ou pintadas, ou petréis azuis, ou galinhas do porto Egmont. Neste dia, ao contrário, não descobrimos absolutamente nada que pudesse nos fazer pensar que existissem terras na natureza. O sol poente derramava sôbre as nuvens tintas de um amarelo o mais brilhante; o que nos persuadiu ainda mais que as côres do firmamento não são em nenhuma parte tão ricas e tão belas como nas vizinhanças dos trópicos.

A 29, enviei a bordo da *Aventure* para me informar da saúde da equipagem. Tinha sabido que o comandante Furneaux tinha doentes; seu cozinheiro tinha morrido, e o escorbuto, o fluxo de sangue retinham fora do serviço vinte de seus melhores marinheiros. A bordo da *Resolution* tínhamos apenas três sôbre a lista dos doentes, e um só atacado de escorbuto. Não é fora de propósito dizer aqui que o escorbuto é mais perigoso e mais virulento sob os climas quentes que sob os climas frios. Enquanto estivemos nas altas latitudes, êle não se manifestou, ou pelo menos atacou sômente alguns individuos de má constituição; mas mal tivemos dez dias de calor, que um homem morreu e que uma quasi-epidemia se declarou a bordo da *Aventure*. Parece que o calor contribui para a inflamação e a putrefacção que caracteriza esta moléstia; e em geral ela produzia langor e fraqueza mesmo entre os que não tinham o escorbuto.

Estávamos, a 1º de agôsto, ao norte do caminho seguido em 1767 pelo comandante Carteret, e não tinha nenhuma esperança de descobrir um continente. Só podia esperar encontrar ilhas até que voltássemos de novo ao sul. Compreendendo minha primeira viagem, já tinha atravessado o espaço de mais de trinta gráus em latitude sem encontrar nada que me desse o menor motivo de pensar que há um continente austral. Ao contrário, tudo me levava a crer que êle não existe entre o meridiano da América e a Nova-Zelândia.

A 6 de agosto enviei uma chalupa ao comandante Furneaux, que veio jantar comigo. Informou-me que sua equipagem passava muito melhor, que o fluxo de sangue tinha cessado e que o escorbuto diminuía. Ele tinha por acaso a cidra; deu a seus escorbúticos, o que não contribuiu pouco a esta feliz mudança.

Vemos constantemente peixes voadores, golfinhos, etc. Mas não pudemos apanhar nenhum; seria preciso para isso uma habilidade que nossos marinheiros e mesmo nossos oficiais não tinham.

Os golfinhos e os bonitos davam caça a bandos de peixes voadores, como havíamos visto no Atlântico, enquanto que muitos pássaros negros de longas asas e cauda bi-furcada, e que chamam comumente *fragatas*, elevavam-se muito alto no ar e de lá caíam com uma velocidade espantosa sobre um peixe que viam nadando, e nunca deixavam de tocá-los com o bico. Sabe-se que as gaivotas, pássaros do mesmo gênero, procedem do mesmo modo no mar da Inglaterra para apanhar o peixe. Os pescadores da costa colocam um arenque na ponta de uma faca presa a uma tábua flutuante, e o pássaro precipitando-se sobre êle, se transpassa êle próprio.

A 11 de agosto, ao romper do dia, viu-se terra ao sul; aproximando-nos, reconhecemos que era uma ilha de cerca de duas léguas de extensão e coberta de vegetação por cima da qual os coqueiros mostravam suas cabeças levantadas. Julguei ser uma das ilhas descobertas por M. de Bougainville; e conforme o nome do navio, chamei-a **Ilha da Resolução**. Às seis horas da tarde viu-se do alto dos mastros uma segunda terra; é provavelmente uma das outras ilhas que M. de Bougainville descobriu. Chamei-a **Ilha Duvidosa**.

A 12, ao despontar do dia, descobrimos terra bem pela prôa, na distância de cerca de duas milhas; de sorte que o nascer do dia nos veio avisar do perigo que corríamos. Achou-se que era uma destas ilhas baixas ou meio submersas; ou antes um grande banco de coral de vinte léguas de perímetro. Esta ilha, a que dei o nome do comandante Furneaux, acha-se pouco mais ou menos nas mesmas latitude e longitude que uma das ilhas descobertas por M. de Bougainville.

A 13, vimos uma outra destas ilhas baixas, a que chamei **Ilha da Aventura**. M. de Bougainville chama com razão este grupo de ilhas, baixas e submersas **Arquipélago Perigoso**. Estas ilhas estão no nível do mar em sua parte inferior, e elevadas apenas de três a seis pés nas outras. Sua forma é muitas

vêzes circular. Encerram em seu centro uma espécie de lago de água salgada; e a profundidade da água em volta é incomensurável. Os rochedos elevando-se perpendicularmente do fundo produzem pouca coisa, sendo os coqueiros provávelmente o que elas teem de melhor. Apesar desta esterilidade, apesar de sua pequenez, são na sua maioria habitadas.

Logo que montámos estas ilhas baixas, rumámos para Taiti.

# REVISTA DE REVISTAS

**SUMÁRIO — Uma vista de olhos sôbre o Oriente Médio — A Guerra: sempre uma arte — Qual a razão por que um marinheiro fala como marinheiro.**

## UMA VISTA DE OLHOS SÓBRE O ORIENTE MÉDIO

(Tradução de o «Background» — Public Services Division — Department of State — maio de 1957)

Este fundo panorâmico, com exceção apenas de algumas palavras de apresentação e várias alterações insignificantes de redação, é o texto da conferência do deputado e subsecretário de estado Robert Murph, na universidade Georgetown, em Washington, D. C., no dia 14 de março de 1957.

Os Estados Unidos têm vitais interesses de segurança no Oriente Médio, interesses êsses que se ampliam com o nosso papel de chefe do mundo livre.

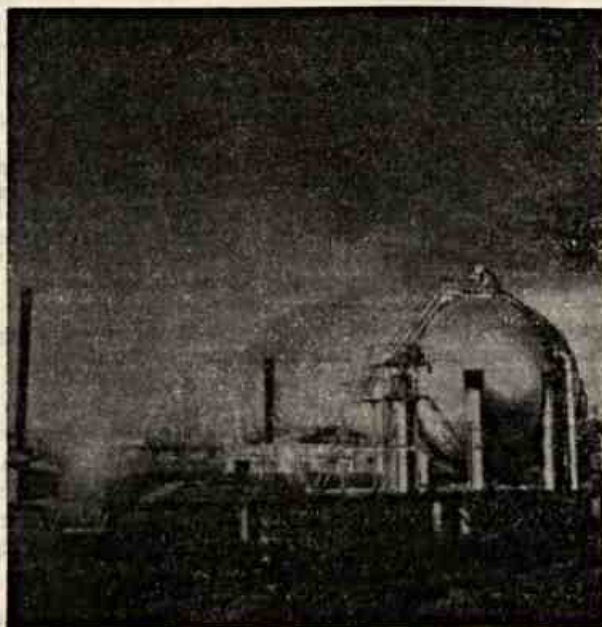
Em primeiro lugar, equivaleria a um grande recuo nesta luta formidável se os duzentos e tantos milhões de Muçulmanos não se persuadirem de que poderão cumprir o destino que lhes cabe entre as nações sob o domínio do comunismo internacional. A União Soviética tornou-se ativíssima naquela região. Seus intentos comunistas são evidentes.

Em segundo caso, a região do Oriente Médio contém exatamente cerca de 75 por cento ou mais dos recursos petrolíferos do mundo sob seu solo arenoso. O constante e ininterrupto escoamento dêsse petróleo é essencial para o poder econômico e militar dos nossos Aliados europeus, e por seu turno imprescindível para a nossa própria segurança. Embora possamos, como está sendo demonstrado atualmente, suprir temporariamente os nossos Aliados europeus que necessitarem de petróleo, a drenagem das reservas do Hemisfério Ocidental durante longo tempo viria enfraquecer enormemente o mundo livre.

Finalmente, a região do Oriente Médio pròpriamente dito tem grande importância geográfica estratégica. Ela controla não só o solo como as linhas marítimas que ligam a Ásia com as fontes de matéria prima, e com a Europa ocidental, que é o maior fornecedor da Ásia no tocante a produtos manufaturados,

que são indispensáveis para seu progresso. Ela domina na passagem para a África, possuidora de vastos recursos, em homens e minérios, que ora começam a desempenhar um papel importante no palco mundial.

Daí o motivo por que os EE.UU. precisam agir com um elevado grau de responsabilidade e imparcialidade amigável nos entrechoques dos interesses nacionais que estão mantendo o Oriente Médio em estado de agitação. Consideramos amigos os povos que habitam a região, e desejamos que eles se conservem nossos amigos.



#### Visão noturna da «Iraq Petroleum Company» em Kirkuk

O magno problema interno, que ensombra tôdas as iniciativas na região, é a luta Árabe-Israel. A criação do Estado de Israel projeta-se sobre um fundo panorâmico bastante significativo e brilhante. Olhemos para a origem e causas de algumas das situações que apreciamos na região, na esperança de que os nossos objetivos atuais e maneiras de agir sejam mais prontamente compreendidos.

#### EMERGÊNCIA DO NACIONALISMO NO ORIENTE MÉDIO

Um magnífico ponto de partida encontra-se na origem do nacionalismo no Oriente Médio durante a última metade do século XIX. O Império Otomano tornara-se até então acostu-

mado ao papel de um «doente crônico», mas as forças do nacionalismo já estavam agindo entre seus povos. Um jornalista vienense, Theodore Herzl, levado pelo clamor e complicações do caso Dreyfus na França, decidiu que o povo judeu não poderia alcançar uma situação de estabilidade permanente enquanto não fosse tratado como uma entidade nacional. Ele conseguiu restabelecer a velha ambição religiosa que os judeus tinham de regressar à terra Santa e de acordo com as condições do nacionalismo moderno.

Essas mesmas forças trabalhavam entre os povos Arabes do Império Otomano. O rápido aparecimento do Egito sob o domínio de Muhammad Ali, nos primeiros anos do século, como uma potência capaz de desafiar o mundo, dera novas esperanças aos que sonhavam com dias em que um califa árabe pudesse imperar num Islão unido. Nós, Americanos, tínhamos muito mais que pouca coisa que ver com o surgir de um nacionalismo árabe que pensava e falava em termos populares do dia. Foi nas nossas instituições educacionais e missionárias, situadas na área, que a língua árabe renasceu, e onde a nossa filosofia política alcançou aceitação calorosa.

**As Potências Aliadas na Segunda Guerra Mundial.** O apêlo ao nacionalismo judeu tomou a forma da Declaração Balfour, em 2 de novembro de 1917, e o apêlo aos Arabes transpareceu sob o molde de garantias e estímulos ao xerife de Méca, protetor dos Lugares Santos do Islão que se revoltou contra o senhorio dos Turcos na esperança de ascender ao novo califado. A figura romântica de Lawrence of Arabia seguia ativa à frente das páginas históricas.

Ao finalizar a guerra, os Inglêses viram-se possuidores do mandato sobre uma área que lhes foi outorgada pela Liga das Nações. Essa área demonstrou logo ser quase tão minguada em recursos quanto era rica em tradições religiosas, históricas, e controversias. Foi logo dividida em duas entidades distintas: — a Palestina e a Transjordânia.

A Transjordânia nasceu como um feudo do falecido rei Abdullah, que era um dos filhos do xerife de Méca. Seu irmão Faisal, que fôra proclamado rei da Síria, era perseguido pelos Franceses em Damasco, onde procuravam firmar a autoridade que lhes fôra conferida pela Liga, com mandato sobre a Síria e o Líbano. A presença de Abdullah na Síria constituiria um embaraço para os inglêss, pelo que lhe pediram que transferisse sua viagem e ficasse na Jordânia, onde formariam para ele um estado. Winston Churchill disse como ele criou a Transjordânia, quando, numa tarde de domingo, ele se encontrava em Jerusalém. Tudo isso acabou, e durante a vida do rei Abdullah o Estado da Transjordânia foi um modelo de colaboração íntima entre os Arabes e a

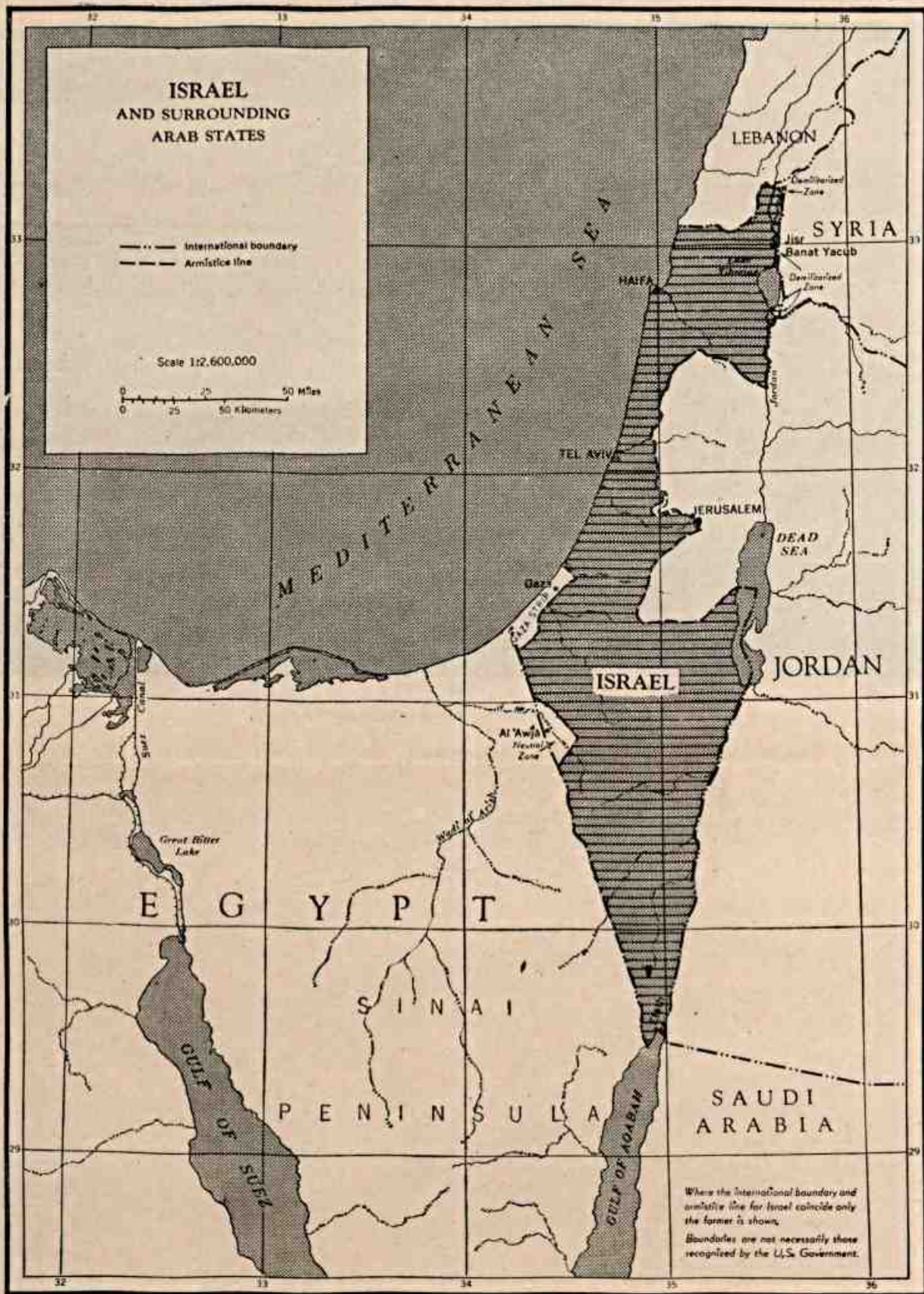
Grã-Bretanha. A Legião Árabe criou-se, foi mantida pelos Ingêleses, e provou seu valor quando colaborou com as forças aliadas para dominar, em 1941, a revolta no Iraque.

Na Palestina, porção do mandato que fica ao oeste do rio Jordão, houve um rápido progresso econômico e social, pois os Judeus, procedentes de todos os quadrantes do globo, vieram participar da tarefa de drenar os pântanos e fazer florescer o deserto. Tornou-se logo evidente, porém, que a reconciliação dos nacionalismos árabe e judeu não seria uma fácil tarefa. Houve derramamento de sangue entre Arabes e Judeus logo depois de começar o mandato. Para falarmos a verdade, o período mais longo de tranqüilidade na Palestina foi o que ocorreu durante a Segunda Guerra Mundial, quando a magnitude dos acontecimentos no cenário mundial subrepujava o conflito local.

### DIVISÃO DA PALESTINA

Terminada a Segunda Guerra Mundial, as violências irromperam novamente na Palestina. A Inglaterra fez um supremo esforço final para chegar a um acôrdo amigável entre Arabes e Judeus. Tendo êle fracassado, os Ingêleses entregaram o caso às Nações Unidas. Depois de enviarem uma comissão ao local para estudar a questão e apresentar seus conselhos, a «United Nations General Assembly», aprovou, em novembro de 1947, a proposta que aconselhava não só a divisão da Palestina num estado árabe e outro judeu, politicamente independentes, mas em união econômica, como também a internacionalização territorial de Jerusalém. Os líderes judeus decidiram aceitar essa proposta, muito embora ela ainda ficasse muito aquêm de suas expectativas, e proclamaram em maio de 1948 a condição do novo Estado. Os chefes árabes, residentes na Palestina e os que se encontravam fora dela, decidiram contestar pela força uma tal resolução.

Os Estados Unidos apoiaram veementemente na Assembléia Geral, a resolução da divisão, e estavam bastante interessados em se chegar a uma solução pacífica para o caso. A luta armada irrompeu em 1948, e continuou através de várias interrupções de tréguas das Nações Unidas, até que os Acôrdos para Armistício Geral foram assinados em 1949 sob as diretrizes do «Security Council». Tais acôrdos nada mais foram do que o primeiro passo num processo que conduzisse à paz entre as partes interessadas, orientado sob os auspícios das Nações Unidas. Eles se manoveram até hoje como os únicos acôrdos internacionais e reguladores das relações entre Israel e os vizinhos Estados Arabes. A Ralph Bunche (subsecretário das Nações Unidas) muito se deve em grande parte da negociação feliz desses acôrdos.



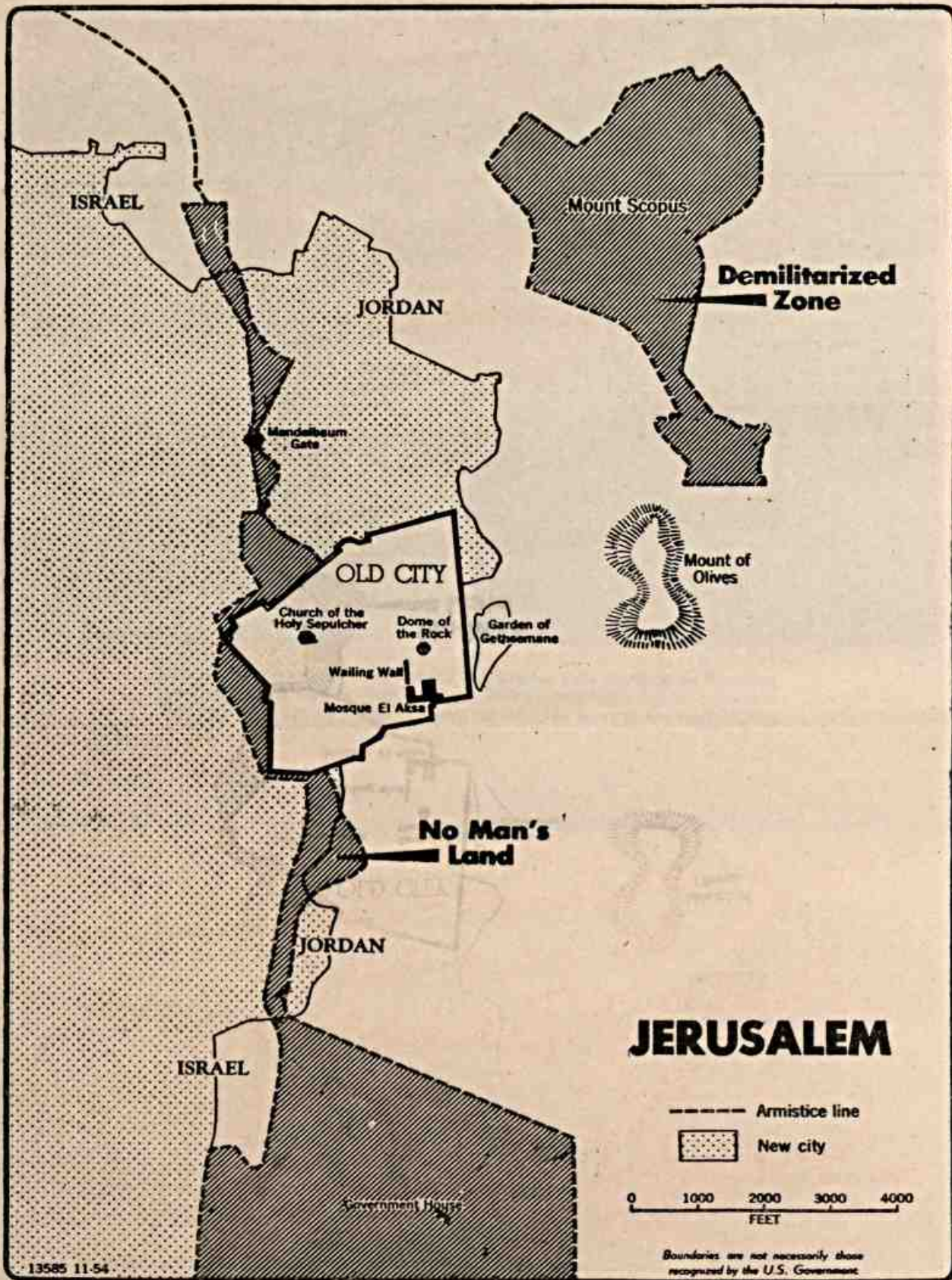
Israel e os Estados Arabes circunvizinhos



Vista aérea da moderna cidade de Jerusalém

A situação territorial resultante das Conversações do Armistício foi inteiramente diferente da que se tratou na resolução do desmembramento. Israel, que surpreendera o mundo com sua bravura militar, estava ocupando território muito mais considerável do que o distribuído originariamente ao estado judaico. A Transjordânia, cuja Legião Árabe era a mais eficiente força árabe de combate, teve a posse das montanhas judaicas que se estendem do Nablus ao Hebron. Esse território foi oficialmente incorporado à Transjordânia, que, entretantes, (em 1950) mudou o nome para reino Hashemita do Jordão. A proposta para a formação de um estado árabe independente em união econômica com o estado judaico foi posta à margem, tal como a que se referia à internacionalização de Jerusalém. Jerusalém tem sido dividida e encontra-se sob ocupação **de facto** dos Israelitas, na Nova Cidade, e dos Jordânicos, na velha. Esses factos estavam destinados a ter repercussões tremendas na Jordânia, que não mais foi uma entidade árabe pacífica e ordeira que pedia para os Britânicos. Sua população triplicava de noite para o dia, e um terço dela se compunha de refugiados árabes que viviam à custa de uma pensão concedida pelas Nações Unidas. A nova Jordânia suspeitava da amizade britânica em consequência do conflito da Palestina. Seguindo o exemplo de outras nações da região, a Jordânia desejou proclamar sua soberania completa e independência, rompendo os tão duradouros laços com as maiores potências do Ocidente. O assassinato do rei Abdullah, aliado firme da Inglaterra, em 1951; a eliminação do general Glubb da Legião Árabe em 1955; o rancor contra a Grã-Bretanha por ter empreendido operações militares contra o Egito — tudo isso apressou o desejo de reduzir a influência britânica. O Tratado Anglo-Jordânico de 1948, pelo qual os Inglêses garantiam a integridade territorial da Jordânia e subsidiavam o estabelecimento de sua defesa, ficou extinto em 13 de março de 1957. A Jordânia, que reconhece sua falta de viabilidade econômica e reconhece necessitar de auxílio estrangeiro, foi procurar tal assistência nos Estados Árabes do Egito, Síria e Arábia Saudita. Os Jordânicos expressaram a esperança de que os EE. UU. poderiam aumentar também seu auxílio. É difícil conjecturar-se um futuro firme e próximo para a Jordânia, sem um convênio Árabe - Israelense.

Israel tem triplicado sua população desde 1948, além de apresentar um considerável progresso econômico, progresso esse que tem sido prejudicado gradativamente pela falta de estabilidade política na região. Contudo, Israel combate diariamente os obstáculos que se criam, devidos à constante hostilidade árabe; já está habituado a circunscrever os incidentes, as guerras econômicas, e a falta de qualquer espécie de intercâmbio com seus vizinhos imediatos.



13585 11-54



**Refugiados árabes, entre os 219 000 amparados pela Agência de Socorros e Trabalhos das Nações Unidas (U. N. Relief and Works Agency), aguardando suas rações na Faixa de Gaza, em seguida às recentes hostilidades**

Merece ser tomada em consideração aqui uma nota histórica sobre a **maneira e o porque** a Faixa de Gaza (Gaza Strip) surgiu. O território da cidade de Gaza, e as terras que lhe ficavam ao norte e ao sul, foi cedido ao estado árabe conforme resolução que constava da divisão territorial de 1947. Quando o Egito empreendeu as operações militares, em 1948, êle penetrou no território da Palestina pela velha fronteira internacional ao sul de Gaza. Quando terminaram as hostilidades e após a assinatura do armistício, o Egito ocupava uma faixa territorial de 5 x 25 milhas à margem do Mediterrâneo, e Gaza achava-se aproximadamente em seu centro. O Egito continuou ocupando o território em virtude do acôrdo do armistício, nunca reclamou soberania sobre êle, e declarou apenas que o mantinha por moitvo de ocupação militar até a conclusão de um tratado definitivo de paz que assegurasse os direitos dos Arabes na Palestina. Além da população indígena de uns 60 000 homens, havia mais 200 000 árabes refugiados, provenientes das terras que constituem hoje a nova Israel. Assim sendo, muito antes mesmo da criação da Fôrça de Emergência das Nações Unidas (United Nations Emergency Force), as Nações Unidas tinham grande responsabilidade na distribuição de assistência e subsistência a duas têrças partes, no mínimo, da população de Gaza.

### O NOVO REGIME NO EGITO

O Egito é a ponta de lança da hostilidade árabe contra Israel. Êle, também, tem sofrido importantes alterações nos últimos tempos. Novos chefes revolucionários forçaram a abdicação do rei Farouk em 1952, e proclamaram a república em 1953. O novo regime entregou-se entusiasticamente à tarefa de melhorar as básicas condições econômicas. Surgiram grandes organizações. A atenção voltou-se para projetos de irrigação destinados a tornar úteis as terras desérticas. A aprovação da lei proposta para tomentar o investimento estrangeiro instigava a apreciação real sobre o auxilio externo às necessidades do país. Houve mesmo um vislumbre tênue de esperança de chegar-se a um entendimento real e racional sobre o grandemente emocional caso da Palestina.

Os EE.UU. incentivaram e apoiaram essa aparentemente devotaã liderança. Procuramos promover um entendimento e reconciliação entre o Egito e a Grã-Bretanha na contenda tão longa sobre a posse da base britânica no Suez. Sem preocupação partidária ou pressão com relação a qualquer dos dois lados, laboramos para manter aberta a avenida da conciliação, e, pouco antes do segundo aniversário do regime no Egito, anunciou-se um acôrdo sobre aquêle espinhoso caso. Oferecemos assistência técnica para estimular o passo do progresso e da ajuda eco-

nômica, de acôrdo com a capacidade assimilativa do país, para acelerar a marcha do crescimento econômico. Nestes últimos cinco anos nós temos provido o Egito de recursos sob várias modalidades e que montam a 90 milhões de dólares.



**O Presidente Eisenhower cumprimentando o rei Saud, da Arábia Saudita, no aeroporto de Washington**

Reconhecendo a necessidade que o país tinha de reforçar sua segurança interna e manter suas defesas preparadas, as Nações Unidas demonstraram boa vontade em pôr à disposição do novo governo quantidades razoáveis de armas defensivas. Os chefes egípcios estudaram o caso de um acôrdo de concessões de auxílio, para o qual nos achávamos preparados, mas rejeitaram-no. Eles pediram para comprar armas. Tiveram dificuldade em pagá-las, e nós concordamos em considerar a alternativa de concêrto financeiro. Fomos vencidos por quem ofereceu melhores condições de pagamento. O Egito comprou armas soviéticas em troca de algodão egípcio — aliás um produto que abarrotava nossos depósitos e cuja importação em quantidade não nos preocupava.

Embora bastante preocupados diante dessa demonstração prejudicial dos Soviétés nesta arena, nós procuramos continuar a cooperação frutífera com o Egito em outras esteras de atividades. O desejo que o Egito tinha de acumular dentro de suas próprias fronteiras as águas desperdiçadas do Nilo recebeu nossa simpática consideração. Nós não nos esquecíamos de certa opinião abalizada que asseverava que a acumulação da umidade no curso superior do Nilo, fora das fronteiras egípcias, redundaria em menos perda dela por evaporação. Não nos descuidávamos dos direitos dos outros estados ribeirinhos, e a nossa oferta para auxiliar nos trabalhos da represa Aswan pressupôs acôrdo na divisão das águas. Entretanto, fundamentalmente, parecia como se os chefes egípcios estivessem inteiramente resolvidos a empregar seus recursos na Reprêsa Alta (High Dam). Essa determinação dêles parecia ser uma impulsionadora força econômica, pelo que oferecemos o nosso auxílio. O Egito, em resposta, solicitou que a nossa colaboração fôsse ofertada em bases que nos causaram apreensões. Chegamos relutantemente à conclusão que outros compromissos haviam solapado a possibilidade de o Egito manter conosco seu esfôrço econômico, sem o qual o nosso auxílio seria infrutífero.

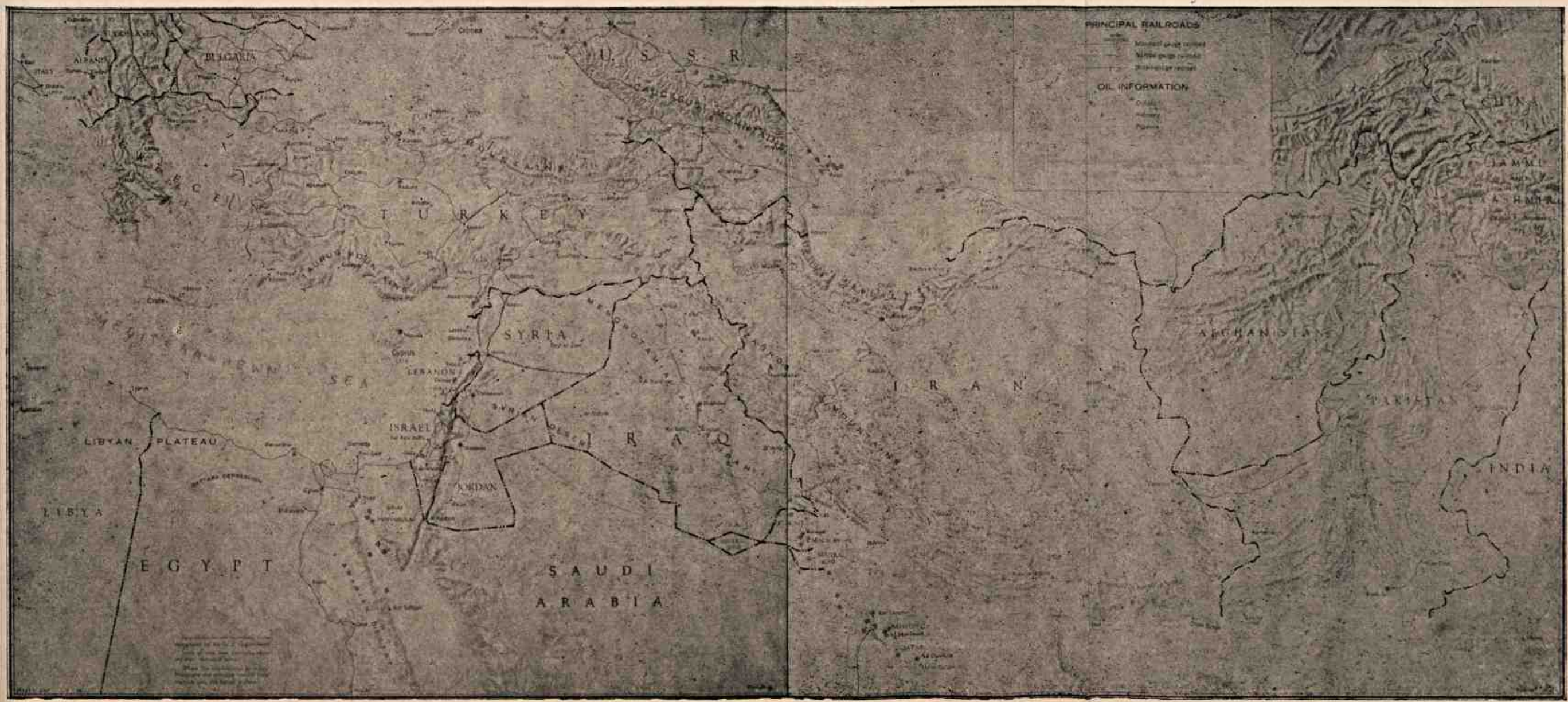
Continuamos desejosos de prestar auxílio noutros projetos menos ambiciosos. Anunciamos nossa resolução com referência à reprêsa de Aswan em 19 de julho do ano passado. Em 26, Nasser nacionalizou a Companhia do Canal de Suez.

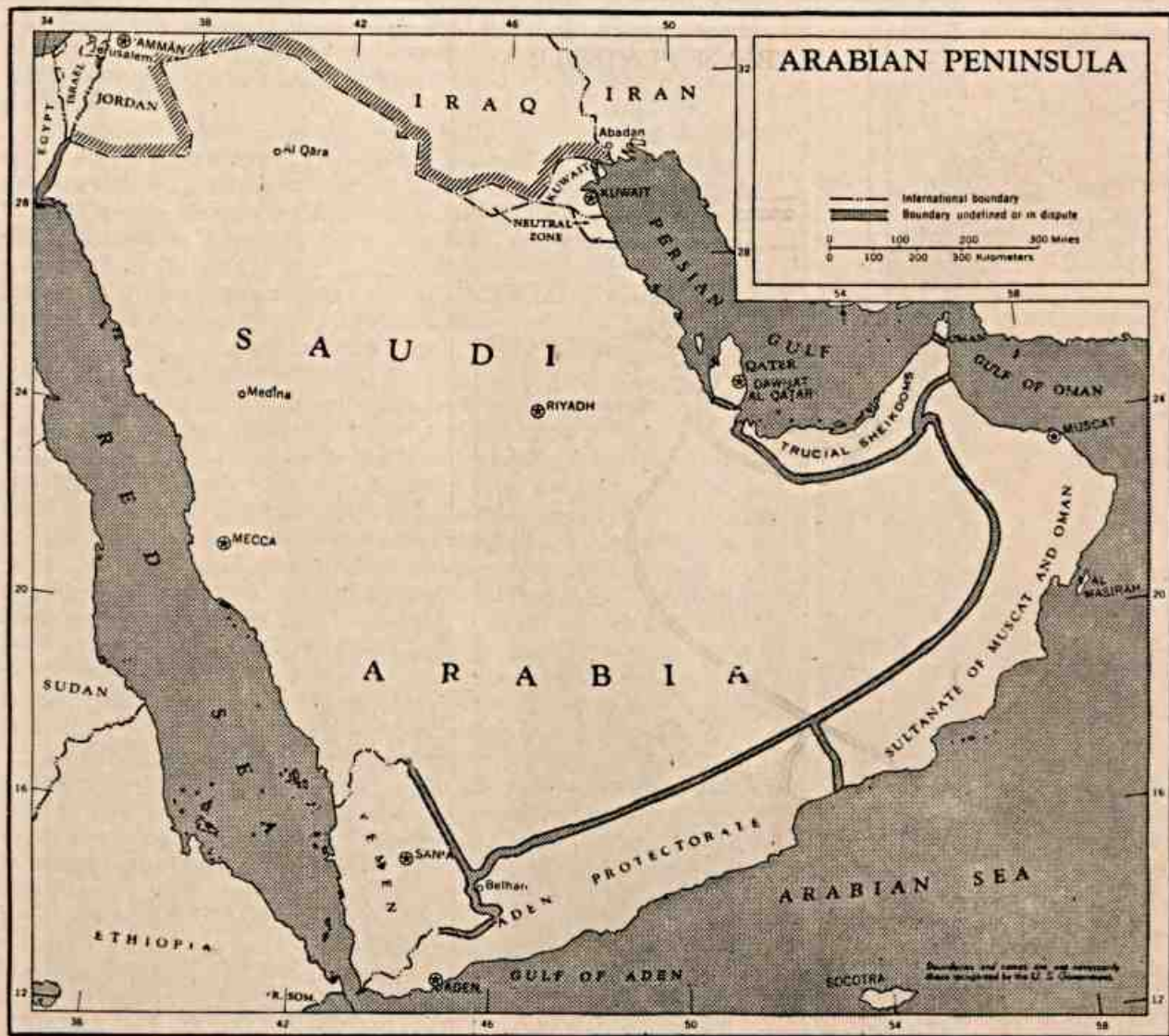
A realidade persistente, desagradável dos fatos da vida econômica não eram convenientes à natureza de relações que desejávamos alimentar. Sentimos que êsses casos econômicos não poderiam ser contrariados. Nossos pontos de vista eram recebidos com suspeição e incompreensão pela sensibilidade colonial da opinião árabe, que os acoimava de interesses egoísticos.

Nossa esperança de cooperação era ofuscada por um legado histórico que na sua maior parte envolvia outras nações e não os EE.UU. Isso é irônico mas é a base da nossa situação no Egito, na Síria, e, em menor grau, noutras partes da região. Êsse não é, felizmente, o caso no Líbano, nação avançada e conhecedora da sofística mundial, e com a qual mantemos relações amigáveis, bem como na Arábia Saudita, no Iraque, em alguns outras países.

### A PENÍNSULA DA ARABIA

A proporção que nos afastamos dos países que ficam no centro da discórdia árabe-israelense, também muda o foco do nosso interesse e preocupação no Oriente Médio. A visita recente do rei Scud foi a representação simbólica de uma cres-





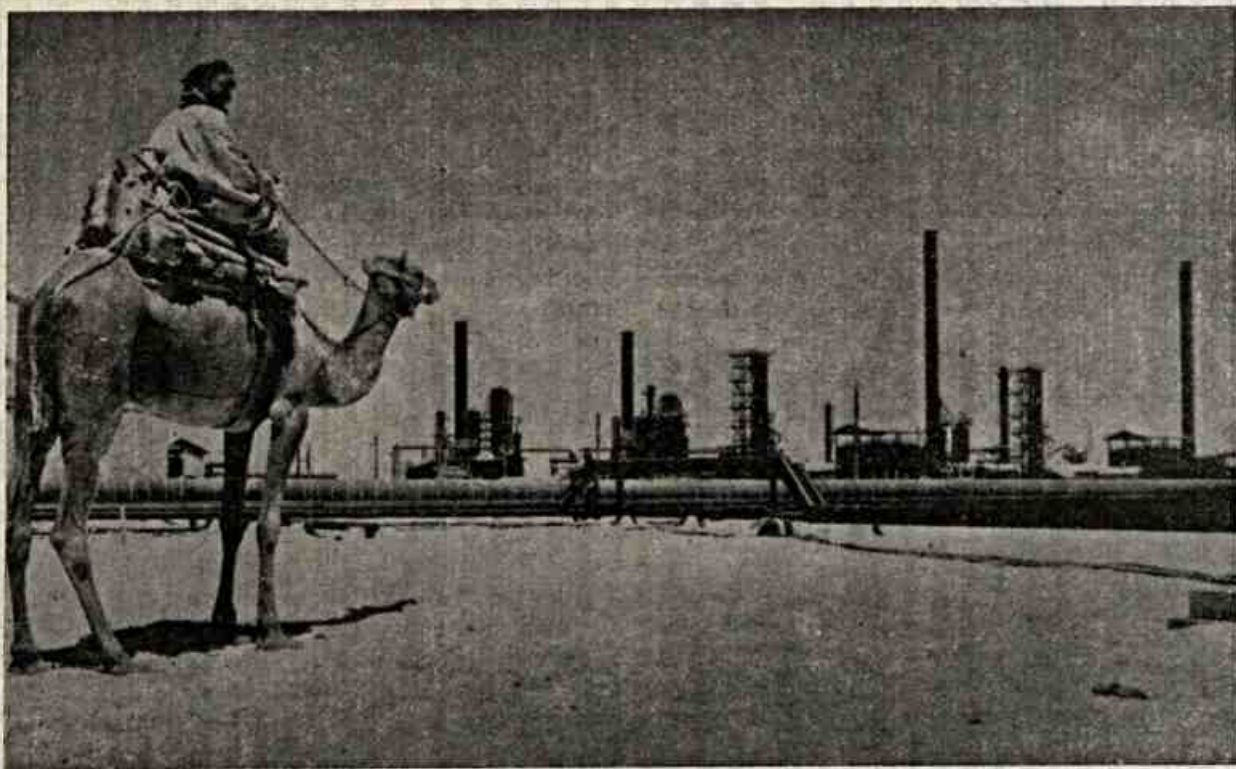
cente projeção luminosa sobre uma das regiões menos conhecidas do mundo árabe, a península da Arábia. Ela tem aproximadamente uma terça parte da superfície dos EE.UU., possui vários povos, regiões, recursos e legado histórico. É o berço do moderno povo árabe. Foi no passado o domicílio de imperantes célebres, tais como a rainha de Sabá, e de lá vinham provavelmente, dos seus planaltos, as especiarias e os incensos dos tempos bíblicos.

Desde a consolidação de Saudi em 1925, a Arábia Saudita tem sido o mais vasto e, por muitos motivos, o mais importante dos estados da península. Os EE.UU., têm mantido relações de importância especial com esse reino desde 1930, e agora estão negociando com ele um acordo que dará posteriormente a cooperação. O rei Saud é um importante chefe árabe, e, como zelador dos relicários sagrados em Méca e Medina, é uma figura de projeção crescente no mundo árabe. Firmemente contrário ao comunismo, ele segue a tradicional política paterna de íntima amizade com os Estados Unidos.

O outro maior reino independente na península é o de Yemen, situado na parte montanhosa que fica na ponta do sudoeste da península. Daí emigravam os antepassados dos modernos árabes, e suas ruínas evidenciam que grandes reinos existiram em suas montanhas. Este velho país está hoje procurando desenvolver seus recursos e modernizar suas cidades. Fêz-se em 1955 uma concessão a uma companhia americana para explorar minérios. O Imã também tem sido seduzido por ofertas liberais de auxílio, partidas do bloco soviético, e tanto os técnicos soviéticos com os seus satélites já estão chegando. O auxílio soviético incluiu no mínimo a remessa de armas dos satélites, procurados pelo Imanato para fortalecer o Imã em sua contenda com os Inglêses a respeito do Protetorado de Aden.

O Protetorado de Aden formou-se mediante uma série de tratados pelos quais os Inglêses mantêm controle político sobre uns quarenta principados menores «hinterland» que fica ao norte e a leste da «Crown Colony» de Aden. Uma fronteira indecisa entre esses principados e o Yemen, as questões de tribo na zona, e as reclamações do Yemen sobre o Protetorado têm dado em resultado explosões de violência em toda a extensão de seus limites. Esses casos tornaram-se mais impetuosos recentemente, contudo há esperanças que ocorram conversações entre os dois partidos antagônicos, de forma a diminuir a tensão vigente.

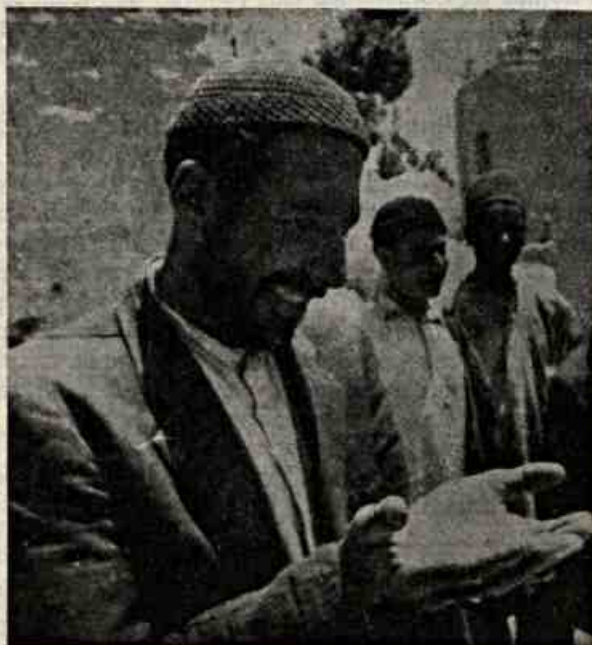
A leste de Aden fica o Hadramaut, região elevada que foi outrora a fonte do incenso e da mirra. Também forma uma parte do Protetorado de Aden, mas seus laços, é bem estranhável, estão principalmente feitos com a Índia, para onde acorrem muitos de seus habitantes a fim de mercadejarem.



Uma instalação de petróleo na Arábia Saudita

No extremo sudoeste da península encontra-se Mascate e Oman, principado independente e pouco conhecido com o qual os EE.UU. há muito tempo vêm mantendo relações. Um dos primeiros tratados assinados pelos EE.UU. na Ásia foi com o sultão de Mascate em 1832. Os Estados Unidos tiveram um consulado em Mascate durante mais de sessenta anos, e agora se está tratando de seu restabelecimento.

Ao norte fica uma série de pequenos principados sujeitos ao protetorado britânico sob a denominação de «Trucial States» (Estado de Tréguas), em consequência dos acordos de tréguas que eles firmaram no século XIX para porem um paradeiro aos ataques dos piratas aos navios britânicos no gólo Pérsico. Um dos «Trucial States», Abu Dhabi, mais o sultanato de Mascate,



**Este fazendeiro iraniano mostra-se satisfeito com as novas sementes que recebeu em consequência do programa de assistência dos EE.UU.**

está envolvido numa contenda com a Arábia Saudita por causa da chave do tráfego e centro comercial ao sueste da Arábia, o oasis Buraimi. Os EE.UU. têm exercido seus bons ofícios, não formais, no sentido de procurarem uma solução para o caso, e esperam entrar mais tarde em novas conversações, quando se restabelecerem as relações entre a Arábia Saudita e o Reino Unido, que representa êsses dois Estados.

Na margem ocidental do golfo Pérsico ficam três estados que são bem conhecidos mundialmente por seus recursos petrolíferos. O maior e mais rico é Kuwait, que se encontra ao norte e no fundo do golfo, onde a produção de petróleo ultrapassa a de qualquer outro estado no Oriente Médio. O xeque de Kuwait foi recentemente apontado como o «rei» dos petroleiros entre seus três companheiros. Kuwait, a exemplo dos outros dois estados, Bahrein e Catar, está ligado aos EE.UU. por tratados de aliança com o Reino Unido, que lhes fornece elementos para tratarem de seus negócios estrangeiros e da defesa.

Esta vasta península vem sendo posta em evidência não só por seus recursos fabulosos como também pelo papel importante que seus chefes começaram a desempenhar no desenrolar dos acontecimentos da região. Podemos antecipar que nos dias vindouros os nomes desconhecidos dos lugares geográficos e povos tornar-se-ão cada vez mais apreciados e importantes para nós no desenvolvimento da aliança dos EE.UU. com os povos do Oriente Médio.

O Iraque está situado no rincão do nordeste da península da Arábia, ligando-a com o Irã e o sul da Ásia. O Iraque é uma nação árabe que vem participando dos acordos de segurança coletiva esposados pelo Ocidente. Ele demonstra interessar-se sinceramente contra a ameaça comunista, e recorre ao auxílio dos EE.UU., para reforçar suas defesas. O Primeiro ministro Nuri Al-Said tem sido desde 1932 o homem de pulso de ferro na política do Iraque, e tem contribuído muito para seu desenvolvimento político e econômico. Os últimos acontecimentos puseram à prova a estabilidade do governo do Iraque, mas sua posição anti-comunista e amizade com os EE.UU. não têm sido alteradas. Nós temos prestado ao Iraque auxílio substancial, em sua maior parte militar, para ajudá-lo a conservar sua segurança e estabilidade.

#### A FILA DO NORTE

A península da Arábia e a região da Palestina estão isoladas contra o ataque direto do imperialismo comunista por duas nações importantíssimas — a Turquia e o Irã. As duas, mais o Iraque e o Paquistão, têm demonstrado convenientemente a confiança que depositam no princípio da segurança coletiva, e formam um baluarte contra a penetração soviética.

Pouco depois da Segunda Guerra Mundial, a União Soviética procurou obter um ponto de apoio militar ao norte do Irã, e lá estabelecer um governo títere, mas foi obrigada a retirar-se em consequência dos enérgicos protestos do Irã e pelas pressões exercidas pelas Nações Unidas, com os EE.UU. no desempenho do papel de chefe. Com essas pressões no Irã, a União Soviética

reassumiu concomitantemente as tradicionais tentativas de obrigar à Turquia a desistir do contróle dos Dardanelos e do Bósforo. As ações agressivas dos Sovietes na Turquia e na Grécia foram sucessivamente enfrentadas e dominadas pelo apoio militar e econômico de acordo com a política estado-unidense adotada em 1947.

A Turquia e o Paquistão figuraram entre os primeiros estados do Oriente Médio que trabalharam ativamente em prol da defesa coletiva no Oriente Médio. Eles assinaram em abril de 1954 um acordo de consulta e cooperação, o qual foi seguido em fevereiro de 1955 pela conclusão de um outro, semelhante em objetivos, entre a Turquia e o Iraque. O último acordo, ao qual a Grã-Bretanha, o Paquistão e o Irã finalmente aderiram, é vulgarmente conhecido como o Pacto de Bagdá e representa o passo mais eficiente dado pelas nações do Oriente Médio para preencher o «déficit» de força na região convulsionada.

Não ficou nisso a iniciativa tomada pela Turquia e Paquistão no Oriente Médio. Cada um deles está contribuindo para uma defesa coletiva de uma região mais vasta: — a Turquia como elemento participante da Organização do Tratado do Atlântico Norte, e o Paquistão como um antigo signatário da Organização do Tratado do Sueste Asiático.

Em suma, esses países têm demonstrado, por inúmeras modalidades, que participam conosco de certas razões básicas a respeito da necessidade de medidas coletivas de defesa para deterem a agressão pelo comunismo internacional. Este fato, tanto como qualquer outro, tem colaborado para a formação das relações íntimas que existem entre os EE. UU. e as nações da «Fila do Norte». Os EE. UU. vêm estendendo o auxílio militar e econômico à Turquia, ao Irã e ao Paquistão há alguns anos, num total que já vai muito além de dois bilhões de dólares. Os EE. UU. colaboram com eles na conquista muito significativa de ganhos econômicos e, ao mesmo tempo, reforçam a eficiência de defesas militares. Esses países são aliados importantes dos EE. UU., sendo a sua independência e estabilidade de interesse magno para nós.

### A LÍBIA INDEPENDENTE

A Líbia está situada no flanco ocidental do Oriente Médio, e é um país relativamente novo em posição estratégica ao norte da África. Os EE. UU. têm amparado e assistido a Líbia em assuntos políticos, financeiros e militares, desde o primeiro dia da sua independência, em 1951. Em 1949 nós reunimos uma grande maioria de membros da Assembléia Geral das Nações Unidas para a aprovação da Independência da Líbia antes de 1 de janeiro de 1952. Baseando-se nessa resolução, a Líbia declarou-se livre e independente em 24 de dezembro de 1951.

Do total das rendas da Líbia, num montante de trinta milhões de dólares em 1956, doze milhões dólares, ou 40%, representarão o auxílio prestado pelos EE.UU. O nosso excedente em produtos agrícolas, vem representando papel importante na faina de matar a fome e impedir as condições reinantes da carestia na Líbia. A assistência técnica dos EE.UU. à Líbia, desde o exercício financeiro de 1954, já totalizou sete milhões de dólares. Além disso, os Estados Unidos têm contribuído com mais de 50% de todos os fundos gastos pelas Nações Unidas em assistência técnica ao país.

De acordo com os termos da lei de segurança mútua (Mutual Security Act), os Estados Unidos têm um programa de assistência militar à Líbia, e equiparão um aumento de 1 000 homens para seu exército.

A política internacional da Líbia tem manifestado um grau elevado de amizade para com os Estados Unidos, além de uma compreensão crescente da ameaça do comunismo internacional. Com aquiescência da Líbia, os EE.UU. fazem trabalhar uma grande base aérea em Wheelus Field, nas proximidades de Trípoli. Em 1956 a Líbia rejeitou as propostas soviéticas de assistência econômica-militar, porém aceitou o reatamento das relações diplomáticas. A Líbia também dispensou o adido militar da embaixada egípcia, no outono último, por causa de atividades que foram classificadas de hostis à sua soberania.

Orgulhamo-nos do progresso que a Líbia vai fazendo, e sentimos-nos felizes por podermos prestar-lhe assistência. O avanço ordeiro dos novos estados africanos no sentido da estabilidade política e bem-estar econômico é um motivo de contentamento.

#### OS PRINCÍPIOS MAGNOS DA POLÍTICA DOS ESTADOS UNIDOS

O objetivo principal deste exame individual dos países e dos casos específicos do Oriente Médio, é o de procurar definir as condições em que trabalhamos e apontar os grandes princípios da nossa política. Para compreendermos realmente os casos críticos que são hoje apontados sob vários títulos de comentários, é essencial que tenhamos uma compreensão nítida do fundo panorâmico e dos acontecimentos que afetam toda a região abrangida pelo quadro.

Onde ficamos nestes problemas realmente críticos — muito particularmente com referência à discórdia árabe-israelense, ao canal de Suez, e aos esforços soviéticos no sentido de penetrar na região?

A questão entre árabes e Israel tem sido para os EE.UU. um caso complicado, desde seu aparecimento. Temos esperança de que as Nações Unidas mantenham o Tribunal, pois que as nações são responsáveis pelos ideais de paz praticada com jus-

tiça. Anteriormente às ocorrências de outubro e novembro últimos, o momento oportuno para os acontecimentos fôra preparado para acirrar os ânimos. Reconhecemos que a nacionalização da Companhia do Canal de Suez pelo presidente Nasser, e, muito particularmente, o modo por que deu publicidade disso, era uma provocação aos Inglêses e aos Franceses, e alarmou os Israelitas. Entretanto, estávamos também convencidos de que a maneira de agir que êles escolheram nos últimos dias de outubro e primeiros de novembro laborava em êrro. Ainda por cima, o que é mais importante, todos os esforços que foram desenvolvidos pelas Nações Unidas no sentido de se estabelecer um sistema de ordem mundial, ficaram prejudicados pelo recurso à força, quando a possibilidade de negociações ainda não havia sido esgotada completamente.



**Soldados da Jugoslávia e da Índia, que fazem parte dos 5 000 homens da Fôrça de Emergência das Nações Unidas no Oriente Médio**

Nos históricos debates que se travaram nas Nações Unidas nos afanosos dias do princípio de novembro, evidenciou-se que uma grande parcela de responsabilidade pela situação criada recaía sôbre as Nações Unidas, que deixaram de abordar os problemas básicos que se acham nas raízes do conflito. Os EE.UU. acentuaram a intenção que tinham de aproveitarem-se da ocasião fácil da situação para nela revelarem, em 3 de novembro, na Assembléia Geral das Nações, a disposição que tinham de abordar os assuntos básicos.



Uma força motorizada da «U.N. Emergency Force» na península de Sinai

A margem desse debate surgiu um acto muito significativo. As Nações Unidas puderam organizar uma força em estado latente, em tempo «record», — a Força de Emergência das Nações Unidas. Durante muitos anos a possibilidade de se estabelecer a força de polícia das Nações Unidas, para reforçar as decisões por elas emanadas, vinha sendo discutida de modo inconexo, e fôra também uma vítima da guerra fria, até que a crise criada no Oriente Médio compeliu seus membros a deixarem de lado a hesitação. A UNEF (United Nations Emergency Forces) em suas atuais atribuições exerce uma limitada missão, qual seja a de superintender a retirada das forças inglesas, francesas e israelitas do Egito e se encontra no Egito com o consentimento do governo do Egito. Esta fase da sua missão



**Chegada a Gaza do Subsecretário das Nações Unidas, Sr. Ralph Bunche**

está sendo agora completada de modo acelerado, mas há motivos justos para acreditarmos que, segundo a deliberação tomada em 2 de fevereiro de 1957 pelas Nações Unidas, a força latente seja autorizada a agir como embargadora do resurgimento das hostilidades, e para agir como recurso tranqüilizador na região, enquanto se procuram novos processos tendentes a um acôrdo final. O princípio que estava em pauta para ser discutido era o da autoridade das Nações Unidas e da capacidade delas che-

garem a um acôrdo construtivo e sincero na criação e manutenção das condições por meio das quais o conflito dos interesses nacionais entre as partes interessadas pudesse ser solucionado.

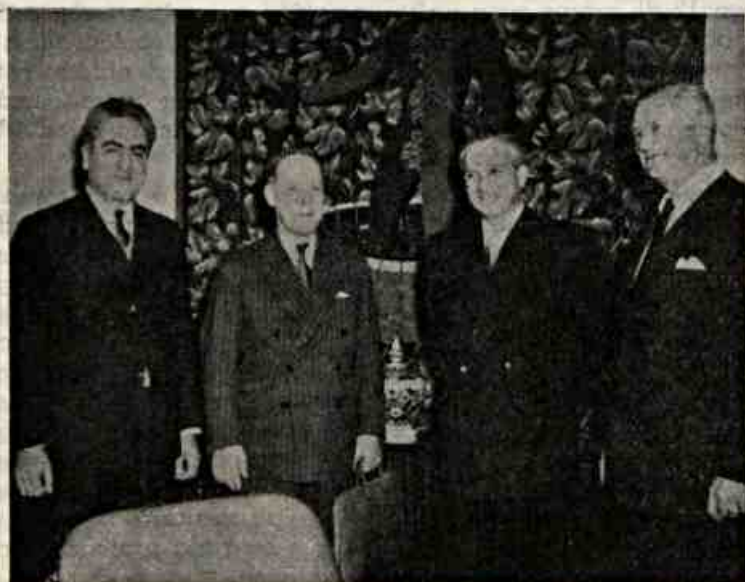
Para permitir que a situação caminhasse para a frente e dentro das normas de todos os participantes das Nações Unidas, com exceção do bloco russo, havia a condição prévia da retirada dos Israelitas do Egito sem as vantagens políticas que eles não possuíam antes de ter invadido o Egito. Por outro lado, Israel interessava-se legítima e naturalmente por sua própria segurança, muito particularmente no que se referia a passagem franca pelo estreito de Tirã e ao risco da renovação das incursões dos companheiros da Faixa de Gaza. Estes dois aspectos do problema foram agora inteiramente levados à apreciação do público de todo o mundo, e muitos estados, encabeçados pelos EE.UU., fizeram declarações unilaterais de acôrdo com suas políticas em relação a êsses tópicos. Todos êles, prepararam a retirada dos Israelitas sob a confiança de que a comunidade mundial passaria doravante a dirigir sua atenção com mais interesse para o meio de remediar as condições que causaram o irrompido conflito.

O Canal de Suez, cujo caso ligou-se em suas últimas fases à questão da retirada do Israelitas, é também um problema importante para as Nações Unidas. O único acôrdo que existe, e foi aprovado unânimamente por todos os interessados, acha-se incorporado na Resolução do Conselho de Segurança, datado de 13 de outubro de 1956, na qual se firmaram os seis princípios nos quais os interessados concordam em elaborar um ajuste final sôbre as operações futuras no Canal. Há prenúncios favoráveis dando a entender que o Canal será reaberto em futuro próximo, e regido por um acôrdo provisório que não venha a prejudicar o ajustamento final. As dificuldades de detalhar elementos de ação para os seis princípios não devem de forma alguma ser desprezadas. Contudo, em vista da firme determinação das Nações Unidas e dos persistentes e incansáveis esforços do Secretário-Geral Sr. Hammarskjold para acharem uma solução aceitável por todos os participantes interessados, os Estados Unidos estão imbuídos da mais forte esperança de que a realização dos objetivos do mundo livre repousam no seio das Nações Unidas.

#### PROCEDER IRRESPONSÁVEL DA UNIÃO SOVIÉTICA

O arquivo dos acontecimentos, ocorridos nos últimos seis meses no Oriente Médio, revela um elevado grau de irresponsabilidade por parte da União Soviética. Das repetidas tentativas para se aproveitarem da situação e tirarem proveito político junto aos Árabes, ou exercerem pressão sôbre o Israel, a Grã-Bretanha e a França, depois dêles concordarem em retirar-se da malha-

dada aventura, além do propósito evidente de desviar a atenção de sua brutal agressão na Hungria, poder-se-á concluir apenas que os objetivos da União Soviética na região visavam enfraquecê-la ao máximo possível e mantê-la num estado constante de excitação e caos.



**O embaixador James P. Richards, em missão especial no Oriente Médio, durante a visita ao Presidente do Líbano, Sr. Camille Chamoun, em Beirute. Da esquerda para a direita: ministro das Relações Exteriores, Charles Malik, do Líbano; embaixador norte-americano no Líbano, Donald R. Heath; o presidente Chamoun, e o embaixador Richards**

Para tratarmos desse assunto, que se relaciona com toda a região, deixamos propositadamente o Oriente Médio englobado na mensagem enviada ao Congresso pelo Presidente Eisenhower em 5 de janeiro de 1957. O plano visa a realização de três itens, sendo cada um deles redigido com o assentimento dos estados envolvidos no assunto. Pelo primeiro deles, se os estados da região desejarem, estaremos prontos a reforçar-lhes a segurança interna e a legítima defesa nacional por meio da extensão do auxílio militar. Pelo segundo, caso seja do desejo dos estados da região, estamos preparados para cooperar com eles em projetos econômicos que se destinem a levantar o padrão de vida e reforçar a estabilidade dos países, destarte reduzindo a atração de ofertas grandiosas de auxílio econômico por parte dos Soviéticos e destinadas a promover subversão. Pelo

terceiro item, estamos preparados a empregar as forças armadas dos EE.UU. para impedir uma direta agressão aberta das forças controladas pelo comunismo internacional.

Essa proposta já tem recebido forte amparo por parte do Congresso dos EE.UU., e o endosso de uma grande maioria dos representantes do povo americano. O embaixador Richards partiu em 12 de março para visitar a região, e explicar com exatidão aos outros governos quais sejam os meios pelos quais a doutrina de Monroe para o Oriente Médio poderá ajudá-los na capacidade de se reforçarem para se manterem livres e independentes, e executarem as sugestões que poderão orientá-los na realização objetivada.

A maior ameaça contra o Oriente Médio é representada pelas forças do comunismo internacional, e sentimos profundamente têmos que dizer que não devemos nunca perder de vista um tal perigo. Os EE.UU. têm grande interesse em evitar que o Oriente Médio caia nas mãos do domínio soviético. Precisamos, na verdade, não permitir que a situação se corrompa lá até chegar a um ponto tal em que as nações da região se virem em sinal de desespero e peçam socorro a União Soviética. Mesmo que discórdias intestinas possam empenhar nossas emoções e patriotismo, devemos impedir que esses factores influenciem sobre o exercício da grande e grave responsabilidade, como seja a de líder das nações do mundo livre, ou deslustre o senso de justiça e imparcialidade prestimosa que está tão profundamente enraizada nas tradições do povo americano.

Tradução de **A. de Azevedo Lima**  
Capitão-de-Fragata, Reformado.

## A GUERRA: — SEMPRE UMA ARTE (\*)

Por **William H. Hessler**

«A graduate of the Naval School of Military Government of Columbia University, and a Foreign Editor of the Cincinnati Enquirer».

Se a guerra fôsse realmente o que a maior parte dos Americanos pensam sobre ela, a incógnita dos problemas que pretendemos resolver seria encontrada com muita facilidade. Em geral, êles imaginam que ela seja, ou melhor, atribuem-lhe o falso conceito de um paroxismo extraordinário e maléfico que

(\*) Esta tese recebeu «Menção Honrosa». Seu autor é vencedor por três vezes do mesmo prêmio por publicações nas colunas do **Proceedings**.

aflige de quando em vez a humanidade, ou grande parte dela. Não só consideram a guerra como sendo apenas cruel e malfazeja, o que por certo ela é, mas também atribuem-lhe o epíteto de ser um opositor da paz sob todos os pontos de vista, o que não é real.

De acôrdo com as falsas hipóteses que têm prevalecido no espírito americano — e também no de outras nações — devemos nos aferrar à paz a **qualquer preço**, enquanto fôr possível. E a seguir, se levados ao conflito por inimigos desumanos, recorreremos então ao desencadeamento da guerra com tôdas as armas disponíveis e empregando completamente as nossas energias, até que os adversários sejam aniquilados, ou paralizados de tal forma que fiquem impossibilitados de recomeçar por muito tempo suas intenções maléficas.

Poder-se-á supor que a experiência de duas guerras mundiais tenha modificado este ingênuo conceito de guerra do bem e do mal. Depois da Primeira Guerra Mundial, verificamos que era essencial, para que existisse um mundo estável, que a Alemanha fôsse próspera e confederada, e por isso cooperamos para uma tal realização. Depois da Segunda Grande Guerra, gastamos dois bilhões de dólares para tornarmos a pôr em pé os Italianos, e concedemos mais outros bilhões para restaurar, reconstruir e reeducar os Alemães ocidentais e os japoneses. Na verdade, fomos muito além disso. Sob a pressão coerciva da sinistra rivalidade sovieto-americana, persuadimos, não só aos Alemães mas também aos Japoneses, que deveriam afastar as idéias pacifistas, geradas pela derrota, e rearmarem, para se tornarem nossos aliados contra uma potência que fôra até bem recentemente nossa aliada. Se fôssemos ainda mais argutos, poderíamos ter derrotado nossos inimigos mais completamente, e ter sido menos generosos para com os nosso aliados soviéticos. Entretanto praticamos o que melhor se poderia fazer, e, não lhes imitando o exemplo, convertemos os inimigos derrotados em amigos, o que é o melhor processo para se enfrentar um partidário político que se transformou súbitamente em inimigo.

Segundo o conceito bélico do bem e do mal, isso é um cinismo completo e não tem muita significação. Contudo passa a ter grande sentido se considerarmos a guerra, tal como acontece com as alianças e programas de auxílio estrangeiro, como sendo um instrumento da política nacional, um meio de exercer preponderância na política mundial. Infelizmente para nós, os magnatas dos Estados Unidos no período de após guerra não se deixaram iludir pelo conceito moralístico de guerra tauxiado na tradição americana. Reconstituíram nossa instituição militar, edificaram e desenvolveram um sistema de grande aliança, e usaram

ao máximo possível os inimigos de outrora para esteíarem a segurança americana contra um novo, mais amplo e mais agourento potencial inimigo.

Se o conceito moralístico fôsse correto, nossa tarefa seria, imensa, porém simples. Seria necessário somente aperfeiçoarmos e manter apenas as ferramentas de destruição em massa para a pulverização de um inimigo, e depois conservarmos-nos de prontidão para empregá-las sem restrições de qualquer sorte, quando fôssemos provocados para uma ação. Se a nossa causa é cristalina e está além de qualquer disputa, e o inimigo é inenarravelmente endemoninhado — se fôr em problema elementar de moral, claro como o preto sôbre o branco — segue-se que quanto maior fôr o dano que lhe causarmos tanto mais nobre e mais sadio será o nosso feito darmos.

Entretanto nada é tão simples assim, pois a guerra não é apenas um antônimo de paz. O que denominamos costumariamente de «paz» é, na maioria dos casos, a realização de uma série de objetivos nacionais ou de alianças de nações por processos sem guerra. Este recurso tem mais fácil compreensão no último decênio do que na antiga história americana, onde se evidencia que a guerra fria, bem como as limitadas ou localizadas, não constitui «paz» no sentido tradicional da palavra. Temos visto desfilar em frente nós, em sombria e perturbadora parada, quase tôdas as variedades de guerra, nestes dez últimos anos. Este intervalo de tempo tem o rótulo de **paz** por conveniência apenas, e denota exclusivamente a ausência de hostilidades gerais ou em escala muito grande. Temos tido na verdade guerras de propaganda, guerras de nervos, guerras econômicas. Localizadas e de objetivo limitado — e isso mesmo sem mencionarmos as rivalidades no aperfeiçoamento tecnicológico e econômico.

Podemos efetivamente compreender muito melhor a natureza da guerra encarando-a como uma forma de política. Elas não distam tanto como os Americanos supõem-nas. A diplomacia e as atividades internacionais correlatas formam política de regiões mais amplas do que a de cada nação isolada. Elas são nada mais nada menos do que **política**. E a guerra é um prolongamento da diplomacia, isto é, o prosseguimento da política nacional pelas armas, depois que falharam as outras técnicas de acomodação. A guerra é a condução da política por meio de regras um tanto mais rudes do que as que até então prevaleciam.

—)o(—

Em essência, a política é simplesmente o processo por meio do qual se reconciliam ou ajustam as diferenças de opinião ou interesse entre povos. É um recurso de que se lança mão para

alcançar uma acomodação entre aglomerados de pessoas que formam as nações. Eis a razão por que a guerra parece-se curiosamente com a política. Apenas as ferramentas usadas são diferentes — e algumas normas locais.

Houve um sonhador que definiu a política como «a arte do possível». Ela deve ser executada ao nível do que pode ser efetuado praticamente e à luz das várias deficiências humanas. O aperfeiçoamento pode ter lugar nas artes, mas não tem utilidade na política terrestre. É pelo debate, pelos acordos políticos, pela troca de votos e concessões e algumas vezes por atividades ocultas que não estão muito acima da extorsão por intimidação — que as legislaturas reconciliam os objetivos divergentes, ligam os valores do Norte aos do Sul, do Leste ao Oeste, os ricos e os pobres, os estados pecuários aos industriais, radicais e conservadores. O compromisso nem sempre é estimado, mas é necessário. No ramo executivo, a arte de fazer política pesa bastante na perícia dos encarregados de pô-la em prática. Mas fica de pé um processo de acomodação, um modo de fazer o que parece o expediente aplicável às circunstâncias. E cada trecho de magna carta legislativa, normalmente, é um volume de compromissos. Assim era a própria Constituição, conforme está redigida.

É dessa forma que os nossos compromissos mútuos abrem caminho através as inumeráveis combinações dos negócios humanos. Quando eles se fazem entre grupos de nações e relacionam-se com o que denominamos interesses públicos, aparece então o que chamamos política. É por isso que ela é uma arte, e de maneira alguma uma ciência. É a arte do possível.

Muito se ouve falar hoje em dia do «engenho humano», da manipulação científica do povo, e até do «contrôle» do pensamento das massas por processos mais ou menos científicos. É indubitável que a ciência do bem-viver pode proporcionar ferramentas úteis ao serviço do político, do administrador, do analista, da opinião pública, do legislador ou do próprio conselho legislativo. Contudo a política, num sentido amplo, tem duas ou mais facetas que se procuram entender mutuamente por palpite. O saber sondar a opinião dos outros é uma artimanha, e não um processo técnico — é uma arte, e não um conhecimento fundado em princípios ou leis. Até mesmo o mais íntimo jôgo de salão em que tivermos de participar será um conflito de finura política entre os calculistas previdentes contra os empiristas de forças iguais. Onde não existir espaço vago para o palpite, não haverá lugar para o jogador profissional.

A guerra muito se parece com a política, quando considerada sob esse ponto de vista especial. Ela tem duas faces — e quase nunca mais que duas — que se procuram interpretar mutuamente, usando várias forças, tipos diferentes de arma-

mento, estratégia e processos táticos divergentes, mas que se consideram ferramentas aplicáveis ao desempenho da empresa. Para que essa comparação seja compreendida claramente, é necessário que se afaste a repugnância dispensada ao lado cruel e sórdido da guerra. O soldado de profissão assim o faz, muito se assemelhando aos cirurgiões que aprendem que não devem abandonar a operação pelo simples fato de presenciarem sangue e sofrimento. Os leigos inteligentes devem proceder de modo idêntico, quando tiverem que examinar o problema da guerra com percepção clara e objetivamente.

O moralista pode chocar-se se ouvir falar da guerra como um jogo. Mas terá que ser assim, se ele quiser apreciar sua verdadeira natureza; terá que considerá-la um jogo, uma disputa esportiva, um encontro de argúcia, um grande empreendimento humano onde os jogadores procuram decifrar-se mutuamente. A importância das apostas, a justiça da causa própria, o grau do patriotismo em ambos os partidos, e aspecto sombrio dos sacrifícios acarretados — tôdas essas considerações tão dignas de respeito, não alteram o fato que considera a guerra um jogo, e a profissão das armas uma arte.

—)o(—

Uma arte? Há os que falam da **ciência** da guerra, ou argumentam dizendo que ela se tornou uma filha da tecnologia. Seus esforços, sejam eles intencionais ou não, visam fazer-nos crer que a guerra está se transformando numa empresa de precisão, num projeto científico, numa aventura em tecnologia. É inteiramente verdadeiro que nas décadas recentes temos apreciado um desenvolvimento assombroso da técnica militar. A ciência e sua criada inseparável, a tecnologia, vieram desempenhar firmemente maiores papéis não só na indústria mas também na arte da guerra. A ciência prepara o caminho para a tecnologia, e destarte para novas armas e os sistemas totais de armamento, e, **ispsó facto**, para táticas modernas. Em contraste com os períodos que se passaram após as outras grandes guerras, quando o preparo das armas usualmente arrefecia ou paralisava a tecnologia da guerra tem-se mantido em transformação revolucionária mais rápida, e em perfeito equilíbrio, desde 1945, do que durante a Segunda Guerra Mundial ou na década que a precedeu. Os cientistas e técnicos que estão modernizando os novos sistemas de armamento estão caminhando nas pégadas dos escritores de ficção científica.

Entre outras coisas, quer isso significar que as ferramentas existentes e a técnica da guerra têm-se tornado obsoletas com muito maior rapidez do que dantes na história militar. E os homens também se tornam obsoletos, caso não se ajustarem às

armas e as táticas que foram sendo alteradas. Desde o almirante até o grumete, conseqüentemente, e do general até a praça de pré, a tecnologia está compelindo todos os militares a se reequiparem para uma espécie diferente de arte da guerra. Tem sido até lembrado que algumas facetas da guerra já se tornaram tão técnicas que as forças armadas podem ser obrigadas a encomendá-las ou confiá-las à indústria particular — a pretexto de que ela está melhor aparelhada para recrutar, adiestrar, e conservar em emprêgo permanente, os técnicos de alta categoria que forem necessários para as armas hodiernas e para as de amanhã. Mesmo que não cheguemos a isso, as forças armadas vão ser compelidas a fazer mais tarde a revisão dos salários e de outros fatores condicionais, para poderem manter o pessoal técnico que fôr necessário. O profissionalismo é agora necessitado com mais urgência do que dantes, e precisamente por causa do desenvolvimento da tecnologia ou tratado das artes em especial.

Apesar de ter sido dito tudo quanto possa ser mencionado sôbre a importância crescente da ciência e da tecnologia, ainda resta o fato imutável de a própria guerra não ser por si uma empresa científica. Seja qual fôr o inimigo, êle também dispõe de tecnologia semelhante e, caso não a tenha, deixa de haver rivalidade (embora seja possível que existam guerras secundárias entre nações de técnica elevada, ou entre nações de pouca ou nenhuma). Uma vez que o inimigo **procurará** igualar seu nível geral de conhecimentos técnicos ao nosso, teremos que recuar até a tarefa de avaliar suas possibilidades e inteqões. Assim, pois, terão que ser feitas as escolhas do armamento e da estratégia — e isso sem que se tenha pleno conhecimento do que o inimigo pode fazer ou fará. Tudo isso exige trabalho de conjectura, intuição, e saber contemporizar com as circunstâncias é uma arte, e não uma ciência.

Demais a mais a guerra em si é uma arma ou instrumento da política. Não se tratando de um caso eventual de selvajaria, ninguém combate pelo simples prazer de fazer guerra, pois ela não tem outro objetivo ou finalidade senão o de conseguir têrmos políticos bem definidos. A guerra, pois, não é apenas um parente por afinidade dos processos políticos. É também sua fiel servidora, ou melhor ainda, da política estrangeira.

Seria bom examinarmos agora alguns dos processos em que a contemporização — é o trabalho de conjecturas — insinua-se numa guerra.

Qual será o grau de poder da artilharia, de proteção couraçada, de velocidade, de raio de ação, de condições de manobra e de navegabilidade, de comodidade para a guarnição, que poderemos instalar num casco de uma dada tonelagem? Essa

tem sido a dor de cabeça, bem como um desafio, que durante uma vintena de anos vem preocupando a engenharia naval. Cada navio de guerra que surge não é mais do que uma trouxa flutuante de compromissos resultantes de vontade de terceiros. Tradicionalmente, os cruzadores ingleses não perdem espaço com combustível, porque a Grã-Bretanha tem bem disseminadas bases navais, e não necessita preocupar-se com a vastidão do Pacífico, enquanto os delineadores americanos têm que sacrificar alguma coisa no sentido de conseguirem maior autonomia em seus navios. Os japoneses conseguiram maior rendimento em seus navios porque se abstiveram do espaço de proa e ignoram algumas outras exigências relativas ao pessoal. Os Alemães, no tempo decorrido entre as duas guerras, tinham uma esquadra para objetivos limitados. Puderam construir encouraçados e cruzadores couraçados que eram realmente corsários, e possuindo características que nem os Estados Unidos e nem a Grã-Bretanha poderiam deixar de introduzir em seus navios.

Os porta-aviões britânicos e norte-americanos da era da Segunda Guerra Mundial proporcionavam um contraste fascinador no tocante às suspeitas dos delineadores. Os Britânicos escolheram a proteção encouraçada das superestruturas e do convés de vôo, bem como prepararam seus navios com muita comodidade (inclusive a reserva de um grande espaço para «bar» na praça d'armas). Os engenheiros navais norte-americanos, tendo outras estimativas e exigências, mesmo com usos e costumes de castas diferentes, também sacrificaram a proteção e o bem estar para conseguirem maior poder ofensivo. Eles não dispunham de superestruturas blindadas e o convés de vôo dos tipos da classe **Essex** parecia-se muito com a coberta do «salão de estar» de um porta-aviões americano. Em consequência, os porta-aviões britânicos, naquela época, ofereciam melhores condições de habilidade e eram mais seguros num ataque, mas os americanos permitiam a manobra de um número duplo ou triplo de aviões.

O que é verdadeiro com relação aos navios está igualmente conforme em se tratando de aviões, carros de assalto, projéteis dirigidos ou qualquer outra máquina de guerra. As convenções entram em todos os casos. E nem o progresso tecnol6gico prescinde da necessidade de acomodação às circunstâncias. A potência nuclear aplicada aos navios economiza espaço e peso do suprimento habitual do combustível, e torna mais extenso o raio de ação do navio, mas requer ainda outras mais características desejáveis que ainda estão dependendo de providências conciliadoras.

Os Alemães, em 1940, subjugaram tôda a França em seis semanas, submeteram a Holanda em cinco dias, e estabeleceram-se firmemente no canal da Mancha em cinco, mas êles não dispunham de armamento ou navios, e até mesmo planos inteiramente estabelecidos, para a conquista das Ilhas Britânicas. Possuíam uma arrogante **Wehrmacht** para uma guerra relâmpago em terra. Tudo foi construído com sacrifício das forças anfíbias e aerotransportadas que poderiam ter palmilhado o canal, trazendo-lhes a vitória final sôbre os Aliados ocidentais, tudo isso numa guerra curta. O «Reich» de Hitler não se ressentia da falta de conhecimentos tecnológicos, mas estava privado de discernimento em questões de geopolítica.

No nosso próprio planejamento militar de após-guerra, tivemos um caso um tanto difícil de escolha entre armas de curto e longo alcance. Nos anos críticos que se seguiram à nossa apressada desmobilização em 1946, caímos numa dependência excessiva do nosso monopólio da bomba-A — e daí no nosso único bombardeiro de longo alcance, o B-36, para lançar a bomba. O B-36 era um avião obsoleto, e, mesmo assim, estava sendo encomendado em grande quantidade. Contudo, se o decurso de 1949-50 foi uma era muito perigosa, como havia possibilidade, e o ataque coreano confirmou num teatro inesperado de operações, muito se falou sôbre maior número de bombardeiros de longo alcance, embora obsoletos, para tirarem o rendimento máximo de possibilidade da nossa então bomba-A. Houve necessidade de fazer-se uma conciliação entre (1º) prontidão suficiente para 1948, por exemplo, com aviação munida de aparelhos para refugo, e (2º) o preparo imediato e produção em massa de um bombardeiro a jacto e longo alcance, e mais a adaptação de armamento atômico aos aviões embarcados em porta-aviões. A decisão tomada pode ou não ter sido a mais sábia possível. O que nos interessa aqui é unicamente o fato dela ter sido em grande parte tomada em virtude de uma leitura das intenções da Rússia, e não calcada em dados rigorosamente científicos ou de engenharia.

Ainda temos hoje um outro exemplo dessa escolha, tratada em tôda parte, e que se refere ao andamento da alteração nas armas. Para algumas finalidades militares, o avião tripulado está para cair no ostracismo, vindo ocupar seu lugar o projétil guiado, o balístico, ou o piloto automático. Sendo concedido um orçamento militar de verbas limitadas, com que rapidez veremos declinar a nossa força de bombardeiros de longo alcance, ou a sua substituição pelos projéteis balísticos inter-continentais? Que importância pecuniária podemos retirar da possível construção dos porta-aviões, se isso fôr praticável, para o preparo de maior número de navios para lançamento de projéteis diri-

gidos, de navios de superfície ou submarinos? Com referência às forças de terra, quantas divisões de infantaria poderemos dispensar, em vista do uso defensivo da tática das armas atômicas contra um ataque terrestre convencional? Para levar o problema mais um passo à frente, temos que imaginar o momento futuro em que seja oportuno abrir mão do avião de longo alcance para reconhecimento fotográfico, e até mesmo das aeronaves teledirigidas (zânganos), tendo lançado no espaço uma flotilha intocável de rápidos satélites da terra que possam fotografar os alvos estratégicos que se encontrarem do lado oposto do globo.

Tôdas essas escolhas **parecem** estar relacionadas com a alçada da engenharia — com o andamento do preparo das armas e com a seleção entre os vários tipos delas. São realmente ajustes dependentes de riscos ou supeitas, são planos estudados, pois costumam apresentar para escolha o máximo de presteza no momento atual e o preparo brevíssimo das superiores armas de amanhã. Na contextura de um teto de visibilidade limitada em matéria de despesa para a defesa, a decisão provável tem possivelmente que se voltar para um assunto inteiramente político — o inimigo provável e suas intenções.

Há mais ou menos um trabalho semelhante de palpite no tocante à decisão sobre a quantidade de armas e de outras ferramentas militares para ser mantida a prontidão. Até 1945, fora doutrina firmada na América do Norte contar-se com o preparo de um exército maciço **depois** de iniciada a guerra e enquanto nossos aliados detinham os inimigos. Isso seria hoje uma loucura. Temos que manter substanciais forças terrestres, e não exclusivamente **quadros**, pois não possuímos o mesmo estado de segurança que antes.

Temos adicionalmente, perante nós, no caso de uma guerra geral, a possibilidade de uma rápida expiação (talvez de rapidez não muito **clemente**) — uma guerra nuclear que dure um a dois meses, e não cinco anos. Devemos, então, depositar todo o nosso empenho na manutenção das forças de prontidão, ou na manutenção das possíveis facilidades melhores e mais amplas no sentido de manter a produção em massa do armamento para um futuro conflito? Essa pergunta reclama um julgamento feito com habilidade, e não resposta dogmática que possamos receber de um calculista eletrônico que tenha coletado um aglomerado de dados.

—)o(—

Muito compreensivelmente, a maioria dos Americanos, inclusive quase todos os congressistas, têm concentrado a atenção sobre o perigo terrível de uma guerra nuclear de caráter geral. Eles se têm prontificado mais a despendar dinheiro com a com-

pra de instrumentos de guerra para ofensiva geral do que com o propósito estúpido de defender qualquer país asiático e pouco conhecido, que esteja sob a pressão comunista. E, dada a especialização da guerra hodierna, não há muitas armas ou peças de equipamento, ou capacidade militar, que possam servir tanto para a guerra geral e nuclear como para tentar extinguir escaramuças que apareçam nas águas turbulentas do mundo.

O empenho acentuado que tomam pelo orçamento, que se destina aos projéteis balísticos e aéreos de longo alcance, tem sido reforçado por vários pronunciamentos políticos, partidos de Washington, todos dando a entender que a nossa segurança depende principalmente de uma retaliação em massa, em locais e horas de nossa própria escolha. Isso agradou sobretudo a imaginação popular, e, após o lançamento soviético de um projétil balístico intercontinental e dos Sputniks, ainda mais se tem exigido para que arrisquemos tôda a nossa sorte no preparo para uma guerra nuclear completa.

Não é, contudo, um fato que a ação altamente destruidora das armas modernas seja por si só um elemento embargador para uma guerra geral? Devido aos avanços técnicos disputados muito emparelhadamente pelos estabelecimentos militares americanos e soviéticos, nos **encontramos realmente** numa espécie de **xequé mate** nuclear. É evidentemente uma temeridade para ambos os governos dar um passo à frente para uma luta que deixará dois partidos num montão de ruínas fumegantes. No entanto, êsse próprio embargador da guerra geral, ou sem convenções, impõe o passo na sentida da guerra fria, que pode abraçar rivalidade econômica, concorrência aos programas de auxílio ultramarino, infiltração subreptícia em várias regiões marginais, tais como sejam o sul e o sueste asiático, o Oriente Médio, e até mesma a América Central em caso de necessidade.

Explicando melhor por outras palavras, diremos que constitui um axioma da política mundial de hoje o conceito que diz que, quanto mais apertado fôr o xequé dado com a bomba atômica na guerra geral, tanto mais intensa será a pressão que acenderá as brasas. É inteiramente possível que os Estados Unidos percam a grande parada do século vinte, não pela derrota completa numa «blitz» atômica global, mas pelo mordiscar persistente dos agentes comunistas e seus partidários nas nações menores, que se encontram casualmente: 1 — estrategicamente localizadas e 2 — ideologicamente vulneráveis.

De uma maneira concebível, o crescimento da influência soviética na Síria, ameaçando circunscrever a Turquia e isolar o Iraque, pode provar que é um assunto muito mais sério do que o triunfo da propaganda de Moscou ao lançar o primeiro satélite da Terra. Um planejador militar não pode ser criticado por

viver no século dezenove e preferir deter em suas mãos os Dardanelos a manter por seis meses a direção do preparo do projétil de longo alcance. A autoridade irrestrita da Turquia sobre os Dardanelos é que afinal impede que a esquadra soviética do Mar Negro se transforme numa esquadra soviética do Mediterrâneo.

É conveniente lembrar também que a «retaliação em massa» e o sistema de armas necessárias para manterem uma tal doutrina são apenas um obstáculo insignificante contra um ataque geral do inimigo — ou um gesto convidativo para uma resposta idêntica. Não constituem uma barreira contra os pequenos e grandes avanços no Oriente Médio. O Kremlin sabe que o governo norte-americano não quer mergulhar o mundo num caos nuclear a fim de impedir que a URSS abra uma outra janela dando para o Mediterrâneo. Necessitamos de armas adequadas e de uma estratégia apropriada para combater separadamente as fogueiras, além de forças adicionais e aparelhamento bélico para o derradeiro espetáculo nuclear.

É fora de dúvida que isso nos conduz a um julgamento intuitivo, tal como exigem as demais situações difíceis que reclamam decisões entre duas vicissitudes igualmente más. Com o limite máximo de homens, de dinheiro, de senso e de material para a defesa *in toto*, temos que destinar uma reserva pecuniária para a poderosa ofensiva nuclear e para as bases terrestres e flutuantes, além de alguma verba mais para as forças de episódios menos complicados e patéticos, e facilidades necessárias para apagarmos as fogueiras espalhadas, e que restarem pelos demais recantos do globo. A nossa decisão entre este par de alternativas precisa não repousar na tradicional crença americana de que só vale a pena travar-se uma grande guerra. Ela deve estribar-se numa ságar apreciação de saber-se onde e como o nosso adversário prosseguirá provavelmente com a idéia de dominar o mundo — e como deveremos contrariar cada um de seus movimentos.

—)o(—

Há ainda uma outra espécie de caso a resolver-se e que se impõe ao intento de uma democracia que deseje defender-se. Ele consiste em se saber a quantidade dos recursos totais — dinheiro, pessoal, inteligência, material — que devam ser encaminhados para as instituições militares, e o quanto deve restar para a economia civil. É o velho dilema da violência ou da brandura. Nada se lucra em acumular anos após ano o poderio militar além do que pode ser suportado por uma nação.

Isso, é lógico, não é uma decisão que deva ser tomada pelos militares — embora suas sugestões devam figurar muito na deci-

são. Um exame atento das nossas despesas militares durante vários anos revela uma uniformidade surpreendente em relação a toda a despesa da Federação. De 1841 — 1945, bem representando o período de um século, os militares consumiam 55 por cento do orçamento nacional. As despesas com a defesa subiram como um foguete nos últimos anos, mas em compensação outros gastos federais também aumentaram de maneira correspondente.

A prova real, porém, não está na percentagem das verbas federais destinadas a finalidades militares. Ela reside na percentagem da renda total da nação, e pode ser medida pela distância a que podemos chegar na defesa sem fazermos periclitar a economia básica que precisa ser mantida para nossa salvação. Felizmente para nós, o período de grandes despesas militares de após-guerra tem corrido emparelhado com uma expansão extraordinária da nossa capacidade produtora e com a nossa renda nacional. Os Estados Unidos surgiram depois da Segunda Guerra Mundial como a principal potência militar do mundo livre, e não dependem mais de seus aliados para, em caso de guerra, serem os primeiros a receber os golpes mais fortes. Por consequência disso, eles têm sido obrigados a construir e manter uma organização militar de proporções sem precedentes na nossa história em tempo de paz.

De 1931 a 1935, nossas despesas militares andavam por perto de 800 milhões de dólares por ano. Vinte anos mais tarde, de 1951 a 1955, orçavam por 21 bilhões a 44 bilhões de dólares por ano. As rendas nacionais subiram enormemente naqueles vinte anos de intervalo, mas não em tal escala. Os gastos com a defesa de 1930 chegaram a dois por cento da renda, e em 1950 oscilaram entre oito e doze por cento da nossa renda. É esse o valor do custo do que despendemos por nos tornarmos uma super-potência, no centro da política mundial e de um universo dividido e instável. É um imposto que pagamos pelo exercício da dignidade e autoridade de chefe e da responsabilidade.

Essa proporção — voltando ao nosso ponto principal — reflete sempre um arranjo, que fica num ponto qualquer entre a defesa que ousaríamos arriscar e o máximo que desejaríamos ter. Não há empirismo, nem fórmula. Os encarregados do preparo das decisões de ano para ano — que são os militares, a repartição da despesa e receita pública, o Presidente da República, os conselheiros economistas e o Congresso — têm que entrar em consideração não só com a magnitude da ameaça arriscadora de inimigos estrangeiros, mas também do estado das nossas finanças e do nível do bem-estar geral.

De todos os tipos de arranjos que servem de base fundamental para o planejamento militar, o mais aceito e reconhecido é o que figura nos clássicos livros textos sobre estratégia. É o da escolha entre o máximo poder ofensivo e o máximo de proteção. Há muito tempo passado, 218 anos antes da era cristã, atirando-se a uma grande e longa aventura Anibal deixou Cartago indelesa, marchou com suas forças pelas orlas das águas perimentais do Mediterrâneo Ocidental, passou-se para a Espanha, atravessou os Alpes, desceu pela Itália e foi travar luta com os Romanos à frente de suas próprias portas.

Em 1915-16 os Alemães atiraram-se à aventura de procurar endoidecer os Estados Unidos encetando a guerra irrestrita dos «U-boats» contra a navegação neutra. Eles tinham como muito provável — e até muita esperança — de estrangular e reduzir à submissão a Grã-Bretanha, antes que os Estados Unidos se decidissem a entrar na luta e impor a força. Na Segunda Guerra Mundial o governo americano desprezou a imprensa ocidental e combateu apenas numa ação para conter o inimigo japonês, até que a sorte da Alemanha de Hitler foi decidida. Já houvera precedente, porquanto em 1898, quando o mesmo governo enviou a esquadra contra as forças espanholas nas águas cubanas, deixando desprotegidas as águas do Atlântico, teve que desprezar as históricas interpelações dos jornais da costa oriental.

A lição a ser tirada disso é que as notícias de redação dos jornais não são necessariamente uma boa fonte de idéias estratégicas para um alto comando militar. Uma outra — e de maior importância — é a que mostra que devemos estar inteiramente certos dos nossos cálculos e julgamentos antes de sacrificarmos a paz por uma ofensiva, e vice-versa. Isso se deve notar não só na maneira de dirigir a guerra mas também no preparativo para uma possível guerra. A «Air Force» deveria dar maior dispersão às suas bases do serviço aéreo da costa no interesse da segurança, embora isso viesse acarretar alguma perda de eficiência administrativa e das operações ofensivas. A marinha de guerra tem sempre que fazer alguma distribuição de suas verbas entre (1) as armas antissubmarinos para garantia do domínio do mar e (2) atacar porta-aviões e navios para o lançamento de projéteis teleguiados, que se empregam num ataque de poder esmagador. Num escalão mais elevado é preciso que se faça uma apreciação entre (1) as vulneráveis estações terrestres para lançamento de projéteis e (2) as mais custosas, e de encontro difficilimo, submarinos ou navios de superfície para lançamento de projéteis teleguiados.

Essas e muitas outras decisões correlatas têm que repousar na avaliação que alguém faça sobre as possibilidades prováveis e intenções do inimigo. Uma vez que a Rússia tenha a bomba-A

e um bom número de aviões de longo alcance, os Estados Unidos terão que despende muito com a linha de comunicações Pine Tree, Mid Canada, e as linhas de comunicação de radar para aviso prévio à grande distância. Agora que a Rússia aparenta possuir um projétil balístico de longo alcance, e que poderá tê-lo brevemente em condições de funcionar, a nossa doutrina terá que ser modificada novamente, passando do caminho acentuado da interceptação para o da defesa passiva ou talvez que tais preparativos venham exigir de nós um pouco de moderação nas medidas gerais de segurança, em prol de uma possibilidade ainda maior de retaliação em massa, baseando-nos no princípio que estabelece que o **poder embargador** confere realmente mais segurança do que alcançaríamos com as **medidas defensivas**.

Não há decisões a tomar com o emprêgo de uma régua de cálculo, pois que as resoluções não são de molde a poderem ser feitas com lógica inflexível. Os argumentos em que se deve basear uma decisão inteiramente racional podem não ser conseguidos. Temos finalmente que lançar mão do julgamento pelo máximo de senso comum que o Senhor nos concedeu.

É bem possível que algum momento triste venha exigir futuramente, ao irromper um grande conflito, que tomemos uma decisão que dilacere nossos corações, por ultrapassar em grandeza e gravidade as que possamos imaginar, isto é, ou empregar logo e sem restrições o máximo do nosso poder ofensivo, para destruir imediatamente os meios de resistência do inimigo, ou desprezar o uso de alguma das nossas armas mais potentes com o objetivo de sustentar a boa vontade, o respeito e a cooperação dos neutros ou dos pretensos aliados — ou mesmo para conquistar o respeito e a confiança dos povos hesitantes da coalizão inimiga, e que pareçam dispostos a intentar uma revolta. E antes que alguém afirme que a resposta a esta hipotética situação embaraçosa está logicamente na exploração do limite máximo de cada arma, é preciso que esse alguém deverá lembrar-se da decisão alemã de lançar a guerra submarina irrestrita em 1917. A finalidade da guerra **não** é a de causar o máximo dano ao inimigo, e com a possível rapidez. Seu objetivo é o de alcançar a vitória no fim da luta — e termos, ao terminar, alguma esperança de estabilidade e paz nas relações internacionais. Isso significa que há necessidade da rendição incondicional do inimigo, mas é justo esperarmos que ele também exija de nós a desistência imediata e total da aspiração de uma vitória absoluta.

—)o(—

Não há, neste nosso ligeiro exame da natureza da guerra moderna e das várias espécies de decisões básicas que ela envolve, a mínima intenção de depreciar a ciência da guerra e a arte. Ambas surgem maiores que nunca na profissão das armas

e no potencial militar de tôdas as nações. A pesquisa científica é a fronteira lídima do progresso militar. A batalha decisiva pela sorte do comando do século XX está em andamento agora nos laboratórios das super-potências. Ou talvez já tenha sido travada e vencida, sem nosso conhecimento, nas primeiras experiências dos cientistas e técnicos norte-americanos e russos. Se, conforme memorável declaração de Wellington, a batalha de Waterloo foi vencida nos recreios de Eton College, é muito possível que as batalhas finais de 1976 ou 1984 estejam sendo executadas agora no próprio ninho da ciência — constituído pelas turmas de estudantes de matemática e física de um milheiro de escolas superiores da América do Norte e da Rússia.

Contudo ainda permanece firmemente em pé a perseverante opinião de que a ciência e a técnica são unicamente ferramentas de guerra, e servas da estratégia. A guerra e o preparativo para ela ainda são indiscutivelmente uma arte, tão profundamente enraizada em percepções prontas e claras como a política — a arte do possível. A guerra, não obstante tôdas as fantásticas modificações que tem sofrido, ainda se assemelha muito mais a um jogo de xadrez do que um problema que se possa preparar para um cérebro electrónico.

A torre preta pode representar uma força maciça de potência nuclear, os submarinos para lançar projéteis teleguiados. O cavalo branco pode ser uma divisão blindada caracterizando fortes carros de assalto com pilotos automáticos. A rainha preta pode ser um projétil balístico intercontinental, que tem na verdade a forma um tanto parecida com a da rainha do xadrez. Os bispos pretos, tão valiosos no princípio da partida, podem ser considerados como dois grupos-tarefa, dispostos em torno dos porta-aviões gigantes.

Podemos classificar a guerra como uma partida de xadrez em grandes proporções. Ela não deixa de ser um jogo de xadrez. E isso porque tem dois partidos — duas vontades, dois cérebros em luta, ou vários deles. Nenhum dos partidos sabe com exatidão o que o inimigo pode fazer, ou o que fará. E nem conseguirá, tendo até o melhor de todos os serviços de informações secretas, apresentar fatos em número suficiente que eliminem a necessidade do critério da apreciação. A resposta ao Sputnik tinha que vir dos nossos cientistas e engenheiros. A réplica específica à exaltação russa por ter um projétil balístico intercontinental depende necessariamente do que os nossos engenheiros e técnicos — e também dos britânicos — podem produzir. Porém a resposta completa da América do Norte ao desafio geral do poderio e finalidades dos Soviéticos tem que ser um preparativo geral e uma estratégia global, formulados por pessoas dadas

a conhecimentos gerais, e não por especialistas, por jogadores de xadrez, e não por físicos. A estratégia continua sendo o coração da arte da guerra.

E bom que tenhamos sempre ao alcance da mão um grande número de cientistas e técnicos. É aconselhável atrairmos um número regular de oficiais, que se dediquem aos estudos científicos, e conhecimentos especializados, para o seio dos altos escalões do serviço militar, tal como se pratica presentemente, mas sem sofrerem prejuízo algum, pois como especialistas êles terão limitada a experiência do comando. Necessitamos ainda mais, nos encargos elevados, de um histórico preciso dos oficiais sem especialidade que deram boas provas de si durante o curso da escola de guerra naval, e saíram-se bem no jôgo. As mais altas responsabilidades recairão sôbre os ombros dos que, sendo suficientemente mais amadurecidos, dispõem de tempo para pensar na guerra, não como uma ficção científica que se transforma em verdadeira, mas como um jôgo de idéias argutas.

Do *Proceedings* de abril de 1958 — Tradução de

Alexandre de Azevedo Lima  
Capitão-de-Fragata, Reformado.

---

## QUAL A RAZÃO POR QUE UM MARINHEIRO FALA COMO MARINHEIRO

Captain J. C., U. S. Navy

O Ministério da Marinha sofre em todo outono uma série de crises internas, cuja intensidade vai crescendo até que os pedidos anuais do orçamento tomem forma. Durante o inverno, o Departamento da Defesa e o Congresso trabalham na organização das verbas destinadas às três armas, procurando prepará-las de forma aceitável. A seguir, chega finalmente a primavera, e, antes que o Congresso encerre seus trabalhos para as férias do verão, costuma surgir uma sorte de debate público sôbre as concessões, dotações ou alterações feitas nas leis que regem o serviço militar.

Apareceu, já se passa um par de anos, o Plano de Reorganização n.º 6 (Reorganization Plan 6) e, no ano passado, as consultas (Symington Hearings). Não sabemos ao certo o assunto que possa surgir nos próximos meses vindouros sôbre dotações, ou sôbre um complexo de tais orçamentos.

A única coisa que podemos garantir com probidade é que as forças armadas encontram-se, de algum modo, na antipatia da opinião pública. Mas, seja qual fôr o resultado, cada uma das classes armadas terá suas idéias, claras aliás, sôbre o que lhe interessar na discussão.

A proposição básica cuja solução se pretende achar está em sabermos por que razão as classes armadas são discordantes entre si. Por que razão o soldado tem seu modo próprio de pensar, o marinheiro possui cogitações pessoais, e o aviador, em desacôrdo com ambos, pensa e age apenas como um aviador?

Não nos iludamos. Muito embora todos êles laborem para um fim comum, e o façam com honestidade completa e sincera de homens capazes e dedicados, contudo, não pensam igualmente. Há pontos de acôrdo e coincidência, é certo, que são numerosíssimos e formam o todo, mas há também focos de discordância, bem importantes, bastante subtis, que escapam à percepção, que são de isolamento difícil e não podem ser apresentados para exame.

Antes de proseguirmos, será conveniente chamar a atenção para o seguinte: O perguntarmos por que as classes armadas divergem de opinião é assunto diferente do de declararmos positivamente que elas devam agir de comum acôrdo. Muito ao contrário, as divergências de julgamento, êsses entrechoques de idéias, êsses quase constantes puxões e repelões entre as classes armadas, constituem a fonte máxima do poderio militar posto à disposição de uma nação. Nós divergimos dentro e fora do serviço, e Deus nos livre de entrarmos algum dia num período de doce calma, luz e harmonia de pensar. Nada seria mais perigoso para o nosso país do que o aceitar plácida e confortavelmente uma única opinião, um único e exclusivo padrão militar de pensar. O paralelismo político é demasiadamente óbvio para ser mencionado.

Reconheçamos apenas que a vantagem única que temos sôbre as organizações monolíticas que se nos possam opôr, encerram-se política e militarmente no nosso sistema — na capacidade de notar e expor nossas próprias fraquezas. Em consequência disso temos sempre ao alcance da mão uma reserva intelectual, alguma coisa guardada sôbre o conceito estratégico, e a faculdade de praticarmos um plano alternado de ação.

E' bastante estranhável que uma face da situação, que nunca foi realmente ventilada em público, e nem mesmo examinada com suficiente percepção e a fundo, de modo a valer o esforço empregado, é a que se refere à base subjacente da discordância, isto é, qual o motivo por que os soldados pensam de uma maneira, os marinheiros de outra, e os aviadores, ainda, de um terceiro modo.

Não tentaremos falar aqui pelo soldado, ou pelo aviador. Nosso objetivo será o de procurar esboçar algumas razões sôbre a maneira de pensar do marinheiro, isto é, por que êle age conforme raciocina. Para o fazermos, tomaremos algumas suposições de planos de guerra, e depois abordaremos abreviadamente o con-

ceito da guerra naval. A seguir, talvez o relato possa ser encaminhado às tarefas gerais da guerra, e a um ou dois casos específicos e correntes para que demonstremos o efeito dos padrões básicos da maneira de pensar do marinheiro sobre os assuntos da época.

Quanto às suposições dos planos de guerra, trazemo-los por dois motivos para esta dissertação. Em primeiro lugar, porque a fase do planejamento estratégico é o que existe entre a idéia da guerra e a maneira de agir nela, e, em segundo, porque o reconhecimento do planejamento das referidas suposições básicas (e a maior parte dos marinheiros adotam-nas até mesmo sem articulá-las, conscientemente ou não) pode indicar ao marinheiro alguma orientação a seguir, mesmo em situações que muito por alto se relacionem remotamente com o planejamento para a guerra. De maneira alguma elas são formais ou oficiais. Servem apenas como uma tentativa no sentido de condensarmos alguns entendimentos tácitos gerais, e lealmente aceitos.

A primeira suposição é a que diz que o objetivo da guerra deve ser o da aplicação de alguma medida de controle sobre o inimigo. Controle, neste sentido muito amplo, significa a realização de condições que nos sejam mais favoráveis do que as que existiriam no caso de não entrarmos em guerra; um controle sobre o inimigo, que vise seu restabelecimento suficiente, após a guerra, num estado aceitável, qualquer que seja o projeto mundial de após-guerra. O segredo desta afirmativa um tanto vaga, desta ou de outra forma, está no objetivo estratégico distante. Nossa meta na guerra não se encontra necessariamente na derrota das forças armadas do inimigo. Talvez até nem possa ser resolvido com o colapso ou rendição do governo. E por certo não será achado se todos os cidadãos inimigos (e a maioria dos nossos próprios) forem vitimados por um duplo suicídio termo-nuclear. O problema primordial e central na arte de guerra reside na faculdade de percepção da variedade e graus de controle que possam resultar desta ou daquela ação, nesta ou naquela situação. E assim podemos com razão duvidar que sejamos muito minuciosos a respeito do assunto antes de se apresentar a situação real que possa pesar no julgamento. A natureza e intensidade de controle, direto ou indireto, que pareça ser excelente para uma situação, pode ser inteiramente inaplicável numa outra. Contudo a idéia de controle, como objetivo, amplia notavelmente os horizontes abertos às nossas cogitações e planejamentos para a guerra.

Há várias maneiras de alcançar-se o controle tanto no mar, como na terra. Um certo grau dêle, o militar, consegue-se por meio da destruição, a destruição direta do poderio inimigo; homens, armamento, e partes componentes da estruturação de apoio,

que vão das armas e comunicações até as fontes básicas da matéria prima. É assunto com o qual a grande maioria das pessoas está bastante familiarizada.

A um corolário ou ramificação disso poderíamos denominar o controle por imobilização ou paralisia... e aqui o mencionamos por considerá-lo assunto muito digno de meditação, superior à que lhe tem sido dispensada ultimamente.

Um grau mais positivo de controle, e o mais viável, embora o mais difícil de ser atingido, pode ser conseguido pela ocupação isto é, pela ocupação física de uma região ou de selecionados pontos focais de controle.

Essa natureza de controle pode ser exercida por uma ameaça anunciada ou tácita de destruição, ou talvez pela de ocupação. Embora o controle pela ameaça seja variável, e algumas vezes incerto no grau do efeito e na durabilidade, é contudo o processo muitas vezes mais aconselhável, política e militarmente falando, de aplicação de força.

Existem, é fora de dúvida, as mais indiretas formas de controle por meio de pressões econômicas, políticas, sociais e psicológicas que, digamos de passagem, têm desempenhado plausivelmente papel importante na aplicação da estratégia marítima.

A segunda suposição, que deve entrar no planejamento da guerra, é a que preceitua que não podemos prever com exatidão qual seja o padrão de guerra para o qual nos devemos preparar. A ocasião, o local, o escopo, o vigor a ser aplicado na luta, a orientação a ser-lhe dada, e o conteúdo de uma guerra próxima são pontos confusos e obscuros. Os agressores podem fixar o momento inicial e o local, e nós não podemos notá-los senão depois de estar tudo começado. Quem poderia prever caso de Guadalcanal, da Corréia, ou do Suez? É à possibilidade da ocorrência de tais situações que precisamos dar atenção, e, quanto mais astuto e incisivo fôr o nosso planejamento, tanto melhor poderemos manobrar com eles, quando se apresentarem.

Quando aceitarmos essas reconhecidamente ultra-simplificadas premissas, que dizem que não podemos prever com exatidão o tipo de guerra a adotar, seu momento inicial, e nem quais sejam suas características, concluiremos então que o requisito principal para o planejamento durante a paz é mais do que um simples e rígido plano de guerra.

A primeira condição que nos é imposta deve ser a da concepção de um planejamento que abranja uma multidão de possibilidades, que apresente uma fórmula espiritual bastante ampla e que abranja na sua trama o momento e a natureza da situação de qualquer força militar que possa surgir. Então, de posse de uma fórmula bem tramada, poderemos tomar posições específicas com relação a um dos dois raciocínios seguintes: O primeiro, relativo

à procedência das necessidades logísticas e materiais, e o segundo que indaga as circunstâncias em que a probabilidade ou o acaso (ou ambos) estejam tão nitidamente apontados que os planos específicos reais possam ser traçados em tais bases. Temos agora uma tal situação específica na Europa, sendo ela resolvida pela NATO. Há uma outra, de natureza diferente, no Oriente Médio, mas não sabemos claramente, no momento em que escrevemos, a quem está entregue sua direção.

A teoria recente do jogo de guerra tem avivado um tal aspecto. O jogador que só emprega a estratégia rígida, corre um grande risco pelo simples fato de seu adversário poder perceber a estratégia única, e ficar habilitado a contrariá-la. O que se impõe é uma estratégia de profundidade e largura, flexível e adaptável, que possa por projeto e vontade ser aplicada às situações imprevistas. O planejamento para essa espécie de incerteza relativa não é tão perigoso como parece; há, antes de mais nada, alguma ordem no que se relaciona com o lado militar. O planejamento baseado em certeza é o que constitui o maior de todos os erros militares, o que tem sido demonstrado de modo tão vívido pela história. Esse ponto é citado aqui para mostrar que não devemos ficar sempre dentro de tudo quanto possa ser opinião predominante no momento.

O campo está amplamente aberto à discussão.

Deixando o assunto incerto das suposições, chegamos à fórmula da estratégia marítima, que é um assunto muito mais restrito do que o da guerra naval. A opinião do marinheiro sobre estratégia pressupõe uma situação na qual as comunicações marítimas podem ter ação direta sobre a guerra. Os Estados Unidos, ligados ao resto do mundo por todos os oceanos, acham-se numa situação em que as comunicações marítimas exercem de facto grande influência sobre a norma nacional de proceder e sobre a política do país. É desnecessário entrarmos aqui em considerações sobre o que seja a nossa dependência em matéria de transporte oceânico para fazermos uma caracterização da nossa economia. É muito mais difícil é o comentar que os nossos compromissos, espalhados pelo mundo inteiro, e a nossa política exterior, em torno do nosso planeta, baseiam-se em dois, e somente em dois, factores comuns. Um deles é uma espécie de vaga harmonia de objetivos políticos, (individualismo contra estatismo, no sentido mais amplo), e o outro é o elo comum de comunicações marítimas. A orientação mais importante da nossa política em curso toma seu nome do elo comum do sistema de comunicações do Atlântico do Norte.

Isso seria o bastante, pelo que toca ao marinheiro, para fixar que os Estados Unidos interessam-se reconhecidamente pelos assuntos estratégicos relacionados com aquela região. Ele não re-

clama que o nosso interesse nacional seja de forma alguma exclusivamente marítimo, mais insiste para que os interesses e os elementos marítimos sejam considerados como figurando entre os factôres fundamentais em qualquer tributo global.

Na maneira padrão do pensar marítimo, o marinheiro vê suas tarefas caírem em dois grandes campos, e, embora êlas aqui estejam simplesmente separadas por conveniência da nossa dissertação, devemos reconhecer que, na prática elas se acham tão intimamente entrelaçadas, que nos será difícil saber onde pára uma e começa a outra.

Uma parte da tarefa é a do estabelecimento do contrôle do mar que, é óbvio, inclui a profundidade das águas e o teto do ar existente por cima delas. A outra metade é a que se refere à exploração daquele contrôle no sentido de estendê-lo do mar para terra.

A expressão "contrôle do mar" é demasiadamente concissa para significar uma série de situações muito fluentes, dinâmicas e multi-facetadas. Ela é raramente absoluta, e precisa extraordinariamente que o seja. Num grande número de situações, um contrôle potencial dos mares é tudo quanto precisa ser praticado. E' isso o que estamos fazendo hoje em tórno do mundo inteiro. Sem êsse contrôle oficial, a NATO e a SEATO, e tôdas as nossas outras organizações oficiais e não oficiais cairiam imediatamente em colapso. Bastam apenas graus limitados de contrôle, ou contrôles locais. Não iremos além de mostrar que o contrôle do mar é um problema situacional adaptável a quaisquer que possam ser as exigências do momento.

A questão do estabelecimento, manutenção e gôzo do contrôle do mar é um passo antecipado e potente que se deve dar no sentido de estabelecer o domínio sôbre o inimigo. Êle estabelece o teatro da guerra mais próximo de seu território, e não do nosso, e dá-nos a escolha estratégica da jogada seguinte: Transforma mais prontamente o caso em "que deveremos fazer?", em vez do «que pensamos que êle fará?» Quando possuímos o sistema mundial de comunicações marítimas, a liberdade estratégica é mais nossa do que do inimigo.

Vem a seguir o prolongamento do contrôle que é tentado em parte pela destruição, em parte pela paralisa, em parte pela projeção de soldados quando e onde isso se tornar necessário. Em geral, nosso domínio dos mares impõe ao inimigo uma realíssima limitação de sua liberdade de ação, e essa sufocação aguda opera quieta, porém continuamente, para projetar nosso contrôle para terra a dentro. Os mares serão uma barreira para o adversário, e não uma avenida. Cada soldado norte-americano na Europa ou no Extremo Oriente é hoje um prolongamento do poder marítimo da nossa nação. Cada pessoa das nossas bases

aéreas, situadas fora do nosso continente, representa um prolongamento do nosso contróle marítimo nacional, agindo no sentido de estabelecer o domínio sôbre o inimigo.

Dêsses dois casos — domínio do mar e sua exploração, surgem as missões que competem à marinha de guerra. Elas são claras e manifestas, e constituem a razão de ser da existência do marinheiro. El-las:

*A marinha de guerra defenderá os Estados Unidos de qualquer ataque por mar;*

*A marinha de guerra irá procurar fora e destruir as forças navais inimigas, sua navegação, bases e demais elementos de apoio.*

*A marinha de guerra negará o uso dos mares ao inimigo;*

*A marinha de guerra controlará as zonas marítimas vitais, as áreas de aproximação do oceano, os mares Mediterrâneo e da China, e as águas nossas vizinhas;*

*A marinha de guerra explorará nossa supremacia marítima geral para estender, proteger e sustentar as forças conjuntas, militares e civis, norte-americanas pelo mar em fora.*

Depois, no plano do fundo, deparamos com tôda a trama das contingências de guerra e com o papel que a marinha tem que desempenhar em qualquer luta, grande ou pequena, limitada ou ilimitada, local ou geral, nuclear ou não.

Deve ficar amplamente esclarecido que neste momento os Estados Unidos não pretendem iniciar qualquer guerra, de modo que duas alternativas podem apresentar-se. A primeira delas é a que supõe que a luta seja deliberadamente iniciada contra os Estados Unidos por um inimigo. Se assim o fizer, será para crermos que não o faça na expectativa de sua derrota imediata. Será por um choque súbito (modo por que as guerras começam muitas vezes) ou então pela chegada ao apogeu de um período de alta tensão e conseqüente demonstração de seus preparativos. Em qualquer eventualidade, êle terá uma espécie de plano que lhe dará, conforme êle entender, a promessa de uma bem certa vitória sôbre nós.

A outra alternativa, que poderá ser adotada, consistirá numa expansão gradual e indesejável de um conflito local e conseqüente de atrito crescente e tensão expansível em alguma zona do lugar. Uma boa luta confusa no Oriente Médio, por exemplo, poderia muito bem se propagar em conseqüência do desejo constante da inclusão da Europa, e então nós estaríamos muito provàvelmente envolvidos nela.

Seja qual fôr o início preparado, as fases operacionais de quase tôda espécie de guerra poderão classificar-se, por um marinheiro, da forma seguinte:

*Defesa dos Estados Unidos da América do Norte;*

*Manutenção das nossas comunicações mundiais;*

Estabilização da guerra;

Posse do contróle do padrão da guerra adotada;

Estabelecimento do contróle sôbre o inimigo.

Entretanto êsse não é bem o método consagrado pela doutrina para decompor uma guerra para análise, pelo que fazemos a seguir uma explicação pequena.

A primeira delas — a defesa dos Estados Unidos, está perfeitamente delineada. Quanto à parte que interessa ao marinheiro, é missão indiscutível da Marinha defender os Estados Unidos do ataque vindo por mar, seja êle de submarino, de projétil teleguiado, de aviação ou de navio. Permanecendo de prontidão entre o nosso país e qualquer inimigo, cumpre à marinha de guerra assegurar que a guerra se trave em mar-alto, e não sôbre Chicago.

A segunda, a manutenção das comunicações mundiais, significa contróle e uso dos mares. O marinheiro sente que isso é tarefa delicada. Se não a exercermos, as forças terrestres e a Air Force espalhadas, bem como os nossos Aliados, sofrerão golpes, e estaremos então em situação seríssima. Se não dispusermos de um adequado contróle marítimo para fornecer alimento à Europa, combustível para as instalações dos "pipe-lines" no além-mar e munição às tropas que se acharem no estrangeiro, as coisas ficarão realmente pretas para nós.

A terceira explicação alistada refere-se à estabilização da guerra. Vale a pena dispensarmos ao assunto um momento para comentário. Já fizemos notar anteriormente que os Estados Unidos não pretendem dar início a uma guerra. Se um inimigo começa-la, é claro que agirá em condições que lhe sejam favoráveis, pois ninguém será tão ingênuo de começa-la por outra forma. Assim sendo, só poderemos esperar que sejam tomadas boas providências iniciais por quem quer que seja o inimigo. Teremos, desta ou daquela maneira, que nos manter vigilantes inicialmente. Nosso trabalho, então, será o de pôr em prática qualquer espécie de situação estável que nos permita respirar e movimentar a musculatura. Teremos que reforçar e movimentar nossas forças para acomodá-las aos movimentos iniciais do inimigo, sustentarmos-nos o quanto nos fôr possível, e ir ferindo parceladamente as forças adversárias até alcançarmos alguma espécie de equilíbrio dinâmico no resultado total do combate.

A seguir, a menos que queiramos combater sempre segundo a vontade do inimigo (como procedemos, por exemplo, na Primeira Guerra Mundial), teremos que assumir o contróle de uma guerra padrão e mudá-la para o gênero e para o local de nossa própria escolha um tipo de guerra em que, de preferência, nós sejamos os fortes, e o inimigo passe a ser o fraco.

O processo de alterar-se deliberadamente a natureza e o teatro da guerra é um assunto que não tem sido apreciado conscientemente e com a meticulosidade merecida. É um caso que requer um estudo mais investigador e que não poderá completar-se em curto espaço de tempo. A Primeira Guerra Mundial foi intelramente travada de acôrdo com o padrão inicial escolhido pelos Alemães. A Segunda Guerra, porém, foi mais ou menos estabilizada, mas os Aliados alteraram sua natureza, tanto na Europa como no Pacífico. Na Europa, depois que as forças ocidentais foram tocadas para fora do continente, os centros de pressão deslocaram-se sucessivamente para o norte da África, para a Itália, e depois voltaram-se para a França. O centro que interessava à aeronáutica deslocou-se do Canal da Mancha para a própria Alemanha.

No Pacífico, os Japonêses interessaram-es primeriamente pelas operações nas ilhas sulinas, mas a guerra firmou-se finalmente nas ações de Midway e no Pacífico do sul, até que nós preponderámos e mudámos o teatro principal da guerra, à nossa vontade, para o Pacífico central e para o próprio império do Japão. O caso tornou-se mais fácil, do que se tivéssemos conservado o plano japonês e procurássemos retroceder a suas rotas primitivas, digamos, de Singapura a Nova-Guiné pela Indonésia e sueste asiático.

Na Coréia, estivemos padecendo no sul até que o cenário modou completamente de feição com a transferência da guerra para Inchon e Seul. Mais tarde, nessa mesma guerra, incidentemente, a vontade extrema de um grande número de participantes para que se transferissem o teatro e a natureza da guerra no ar, não foi aceita por motivos que se acham fora da nossa alçada nesta dissertação. Não há necessidade de indagarmos quais seriam seus efeitos, mas diremos apenas que há fortes opiniões em ambos os partidos que discutem o assunto.

Citamo-las apenas para exemplificar um conceito difícil de ser descrito em têrmos precisos. O adversário que controlar o padrão de guerra possuirá uma vantagem inestimável. Ele poderá, em grande parte, obrigar o inimigo a dançar ao ritmo do toque que êle adotar.

Suponhamos, por exemplo, que a guerra iniciada por um inimigo o seja por uma marcha invasora para a conquista da Europa ocidental. Assim querendo, êle terá logicamente que tentar muitas outras tarefas, tais como negar-nos nossas comunicações marítimas e efetuar a destruição do apoio industrial e militar dos Estados Unidos; mas êssas últimas com a finalidade de conquistar a Europa Ocidental.

Suponhamos que procuramos de qualquer forma estabilizar a guerra apolando-nos em algum lugar na Europa, conservando nossas vias de comunicação suficientemente desembaraçadas,

mantendo o funcionamento militar e econômico dos Estados Unidos e independentemente de qualquer dano causado pela aviação. Como deveremos proceder, e como visaremos exercer o controle sobre o inimigo?

Um grupo de intelectuais acha que se pode alcançar um grau suficiente de controle pela destruição completa ou quase total da maquinaria inimiga. Uma vez que admitimos que a guerra deve principiar, e de qualquer forma, temos que supor que o inimigo deva ter feito entrar em seu cálculo a possibilidade de sua resistência ao nosso choque, a de apará-lo ou o caso dêle poder infligir maiores danos, do que recebê-los. Toda a preocupação deve consistir em que a destruição por si só não o obrigue a quitar-se. Sabemos como êle poderia agir com seu próprio poder combatente e com o nosso, não podemos presumir que êle inicie uma guerra na perspectiva de derrota certa. Isso significaria muitas lutas tremendas e futuras. Mesmo depois da troca de luta nuclear, todavia o pessoal continuará combatendo. Uma vez a guerra estabilizada, teremos que fazer alguma coisa mais além de procurar impor nosso controle apenas pela destruição. Necessitaremos fornecer tropas — a presença do homem é clássica onde aparece o canhão — para manterem o controle permanente que é raramente sustentado por qualquer outro modo.

Há três maneiras de alcançarmos uma tal finalidade. Uma delas consiste em impelir o exército inimigo e fazê-lo retroceder para o ponto donde partiu; a segunda é a da remessa de tropa por avião, e a terceira é a de enviá-la por mar. É longa e penosa a marcha por um inteiro continente, sendo até de esperar que os soldados não a escolham. As outras duas maneiras oferecem consideráveis vantagens promissoras. O transporte aéreo das forças em número limitado seria mais rápido, e ofereceria uma escolha maior de pontos de destino; mas, em compensação, seria preciso mais viagens, e difíceis, dada a necessidade de um apoio continuado. Os problemas logísticos para uma força de proporções apreciáveis são enormes. A remessa de tropas por mar oferece menos elasticidade com referência ao destino inicial, mas é um tema muito mais fácil de tratar-se, tanto com relação ao poder dar forças que possam ser fornecidas, como a respeito do apoio continuado que elas possam receber, depois que forem desembarcadas.

Felizmente, por termos o poder marítimo, estamos habilitados a usar quaisquer águas que nos conduzam da melhor maneira possível a qualquer das regiões mais ofendidas. Devemos explorar essa nossa capacidade. Lembremo-nos, a êsse respeito, de que em todas as técnicas e métodos empregados na arte da guerra, há somente uma em que qualquer nação mantém monopólio, e que vem a ser o ataque por mar. Nenhuma outra nação o tem em tão elevado grau potencial como nós. Devemos explo-

rá-lo ao máximo. Além disso, devemos combiná-lo com outras espécies de pressões que conduzam ao controle, algumas delas apenas remotamente militares, e que apareçam, como sejam as medidas políticas, sociais e econômicas.

Tôdas essas pressões acham-se diretamente relacionadas com a questão de empenhar-se a guerra com o fito de alcançar-se alguma medida de controle sobre o inimigo. A peculiar variabilidade do poder naval, na paz ou na guerra, serve para manter o marinheiro constantemente a par dos múltiplos recursos de pressões disponíveis, que se encontram na estruturação do poder nacional.

Assim, uma das bases do processo de planejamento do marinheiro está na apreciação tácita que diz que a meta da guerra não deve ser limitada a qualquer empreendimento militar ou naval, mas que tôdas as nossas ações militares, bem como as que não sejam militares, precisam contribuir para um controle eventual sobre o inimigo.

Isso, voltando ao que dissemos atrás, é realmente o que constitui o objetivo de uma guerra. As outras duas suposições básicas fazem ver que tôda forma e o desenrolar da guerra não se pre dizem com exatidão.

Com ligação ao que foi dito, é interessante notar-se que a nossa atual atitude nacional para com a guerra parece pender bastante para o lado do controle por destruição e da imobilização resultante. O recém-nomeado Comandante Supremo Aliado na Europa fez realmente esta claríssima declaração em uma das suas entrevistas públicas.

Mas, de par com isso, temos também à mão a suposição, não contrária à razão, que diz que nenhum inimigo deixar-se-á levar à guerra sem pensar em vencê-la. Surge, pois, alguma possibilidade de não podermos alcançar um controle adequado por meio apenas da destruição nuclear, mas por meio de alguma defesa combinada, pelo mútuo esgotamento aéreo, pelos riscos da mútua rádio-atividade, ou por algum processo ainda não previsto.

Qualquer que seja o caso tomado para estudo, mostrará que a liberdade de ação estará com a nação que detiver o poder marítimo. Ele não necessita entregar-se irrevogavelmente a uma única maneira de agir. A nação que possuir o poder marítimo é a que se encontra na melhor posição para poder controlar o rumo da guerra; para ajustar seu poderio a qualquer exigência que apareça no progredir da luta, e para impor ao inimigo qualquer natureza e grau de controle que pareça ser necessário, para que sejam alcançados os objetivos nacionais.

Talvez isso justifique um pouco a razão por que os marinheiros pensam como procedem. Eis por que eles planejam e

destinam a Marinha de Guerra para condições variáveis, e como um instrumento de poder de múltiplas finalidades, reservado para a defesa dos Estados Unidos e para ajustar-se às necessidades da política nacional em qualquer situação que ela se apresente.

A conclusão que o marinheiro não tem podido sempre explicar claramente, seja qual fôr a situação isolada que se tomar para discussão, seja ela grande ou pequena, nuclear ou não, é a que considera impróprio fixar a utilidade do poder naval em função apenas da situação. Os valores colaterais em outras situações precisam ser postos em equação para que se chegue a um julgamento de mérito.

Ao finalizarmos, precisamos contudo deixar um ponto bem esclarecido. Embora o marinheiro não seja o menos destituído de paixão partidária, e esperamos que não seja maior do que qualquer outro militar, nenhum dêles será tão ingênuo ao ponto de imaginar que só a Marinha possa suspender seus navios e partir para vencer tôdas as nossas guerras. O que êle pode fazer é prepará-la para que o poderio do soldado, do aviador, e o do marinheiro, bem como o vigor político, econômico e social do nosso país possam ser aplicados combinadamente, conforme as exigências da defesa norte-americana, e estabelecer qualquer natureza e grau de controle que os Estados Unidos da América do Norte necessitem.

E por êsse motivo que o marinheiro pede, quando a nação cogita de tais assuntos, que ela se lembre de que as estratégias marítimas formam um campo de estudo onde os Estados Unidos têm uma vantagem peculiar sôbre qualquer inimigo. O marinheiro espera que sua nação, se porventura fôr levada a uma guerra, aproveitar-se-á daquela vantagem, usando-a e explorando-a de forma a tirar dela todo o seu valor. Isso poupará tempo, economizará esforço e, quando se totalizarem todos os cálculos, será muito provável que se preservem muitíssimas vidas.

Do "Proceedings" de agosto de 1957.

Tradução de A. de A. Lima

Capitão-de-Fragata, Reformado

# AVIÕES E SUBMARINOS



*SUMÁRIO: O porta-aviões e a guerra da Coréia — Espírito criador e personificação do aviador suicida — "Subroc", foguete lançado por submarino.*

## O PORTA-AVIÕES E A GUERRA DA COREIA

A lição mais útil da guerra da Coréia é, sem dúvida, a de que não existe guerra pequena, e que, depois dela deflagrada, mesmo de maneira limitada, haverá a enfrentar necessidades contínuas e atender a exigências que tenderão a crescer com o desenvolvimento do conflito.

(Rear Admiral Ak Scot Moncrieff  
CB, CBE, DSO)

### Preâmbulo

Após ter conhecido uma atividade operacional muito grande durante a Segunda Guerra Mundial, e de maneira toda especial no Pacífico, poderia pensar-se que o porta-aviões atingiu já a sua maturidade. Não tem êle, porém, no após guerra, demorado em se tornar motivo de polémicas, às vezes de graves conseqüências, e nem sempre apoiadas em argumentos razoáveis. Pretendeu-se com freqüência demonstrar que o porta-aviões estava, êle mesmo, fadado a sucumbir perante a arma aérea cujas probabilidades cresciam de dia par dia,

tanto pelas realizações, cada vez maiores, dos aviões com base em terra, como pelo aparecimento dos explosivos de poder prodigioso, de engenhos voadores, mais ou menos automáticos, com possibilidades ainda pouco conhecidas.

A guerra da Coréia parece ter vindo oferecer ao porta-aviões um campo de ação de limitadas dimensões, no qual muitas das suas qualidades (mobilidade, potência, etc.) viram-se confirmadas numa situação tóda especial e relativamente favorável, bem que de muita novidade. Para comêço, a supremacia naval dos Estados Unidos tornou-se, repentinamente, total. A sua superioridade aérea não foi disputada nem na frente coreana nem ao longo das costas da península teatro da guerra. O perigo submarino, que o Comando nunca deixou de considerar, jamais chegou a manifestar-se de maneira ofensiva. A configuração da costa, o fato de ter que se operar em terra num local freqüentemente tempestuoso, com clima rigoroso no inverno, úmido e brumoso na meia estação, e de intensos fenômenos térmicos no verão; o próprio formato da península, das suas bacias marítimas e de seus arquipélagos adjacentes, trouxeram para êstes navios diversas vantagens complementares. Foi possível o rápido estabelecimento de equilíbrio de forças aéro-navais entre as costas leste e oeste, segundo a evolução da situação.

Devemos, finalmente, constatar que o interêsse logístico do porta-aviões tem sido claramente confirmado pela guerra da Coréia, na qual esta espécie de navios, e principalmente os de grande porte, puderam:

— utilizar-se de importantes meios logísticos de várias bases vizinhas: Sasebo, Yokosuka, Kure e Okinawa;

— realizar, assim, freqüentes mudanças, substituições e rotações de tropas;

— ganhar agilidade operacional, graças aos progressivos métodos de apoio logístico, baseado no emprêgo de unidades especiais de uso corrente em 1944-45: tânderes, petroleiros, navios de abastecimento de esquadras, porta-aviões de transporte, I. S. T. transformados em oficinas, etc.

#### **Exame, com as reservas necessárias, das lições da Guerra da Coréia**

Diversos autores já publicaram considerações mais ou menos ponderadas referentes à guerra da Coréia. Parece-nos de molde lembrar aqui as reservas prévias e as precauções com que devem ser examinados os dados, freqüentemente paradógicos, que a história dêste conflito nos apresenta.

De fato, esta guerra trouxe implícita na sua própria origem uma perspectiva política tóda peculiar.

Em primeiro lugar, certos imperativos políticos — e às vèzes exclusivamente políticos — podendo limitar a gama dos meios que ficam à livre disposição do Comando no teatro de operações. Ao mesmo tempo, o simples emprêgo das armas clássicas de potência que se classifica de «moderada», tem sido julgado por alguns como incapaz de trazer uma decisão absoluta para um conflito como o da Coréia.

Depois, imperativos da mesma ordem sôbre uma e outra parte em luta na Coréia, no sentido de restringirem o emprêgo de certas armas, em nada relacionadas, aliás, com a energia nuclear, ou com destruições em massa. Pode ter-lhes parecido contra-indicado o seu uso, ora por considerar a sua eficiência ainda incerta, ora por querer lhes esconder certos defeitos, ora visando reservar para ocasião mais árdua o pleno efeito psicológico da surpresa. Observou-se com estranheza que os vermelhos não mostraram qualquer material moderno de aviação tática, afora um modelo de avião interceptador. Ninguém ignora que na guerra civil da Espanha as experiências que se fizeram da penetrabilidade de certos obuses antitanques desnortearam alguns espiritos, tanto como os surpreendentes acontecimentos da guerra da Finlândia.

Evidentemente, as principais potências interessadas na guerra que nos ocupa não publicaram em sua totalidade os ensinamentos obtidos no conflito, evitando qualquer alusão às deduções práticas mais interessantes para as quais êles deram ocasião. Por que a Marinha não empregou os **Banskees** na Coréia? Quantos eram os *especialistas* possuidores duma noção exata da precisão e do efeito psicológico dum bombardeio em mergulho, antes de 1940? E das possibilidades do caça à reação, até os primeiros combates dos **Messerchmitt 262**? Ou da potência dos explosivos nucleares, precedentemente a Hiroshima?

No presente estudo tivemos em vista dar algumas indicações que permitam situar com exatidão as possibilidades atuais do porta-aviões moderno num conflito como o da guerra da Coréia, que deve continuar a ser considerada como um caso particular, mas, não por isso, menos interessante. Resulta, porém, evidente que o seu caráter tão especial não permite generalizações prematuras e radicais, como as que ecoaram na imprensa, tanto para condenar sem apelação o porta-aviões, como para lhe atribuir incontêstes virtudes, eterna e universalmente aplicáveis.

### Algumas operações da aeronáutica naval na Coréia

Não é possível rememorar aqui a história completa do conflito coreano. Pretendemos somente destacar a importância do rol que coube ao porta-aviões. Vamos nos restringir a reduzido número de operações, para, em continuação, fornecer alguns detalhes técnicos das atividades dos diversos porta-aviões que naquela luta intervieram.

**Dispersão para Okinawa** — O estouro das operações (25, junho, 1950) parece ter inquietado não pouco o Comando Naval Americano. O adjunto naval de Mac Arthur, Vice-Almirante Joy (Connave), teme um novo Pearl Harbor sobre as bases japonesas de Sasebo e Yokosuka (U.S.N.) e Kure (R.N.). Manda largar, logo para Okinawa (Burckner Bay) às unidades sem emprego imediato na Coréia. Dispõe de dois porta-aviões somente: U.S.S. **Valley Forge**, pertencente à Sétima Frota americana (V-A Struble) e H.M.S. *Triumph*, dependente da Far East Station, comando do Almirante Brind, quem, desde Hong-Kong, acaba de pôr esse porta-aviões à disposição do Almirante Joy, juntamente com diversos outros navios britânicos e dos Domínios, agrupados sob o comando do Almirante Andrewes (R.N.).

**O Estreito de Formosa** — A 27 de junho, iniciaram-se as primeiras missões de segurança da aviação costeira, cujas forças — duas esquadilhas incompletas — vêm de ser incumbidas de cobrir especialmente a Formosa, que parece diretamente ameaçada. A esquadilha VP 46 (9PBM) acaba de ser enviada às Pescadores com o tênder **USS Suisun**. Vai ela alternar as suas missões com a esquadilha VP 28, com base em Naha (Okinawa), para vigiar o estreito e poder impedir uma tentativa de invasão à ilha. Os comunistas chineses concentram na região de Amoy (130 milhas marítimas de Formosa) perto de 250 000 homens, 5 000 juncos e unidades diversas. Não demorou a ficar demonstrado que aquela medida foi de grande valor. Na noite de 8 de dezembro de 1950, mau grado a bruma, dois grupos de pequenas unidades vão ser reconhecidas por holofotes baixos, logo após terem sido detectados pelo radar. Mais ou menos 700 juncos rumo a leste tiveram que virar de bordo, depois de haverem, provavelmente, interceptado a mensagem de alerta expedida pelo avião, que voluntariamente revelara um contratorpedeiro das forças de vigilância.

**Defesa do perímetro de Fusan.** — A 3 de junho, oitavo dia do conflito, o **Valley Forge**, ao qual unira-se o **Triumph**, lança os seus primeiros ataques contra a Coréia. Os **Panthera**, **Corsairs**, **Skyraiders**, **Seafires 47** e **Fireflies** dos porta-aviões empregaram-se contra os aeródromos e as vias de comunica-

ções da região de Peyong-Yang. É a primeira vez que aviões à reação embarcados (no **Panther**) participam em operações de guerra.

Após escala em Okinawa, os porta-aviões, a 18 de julho, dão cobertura ao desembarque em Pohang, na costa oriental. Realizam, além disso, um raide contra a refinaria de petróleo de Wansan, e, entre 18 e 29 do mesmo mês, intervêm constantemente contra terra, deslocando-se alternadamente entre leste e oeste da península.

O **Philippine Sea** chega rapidamente dos Estados Unidos, seguido dos **CVE Sicily** e **Bodoen-Strait** que trazem, juntamente com elementos da **1<sup>a</sup> Marine Air Wing**, uma importante aviação de apoio, treinada em ações de grande precisão e que entrou em funcionamento a partir de 3 de agosto.

Na manhã de 17 de agosto, prévia preparação de artilharia, os aliados reduzem uma saliência inimiga no rio Naktong, com apoio direto, muito eficiente, da aviação embarcada. Nos começos de setembro, os porta-aviões são enviados ao Japão e com mais de três mil saídas contribuíram para salvar a cabeça de ponte de Fusan.

**O desembarque em Inchon.** — O plano de operações prevê que o apoio aéreo nas praias de desembarque e seus acessos será dado exclusivamente pelos porta-aviões; únicos elementos que podem intervir. O território do perímetro de Fusan, além de muito distante, está congestionado pelas operações locais.

Os **CVE Badoeng Strait** e **Sicily** conduzem, cada um, uma esquadrilha de **Corsairs** da **Marine Corps**. Estes aviões têm por missão garantir o preparo imediato e o apoio aos desembarques, além da proteção às unidades terrestres desembarcadas nas praias.

O **Triumph**, encarregado de fornecer as patrulhas de caça protetoras da força anfíbia (TF 90), acha-se sob as ordens do Contra-Almirante Sir W. Andrews (CTF 91), com um CL, oito DD, etc.

Os porta-aviões rápidos **Philippine Sea**, **Valley** e **Boxer** formam parte da TF 77 (C - A Ewen, USN). Em 12 de setembro, iniciam-se os ataques preparatórios do desembarque. Os pequenos porta-aviões, saídos do Japão com a força anfíbia, entram em ação no dia (D 1).

A aviação de exploração, com três tânderes especializados (1 AVP, 2 AV) garante, enfim, as missões aéreas de segurança e proteção A.S.M. Abrange cinco esquadrilhas VP 6, 42 e 47 da U.S.N., esquadrões 88 e 209 da R.A.F. Todas estas formações acham-se equipadas de hidro-aviões que se servem dos tânderes como de bases avançadas.

Um bombardeio aéreo e naval, lançado sobre os setores de desembarque e seus acessos próximos, prepara o assalto de 16 de setembro. O desembarque foi tornado difícil por uma maré de dez metros, de amplitude. As forças aliadas apoderaram-se primeiro da ilha de Wolmy e, depois, da cidade e porto de Inchon. Dois dias mais tarde, é conquistado o aeródromo de Kimpon, perto de Seul. E duas esquadilhas dos **Marine Corps** chegam, a 19, do Japão, em vôo, para participar nas ações a partir do dia seguinte.

A operação termina com a captura de Seul e o enlace das forças desembarcadas com as do 8º Exército, chegadas do perímetro de Fusan, ficando fora de combate uma importante fração do exército norte-coreano.

**As minas de Wonsan.** — A ponto de destruição, com a sua retaguarda atacada pelas forças desembarcadas em Inchon, o exército norte-coreano retraiu-se em desordem para o norte, deixando diversos dispositivos para cobrir a retirada. Figura entre eles a zona minada diante do porto de Wonsan, trabalho que foi executado por especialistas vindos do exterior. Foi a 10 de outubro de 1950, quando a TF 77 apareceu frente àquele porto, do qual precisavam quanto antes os aliados, para abastecimento das suas forças em marcha, em perseguição dos norte-coreanos. A limpeza destes campos de minas apresenta-se como uma tarefa árdua, pois eles são de uma densidade nunca vista até aquele dia. A aviação naval — especialmente os helicópteros — usada para a exploração e abertura de canais, prestou serviços muito valiosos nesta delicada operação. Foram precisos dez dias — de 10 a 20 de outubro — para abrir um canal de 100 braças (180 milhas entre o porto e a linha dos fundos).

**As pontes do Yalu.** — Longe de terminar, como alguns esperavam, a guerra de Coreia vai-se agravar — com risco, ainda, de transformar-se em conflito mundial — com a intervenção da China, cuja ação se procura estorvar cortando as pontes sobre o Yalu. Entrega-se esta missão à aviação embarcada, pois, ela dispõe, conjuntamente, de aviões apropriados (**Sykraiders** e **Corsairs**) para bombardeio a mergulho, e dos meios de lançar esses aparelhos perto dos objetivos, por via de regra afastados da maior parte das bases terrestres aliadas.

A operação torna-se complicada pelo fato de ser necessário garantir aos bombardeiros a hélice uma proteção de caças a reação. — Os **Migs** começam a ficar muito ativos sobre a fronteira Manchu e no norte da Coreia (**Mig Alley**). Ora, os objetivos acham-se a mais ou menos 200 milhas marinhas das posições de lançamento, e as velocidades dos aviões são tão di-

ferentes que faz-se preciso adotar um sistema complicado de mudanças de escolta, trabalho do qual ninguém tinha experiência.

Quando, em 9 de novembro, lançado o ataque, os aviões a hélice partem, os primeiros, para o seu objetivo, cinquenta minutos mais tarde, os porta-aviões lançam, com intervalos de 15 minutos, três vagas de caças de escolta. A primeira reúne-se aos bombardeiros antes da chegada destes aos seus objetivos e os acompanha até eles. A segunda assegura a sua proteção no acesso aos objetivos e deixa o setor quando acabam os ataques. A terceira vaga aparece então, e acompanha os bombardeiros até o limite da zona tornada perigosa pelos caças inimigos.

Nenhum avião escoltado foi derrubado naquele dia, apesar da grande atividade desenvolvida pelos Migs, com os quais se defrontavam pela primeira vez os **Panthers**, em combates realizados, quase todos, a grande altura.

**Retirada da Primeira Divisão dos «Marines».** — Separada do 8º Exército pela ofensiva chinesa, a 1ª Divisão de **Marines** ve-se submetida à pressão de oito divisões inimigas e constrangida a retirar-se para a costa, por uma rota única, num país de relevo penoso, no qual são incessantes as emboscadas. Ainda há mais: a zona de operações está já fora do alcance da 5ª **Air Force**, ocupada, aliás, no apoio a prestar ao 8º Exército, sob tempo rigoroso e pouco propício à cobertura aérea.

Não fôra a ajuda que lhe prestara a aviação embarcada da **Task Force 77** e da 1ª **Marine Air Wing**, e é lícito pensar que a retirada teria terminado de maneira desastrosa. Os grandes porta-aviões **Leyte** e **Philippine Sea**, aos quais vem juntar-se, em 7 de dezembro, o **Princeton**, no setor de **Wonsan-Hung-Nam**, vão conhecer jornadas exaustivas. O **Valley Forge** está em reparações em **São Diogo**, de onde só pode largar a 22 de dezembro.

O porta-aviões leve **Bataan**, os de escolta **Sicily** e **Badoeng Strait**, integrantes da **T. G. 96.8** (Contra-Almirante **Doyle**) vão garantir a recuperação das esquadrilhas dos **Marine Corps** forçadas a abandonar os seus campos de operações. Não fossem estes porta-aviões e eles haveriam de ir até o Japão e não poderiam continuar operando, como o fizeram, até o instante mesmo do embarque das forças aliadas em retirada.

Do 4 ao 7 de dezembro, os porta-aviões prestam 1 100 missões de apoio imediato, apesar do frio rigoroso e das tempestades de neve. Porém, os conveses de vôo e o material acabaram sendo cobertos pelo gelo, e as saídas houveram de ser suspensas. Só a 9 do mesmo mês puderam ser reatadas, em número de 350. A operação terminou no dia de Natal de 1950.

**Missões de interdição.** — As forças evacuadas de Hung-Nam regressam à frente em fevereiro de 1951. Fica a linha estacionária nas proximidades do paralelo 38°.

Há imperativos políticos que impedem o Comando aliado de utilizar armas modernas de grande potência. Limitados ao armamento clássico, aliás abundante, os aliados tratam de fazer valer o mais possível a sua superioridade aérea, para causar as maiores perdas a um inimigo numeroso e muito tenaz. É uma guerra de desgaste, que lembra um pouco a de trincheiras de 1914-1918.

Pede-se à aviação um grande número de missões de apoio próximo para ações táticas de objetivos limitados, porém também são aproveitadas as suas possibilidades de penetração para golpear a retaguarda inimiga as suas vias de comunicações, instalações técnicas, etc. É a política chamada de interdição. A aviação naval vai jogar um rol importante nestes dois tipos de missões.

Assim, de 25 de fevereiro a 2 de abril, — por exemplo — os aparelhos embarcados efetuam uma série de ataques contra pontes, estradas de ferro e depósitos de munições na Coréia do Norte. — Também é atacada a rede de comunicações entre Wonsan e Piong-Yang em direção este-oeste para cortar a Península. Os **Panthers**, **Skyraiders** e **Corsairs** dos porta-aviões se juntam finalmente à artilharia das unidades que martelam as vias costeiras, entre Wonsan e Chonjim.

Já termina abril quando **Skyraiders** do **Princeton** efetuam uma operação original, destruindo por meio de torpedos a represa Hwachon, no intento de fornecer às forças aliadas a proteção do curso torrentoso do rio Pukhan.

Durante o primeiro semestre de 1951, a aviação da **Marine Corps** e a aviação naval embarcada efetuam o 37% do conjunto das missões realizadas pelas forças de ar americanas. A **1ª Air Wing** dos **Marine Corps** opera agora em terra sob o controle operacional da **5ª Air Force**, com a qual colabora estreitamente. Nos fins de junho êles resumem assim o seu quadro de caça, do semestre:

Aviões inimigos destruídos . . . . .	83
Pontes destruídas . . . . .	313
Instalações militares . . . . .	12 000
Juncos e embarcações diversas . . . . .	262
Locomotivas . . . . .	22
Vagões de estrada de ferro . . . . .	1 421
Tanques . . . . .	163
Veículos . . . . .	3 000

A isca das conversas do armistício diminuiu o ritmo das operações. Os porta-aviões pararam toda atividade séria durante dezembro.

**As Centrais do Yalu.** — No decorrer da campanha de 1952, enquanto as conversações do armistício tinham a sorte que de todos é bem conhecida, os porta-aviões mostraram de novo importante atividade. Citaremos de modo todo especial a operação de grande envergadura empreendida contra as centrais elétricas do Yalu.

A 23 de junho de 1952, os grandes porta-aviões **Boxer**, **Princeton**, **Philippine Sea** e **Ronhomme Richard** lançam 230 aviões contra as centrais de Suiho, Kyosen e Fusen. Com apoio da aviação dos **Marine Corps**, perfazem 300 **Skyraiders**, **Corsairs** e **Panthers**, além de 120 **Thunderjets** (F 24) do Exército do Ar que atacam as instalações com bombas de 1 500, 1 000, 500 e 230 libras. A ação está protegida por uma centena de caças **Sabre** (F 83) de um tripulante. No dia seguinte, perto de 400 aparelhos do mesmo tipo continuam a operação. As fotografias aéreas obtidas mostram uma destruição completa das centrais que forneciam à Coréia do Norte mais de cinquenta por cento da energia elétrica. Era a maior operação de bombardeio aéreo levada a termo depois de 1945. Fôra necessário contar com uma DC muito ativa nas proximidades dos objetivos. Em cada ponto, uma vaga de **Panthers** e de **F 84** fôra encarregada de amolecer, antes da chegada dos **Corsairs** e dos **Skyraiders**, cuja modalidade de vôo mais freqüente era o mergulho com bombas pesadas.

#### ATIVIDADE DA FÔRÇA AERO-NAVAL AMERICANA NA CORÉIA

**Resultados em conjunto.** — Eis aqui, segundo uma publicação oficial, alguns dos dados que resumem a atividade da aviação naval americana, inclusive a dos **Marine Corps**, no período compreendido entre 25 de junho de 1950 e 30 de maio de 1953:

Saídas a operações .....	255 000
Delas correspondem a missões de interdição .....	29 000
Bombas lançadas (toneladas) ....	163 000
Rockets .....	267 000
Projetis de armas automáticas (milhares de disparos) .....	68,6
Aviões perdidos em combate aéreo	4
Aviões destruídos pela DCB (note-se a cifra .....	23
Aviões inimigos destruídos em terra	74

Estes números mostram claramente que a aviação embarcada teve que lutar com um inimigo terrestre que dispunha de uma D A C muito eficiente e de aviação relativamente tímida na frente. Logo que passou o efeito da surpresa pela inesperada aparição dos Migs 15, os aviadores aliados mostraram-se de acôrdo em reconhecer que a aviação adversária era superada pelo material e pelo pessoal de vôo norte-americano. Em todo caso, esta, como tantas outras afirmativas, não deve servir de base para uma dedução apressadamente generalizada.

Nos meses críticos de novembro e dezembro de 1950, achamos algarismos que ilustram muito bem a flexibilidade do emprêgo da aviação da **Marine Corps**. Sabemos que êstes aparelhos podem operar seja partindo de porta-aviões leves, seja de bases em terra. Sôbre os grandes porta-aviões operam, por via de regra, unicamente as formações da **Naval Aviation**.

O quadro que oferecemos a seguir, que se refere aos dois meses já citados, detalha a contribuição de cada um dêstes três modos de emprêgo das fôrças aéreas, no conjunto das missões de apoio efetuadas em proveito das fôrças terrestres.

1950		
novembro - dezembro		
Aviação Naval Americana, embarcada em P. A. Leves .....	44%	67%
Aviação dos <b>Marine Corps</b> sôbre porta-aviões CVI e CVE .....	9%	27%
Aviação dos <b>Marine Corps</b> , operando de bases terrestres .....	47%	6%

**Porta-aviões norte-americanos utilizados.** — Nos períodos mais ativos, a Marinha Americana nunca teve mais de 7 porta-aviões presentes, ao mesmo tempo, na Coréia. A Task Force 77 com freqüência agrupou até 4 grandes unidades da classe **Essex**. Um Task Group especializado compreendia 2 ou 3 porta-aviões leves ou de escolta.

Eis os nomes dos porta-aviões utilizados pela Marinha, alguns dêles até quatro vêzes:

C V A	
9 <b>Essex</b>	
10 <b>Yorktown</b>	39 <b>Lake-Champlain</b>
21 <b>Boxer</b>	45 <b>Valley-Forge</b>
	47 <b>Phillippine-Sea</b>
31 <b>Bonhomme-Richard</b>	
32 <b>Leyte</b>	C V L
33 <b>Kearsage</b>	
33 <b>Antietan</b>	29 <b>Bataan</b>
37 <b>Princeton</b>	

## C V E

- 114 Rendova
- 115 Bairako
- 116 Badoeng-Strait
- 118 Sicily

No momento do armistício (27 de julho de 1953), a **Task Force** agrupava na costa este os grandes porta-aviões **Lake Champlain, Boxer, Philippine Sea** e **Princeton**, e, na costa oeste, o **C V E Bairoko**.

**Material empregado.** — O material de vôo empregado na Coréia, pela aviação norte-americana, foi dos tipos seguintes:

- F3D Skiknigh.** — Dois lugares. A reação. Caça noturno.
- F9F Panther.** — Um lugar. A reação. Caça ataque.
- F4U Corsair.** — Um lugar. A hélice. Assalto. Caça noturno.

**AD Skyraider.** — Dois ou três lugares. Missões de assalto, etc.

**TBM Avenger.** — Três lugares. ASM, AEW: vários foram transformados em aviões de ligação e de transporte (7 passageiros).

**HUP.** — Helicóptero ligeiro. Ligações, salvamento, serviços.

**HRP.** — Helicóptero de 3,5 toneladas carregado. Empregado especialmente em missões de transporte e de assalto.

**Algumas cifras.** — Durante a última semana de operações de guerra na Coréia os 4 grandes porta-aviões da **Task Force 77 Lak Champlain, Boxer, Philippine Sea** e **Princeton** melhoraram, cada dia, o recorde de saídas diárias desta força operacional.

19 de julho de 1953	.....	592	saídas
20 de julho de 1953	.....	596	"
21 de julho de 1953	.....	611	"
22 de julho de 1953	.....	654	"

Parece-nos interessante comparar os algarismos precedentes com os recordes diários de pousos a bordo registrados em exercícios de treinamento, em diferentes porta-aviões.

	Nome das unidades	Datas	Número de pouso a bordo
CVE	101 Matanikau ..	1945	602
CVL	26 Monterrey ..	25 - 5 - 1953	396
CVL	49 Wright .....	14 - 7 - 1953	356 (a)
CVL	26 Monterrey ..	Verão de 1953	1 552 (b)

**Nota**

(a) das 05,30 às 19,00

(b) Total registrado em seis dias para a qualificação de 239 pilotos. O recorde diário deste período é de 366 pousos.

Podemos, finalmente, fazer-mos uma idéia da atividade dos porta-aviões americanos na Coréia, examinando o conjunto de algarismos que publicamos a seguir e que abrange o período que se seguiu à entrada em serviço dos porta-aviões mais ativos da Marinha dos Estados Unidos.

Nome das unidades	Data de entrada em serv.ço	Nº de pousos a bordo.	Observações
CVL 26 Monterrey (e) ..	17- 6-43	65 000 (a)	21 500 de janeiro a outubro de 1953.
CVA 21 Boxer (c) .....	16- 4-45	62 000 (a)	59 981 (b)
CVA 47 Philippine Sea (c)	11- 5-46	58 212 (b)	7 242 s a í d a s numa campanha
CVA 43 Coral Sea (d) ...	1-10-47	58 000 (a)	
CVA 28 Cabot .....	24- 7-43	55 000 (a)	
CVA 45 Valley Forge (c)	11- 5-46	51 458 (b)	
CVA 10 Yorktown (c) ..	15- 4-43	36 000 (a)	

### Nota

- (a) Cifras publicadas em dezembro de 1953.
- (b) Até 30-6-53
- (c) Verão da Coréia.
- (d) Atlântico e VI frota.
- (e) Porta-aviões-escola Pensacola.

### RESUMO DAS ATIVIDADES DE TRÊS CVA

Limitar-nos-emos aqui a fazer resumo das atividades de três porta-aviões CVA. Os exemplos escolhidos ilustram perfeitamente as vantagens especiais deste tipo de unidades de combate.

São êles:

- grande mobilidade estratégica e tática;
- potência e resistência;
- grande raio de ação.

**Atividade do CVA «Valley Forge»** — Realizou 4 campanhas na Coréia. Última unidade da classe Essex, (27 000 toneladas) de 25 construídas, entrou em serviço em 3 de novembro de 1946. Quando os coreanos do Norte, a 25 de junho de 1950, passaram o paralelo 38º, achava-se nas Filipinas em exercícios com a 7ª Frota da região de Subic Bay. Quatro dias depois,

logo a uma curta escala em Okinawa, o **Valley Forge** larga, rumo ao Sul da Coréia, e juntando-se-lhe o porta-aviões britânico **HMS Triumph**, empreende o seu primeiro raide em 4 de julho de 1950 que é também a primeira experiência de combate da aviação embarcada (F9F Panther).

Em 68 dias de operações (4 jul. — 23 nov.) o CVA 45 (grupo aéreo CVG 5) realizou 3 444 missões ofensivas, com o promédio diário de 53. Nos começos de setembro, esta aviação contribuiu poderosamente à defesa do perímetro de Fusan.

Juntamente com o **Philippine Sea**, o **Leyte** e o **Boxer**, o **Valley Forge** participa no desembarque de Inchón. — Os quatro grandes porta-aviões estão organizados em dois grupos operacionais, encarregados de preparar e apoiar esta operação (15 de setembro) e, depois, atacar a retaguarda e as comunicações do inimigo, além de bloquear os reforços que pretende fazer chegar de Seul.

Em 15 de outubro o **Valley Forge** age juntamente com outros três grandes porta-aviões, integrando um grupo único de operações. Pela primeira vez desde 1945 um tal agrupamento é reunido. Naquele dia, 400 aviões embarcados são lançados contra uma série de objetivos: Hongan, Mamkungs, Songjin e Chongjin.

Precisando ser querenado, o **Valley Forge** suspende para S. Diogo a 19 de novembro de 1950, chegando ao dito porto a 1º de dezembro. A ofensiva chinesa força-o a abreviar os concertos e o obriga a retornar rapidamente a Coréia em 22 de dezembro. Junta-se à TF 77 em Wonsan. Ao findar janeiro, passa 10 dias em Sasebo.

Não sendo mais possível adiar seus concertos, o **Volley Forge** regressa aos Estados Unidos. Chega a Bramerton a 7 de abril de 1951. No dia 4 de dezembro, estava de volta ao Japão (Yokosuko), e, depois de reunir-se nessa data a Task Force 77, celebra, a 14 de dezembro, o 34 000º pouso no seu convés.

Depois de quatro campanhas na Coréia, chegava até o pouso número 51 000, em dezembro de 1953.

**Atividades do CVA 21 «Boxer»** — Entrado em serviço no dia 16 de abril de 1945, o **Boxer** e a 13ª unidade da classe **Essex**. É incorporado à 7ª Frota (Extremo Oriente) a começos de 1950 e, por solicitação de Almirante Sherman, então Chefe de Operações Navais, inicia um período de treinamento muito avançado. Na primavera de 1950, realiza um extenso cruzeiro por numerosos portos da Ásia, visitando Hong Kong, Manilha e Singapura. Chega a Inchón a 5 de abril, e logo regressa aos Estados Unidos.

Quando a guerra estoura, o **Boxer** realiza primeiramente uma travessia recorde vindo do Pacífico para trazer numa primeira viagem, um carregamento de material para a defesa do perímetro de Fusan, e participa, também, nas operações defensivas.

Realiza nove travessias do Pacífico e, após o verão de 1950, torna a partir da Califórnia com 145 caças F 51 Mustang destinados a 5ª Air Force, e mais 2 000 toneladas de material de aviação e um milhar de passageiros militares. Encontra no caminho o tufão **Kesia** que o põe em dificuldades durante três dias. A 15 de setembro, dia do desembarque, junta-se à Task Force 77 defronte a Inchón e participa das operações até 15 de outubro.

Em novembro de 1950 chega aos Estados Unidos para ser querenado. De volta a Coréia, a 26 de março de 1951, rende o **Valley Forge**. Com um grupo aéreo formado na quase totalidade por reservistas, (CAG 101) reinicia as operações com mau tempo, levando a termo as mais variadas missões de:

- Apoio próximo;
- reconhecimento;
- ataques a pontes e estradas de ferro;
- patrulhas de caça de proteção (CAP);
- patrulhas ASM;
- regulação de tiros.

Elas resumem, mais ou menos, toda a atividade operacional dos porta-aviões durante todo este período. O mau tempo torna muito penosas as missões, tanto para o pessoal de voo, como para as equipes do convés.

A demonstração da Task Force 77 em frente a Formosa, a 8 de agosto de 1951, oferece um pequeno intervalo. Quer-se expressar assim a decisão das Nações Unidas e do Comando norte-americano de opor-se pela força a qualquer tentativa de invasão à Formosa, por parte dos comunistas, bem como a toda manifestação exterior imprevista da parte dos nacionalistas chineses.

No decorrer da 4ª campanha o **Boxer** sofre um grave acidente, em 6 de agosto de 1952, quando uma explosão no hangar causa 9 mortos e 65 feridos e a destruição de 13 aviões.

Em dezembro de 53 o **Boxer** classifica-se à testa das estatísticas de pousos a bordo de porta-aviões operacionais americanos: 62 000 pousos.

**Transferência do Cva 32 Leyte.** — O **Leyte**, incorporado à 6ª frota, achava-se no Mediterrâneo Oriental quando estouraram as hostilidades na Coréia. O Almirantado de Washington dá-lhe ordem de rumar para aquele país com toda a urgência,

passando pelo canal de Panamá. Não conhecemos nem a duração das suas escalas, nem o método de reabastecimento que empregou. Sabe-se, porém, que chegou à Coréia, via Panamá, em 35 dias. Isto representa uma média de 22 nós para uma distância de 18 500 milhas (34 000kms), ou seja mais de três quartas partes da volta a redor do Globo.

Logo à sua chegada, acha-se pronto para intervir. Ele traz, de fato, do Mediterrâneo uma aviação perfeitamente treinada, bem provida de munições e peças sobressalentes, que opera segundo métodos táticos e logísticos uniformes para todo o conjunto da Marinha dos Estados Unidos. O chefe do serviço de operações do **Philippine Sea** é enviado, via aérea, vários dias na frente do **Leyte**, à Coréia. Ele deve fornecer informações e instruções necessárias para a sua entrada em ação.

### FREQÜÊNCIA DE ACIDENTES

Durante as operações na Coréia, com mau tempo registraram-se no **Princeton**, de 4 de dezembro de 1950 a 19 de maio de 1951, (147 dias) um total de 6 001 pousos, dos quais 1 156 de aviões a reação e 114 noturnos. O número de dias úteis para voar não é conhecido; sabe-se, entretanto, que o tempo foi péssimo, com ventos entre 30 e 50 nós, e temperaturas de zero. As esquadrilhas que obtiveram aqueles resultados foram: 1 esquadrilha de **Panthers F9F**; 2 esquadrilhas de **Corsairs F4U-4**; 1 esquadrilha de **Skyriders AD-4**; e mais outros elementos combinados das esquadrilhas **Vc 3, 35, 61 e 111** (caças noturna **AEW**, fotografia, **ASM**, etc.).

Nestes 6 001 pousos registraram-se 11 acidentes ou incidentes sérios e 100 pousos de emergência. Somente dois acidentes foram imputáveis ao material: um pouso sem **crosse** (avaria mecânica) e um pouso sem trem (avaria de combate).

Um acidente foi atribuído em grande parte ao material de manobra para pouso de emergência: o sinal **CUT** foi dado no extremo posterior à ponte (groove). O trem foi arrancado com o choque.

De 11 de fevereiro a 29 de abril de 1951, a aviação embarcada no **Princeton** praticou 2 529 pousos sem acidente sério e quase que exclusivamente para operações de guerra.

### EMPRÊGO DE HELICÓPTEROS

Parece-nos oportuno dizer aqui algumas palavras com referência aos progressos que a guerra da Coréia tem confirmado, no que respeita às possibilidades de emprêgo prático de helicópteros. Esta evolução tem influído diretamente nas atividades dos Porta-aviões, e, certamente, tem reduzido as perdas

de pessoal nos acidentes de pouso ou de descolagem, com queda na água, do avião com a sua tripulação. As revistas especializadas já publicaram muitas fotografias de pilotos **pecados** nas situações mais inacreditáveis e trazidos ao convés com uma rapidez surpreendente. É quanto basta para qualquer um ficar convencido da utilidade do helicóptero como meio de salvamento nos porta-aviões. Na realidade vamos encontrar helicópteros prestando serviço na maioria das grandes unidades norte-americanas. Estes aparelhos prestam inúmeros serviços, possuindo a grande vantagem de serem facilmente utilizáveis no mar, e não necessitarem para decolar ou para regressar, nenhuma manobra complicada, nem detenção demorada do seu condutor.

Já vimos, também, a maneira decisiva de intervir os helicópteros na localização e remoção de minas em Wonsan. Foram os helicópteros os aparelhos que não só descobriam os terríveis engenhos, no canal que devia ser dragado em águas pouco profundas, como também para orientar, pode-se dizer que metro a metro, a navegação das pequenas unidades, cuja passagem era absolutamente necessária, antes de concluir por completo a limpeza do canal.

Tôdas estas missões foram realizadas por helicópteros HUP (Paisecki, dois reatores), de modelo muito leve (pêso total 2,5 toneladas; carga útil 0,6 ts.).

É, entretanto, no domínio tático onde a guerra da Criméia destaca uma aplicação de helicóptero, na qual vários especialistas já pensaram anteriormente, sobretudo depois das provas americanas de Quantico (**Marine Corps**). Realmente helicópteros do tipo médio foram empregados — segundo parece — em missões de transporte e assalto, em grupos pelo menos de seis, partindo de um porta-aviões de escolta.

Estas operações ultrapassaram, entretanto, o **golpe de mão** e o **efetivo de Comando**, (raide de 1º de novembro de 1951). Tem-se falado mesmo de uma tática de **envolvimento vertical** capaz, senão de revolucionar o assalto anfíbio, de fornecer-lhe um meio suplementar muito importante.

Finalmente merece ser destacado o aspecto logístico do helicóptero. Especialmente prestaram êles preciosos serviços como ambulâncias rápidas, permitindo muitas vêzes um transporte direto dos feridos das primeiras linhas aos navios-hospitais, utilizando as plataformas de pouso colocadas sobre estas unidades.

Os especialistas estão admitindo que o desenvolvimento do helicóptero está no comêço. De qualquer maneira, a guerra de Coréia mostrou possibilidades imediatas bem importantes.

## LOGISTICA DE AVIAÇÃO

Anotemos a presença na Coréia de três tânderes especializados (dois AV e um AVP) que, em setembro de 1950, participaram na operação de Inchón. Servem de base avançada à **Patrol and Reconnaissance Force** do Contra-Almirante Hendersen (Task Force 99) e mantêm a atividade das cinco esquadilhas — duas das quais são da RAF — que constituem êste grupamento operacional.

O tândere AVP 53 USS **Suissun** foi enviado às Pesacadores logo no comêço do conflito. A partir de 28 de junho, garante a ação da esquadilha VP 46 (9 PBM) encarregada de dar cobertura a Formosa, contra um possível desembarque dos vermelhos.

Um porta-aviões de escolta, o USS **Cape Esperance**, foi especializado em missões de transporte de material aéreo durante todo o conflito. Levou a termo umas trinta travessias do Pacífico, levando sôbre a sua ponte especialmente Caças F 86 para a 5ª Air Force. Já vimos, também, que as freqüentes travessias dos porta-aviões de combate foram aproveitadas para missões de transporte (Caso do **Boxer**).

Os porta-aviões aproveitaram as bases avançadas de Yokosuka, Sasebo e Okinawa. As bases norte-americanas de S. Diogo e especialmente de Bremerton, observa-se que só foram utilizadas para querenas e reparações importantes. É evidente que depender nestes casos de bases situadas a 15 ou 20 dias de navegação a grande velocidade, não é coisa que dê grande rendimento. A criação de bases como as de Guam, Ulithi ou Samar bem que o comprovou na Primeira Guerra Mundial. O caso da guerra da Coréia é diferente sob diversos pontos de vista. Em primeiro lugar, os americanos não empregaram nela todos os seus porta-aviões. Antes poderia ser dito que êles aproveitaram dela para treinar um número importante dêstes. E o receio dos riscos da generalização do conflito, levou-os a ter prontas fôrças de porta-aviões em número superior ao que a simples guerra da Coréia impunha.

Sob outro ponto de vista, é evidente que o grande porta-aviões rápido é uma excelente unidade de transporte para o material de vôo de pequena tonelagem e, igualmente, para o material de aviação em geral. Sabemos que a frente da Coréia consumiu considerável quantidade de aviões: primeiro, para refôrço; e, depois, para substituição de aparelhos perdidos ou de classe técnica inadequada.

Ao seu turno, a Air Force realizou pelo ar várias espetaculares expedições de escolta de caças a reação, de um só lugar, inclusive com abastecimento em vôo (B 29 madrinhas) para as mais estensas etapas, como a de California a Haway.

É muito provável que, dispondo de um número mais do que suficiente de porta-aviões de reserva, o Comando norte-americano não sentiu muito a preocupação do rendimento operacional máximo das unidades empregadas; nem quis efetuar as importantes despesas necessárias para a instalação, nas proximidades da Corêia, duma base logística suficientemente poderosa para nela poderem ser realizadas tôdas as operações. As atuais possibilidades das bases de Guam, Leyte-Samar Suhic Bay (Filipinas) e Buckmer Bay (Okinawa) não são exatamente conhecidas.

Note-se, por último, que o problema de rodízio do pessoal, especialmente dos reservistas, exigia também a mudança das unidades de transporte de grande capacidade. O conjunto de tôdas estas razões pode ter determinado nos Estados Unidos a preferência pelo regresso dos porta-aviões, para os grandes trabalhos da sua manutenção.

O abastecimento de mazut munição e a mudança de aviação nos porta-aviões americanos de alto-mar tem-se operado rotineiramente. Até se fala dum caso de abastecimento à noite. (USS Júpiter AVS 8).

Para a manutenção em primeira linha das suas unidades desembarcadas instaladas, às vêzes, em condições precárias, a Aviação dos **Marine Corps** utilizara-se de certo número de L.S.T. habilitados para oficinas de aviação, de capacidade média, e para depósitos especializados. Ela tem empregado sistematicamente êste recurso, de mobilidade ideal, sempre que chegava a lugar no qual pôrto, praias, rio ou canal fazia possível a chegada e estacionamento do L.S.T.

Da «Revue Maritime»  
Trad. de P. de M.

---

## ESPIRITO CRIADOR E PERSONIFICAÇÃO DO AVIADOR SUICIDA

**Roger Pineau**  
Colaborador de «Proceedings»

28 de outubro de 1944.

Nichols Fields, Manilha.

Queridos Pais,

Congratulo-me com vocês por eu ter alcançado uma oportunidade esplêndida para morrer. Estarei amanhã entre os dezesseis combatentes que guarnecerão nossos aviões, para realizarmos um ataque

suicida contra os porta-aviões inimigos. Espero que minha morte seja a de um arrojado no perigo, bem súbita e só comparável ao despedaçamento do cristal em minúsculos fragmentos.

#### ISAO

O sargento Isao Matsuo, da Imperial Aviação Naval do Japão, guarneceu o avião na manhã seguinte e partiu com os companheiros para o ataque suicida contra os porta-aviões norte-americanos da Fôrça Tarefa que se encontrava a umas 200 milhas para leste de Manilha.

Isao Matsuo foi um dos 4 364 Japoneses que, conforme é sabido, ofereceram a vida nos ataques aéreos suicidas contra os navios de guerra dos aliados durante os últimos dez meses da Segunda Guerra Mundial. Foi piloto aviador do «Kamikaze Special Attack Corps», que impôs um tributo de, no mínimo, 300 navios americanos, afundados ou avariados, e de umas 15 000 baixas entre às fôrças armadas.

Essa estatística simples não explica como um tal planeja-mento de suicídio foi preparado, e como entrou em funciona-mento. Quem o inspirou? Quem o sustentou? Que levou mais de quatro mil pilotos aviadores japoneses ao suicídio?

Ficou comprovado no outono de 1944 que sòmente medidas desesperadas poderiam salvar o Império. As fôrças anfíbias dos EE.UU. ameaçavam a prêsa do Japão nas Filipinas. As fôrças dos porta-aviões norte-americanos estavam causando destruições pavorosas. A esquadra japonesa encontrava-se terri-velmente destruída e sua aviação era criticamente inferior em número e qualidade.

Em 19 de outubro, o vice-almirante Takijiro Ohnishi, co-mandante da aviação naval, numa conferência memorável com os oficiais superiores que se encontravam na base de Maba-lacat, declarou o seguinte:

«Temos por missão eliminar os porta-aviões inimigos, en-quanto nossas fôrças de superfície se chocarem com a esquadra invasora. Com tão poucos aviões, só poderemos assegurar o êxito mediante ataque suicida. Cada avião de combate tem que ser armado com uma bomba de 550 libras e descer em mergulho para espatifar-se no convés dos porta-aviões».

Com assentimento do comandante da base, essa idéia eletri-zante foi anunciada a um grupo da unidade de Mabalacat, for-mado por 23 pilotos aviadores que acudiram unânimemente ao apêlo com aclamações entusiásticas.

Nasceu assim a arma mais diabólica da Segunda Guerra Mundial — o ataque suicida pelo ar que os Japoneses alcunha-ram de «kamikaze», isto é, o «Sôpro Divino».

Na ruça madrugada de 25 de outubro, o tenente Yukio Seki e seus comandados do novo corpo de suicidas correram para os aviões e largaram para Mabalacat em busca de uma força inimiga que diziam achar-se a noventa milhas a leste de Tacloban. Os aviões carregados de bombas encontraram os porta-aviões. Cada aviador escolheu um alvo e, ao sinal de Seki, desceu em mergulho. Foi neste dia que a marinha norte-americana sofreu as primeiras perdas causadas pelos «kamikazes», que constou de um porta-aviões afundado e seis aviados.

Um tal êxito inicial, acentuado por um triste fundo panorâmico de fracassos sucessivos e perdas pesadas, foi saudado exuberantemente pelos aviadores japoneses no arquipélago das Filipinas. Os voluntários, levados por êsse motivo, acorriam em grupos de vinte ou mais homens a tôdas as bases aéreas. Quando o comandante Nakajima pedia gente entre os subalternos em Cebú, era logo atendido pelo pessoal de classe. Os oficiais mostravam-se ressentidos com isso, e o segundo-tenente Chisato Kumihara, por exemplo, aproximou-se inopinadamente de Nakajima, como se quizesse agredi-lo e, tentando controlar o mau humor, travou com êle o diálogo seguinte:

— «O senhor convocou voluntários entre o pessoal subalterno para o ataque especial, e não ligou aos oficiais. Que há a nosso respeito?»

«Diga! Que tenciona fazer?»

«Todos nós desejamos ardentemente nosso alistamento no Corpo»

— «Se é assim, disse Nakajima, por que devo me preocupar em saber se o senhor é voluntário?»

A feição carrancuda de Kumihara desfez-se num sorriso de compreensão, enquanto fazia uma continência ao superior e retirava-se.

Salvo para o cargo de chefes de unidades, entretanto, somente oficiais graduados eram os aceitos para pilotos suicidas. Era essencial que os aviadores mais peritos fossem os escolhidos para a formação das escoltas dos aviões dos suicidas. Sem escoltas muito treinadas, os aparelhos dos «kamikaze» tornavam-se fáceis presas das brigadas de aviação de caça do inimigo, antes de alcançarem o alvo.

Por que o pessoal preferiu aceitar voluntariamente a missão dos ataques suicidas? Em seus vôos para réplicas imprevisíveis de ataques convencionais, e vendo seus companheiros dizimados pelo fogo avassalador e poder combatente do inimigo, êle sabia que seus dias estavam contados de qualquer forma. Sabia, mais, que a morte em combate lhe asseguraria um lugar no santuário

Yasukuni, de Tóquio, destinado aos heróis falecidos na guerra. Ele conhecia que a maior e única glória possível repousava na oportunidade de agredir com um golpe devastador ao inimigo que ameaçasse a mãe-pátria. Os ataques suicidas garantiam que se alcançariam as promessas.

O fim do mês de outubro permitiu que se apreciassem os derradeiros voluntários originais dos «kamikaze». Eles tentaram, mas foi em vão. Embora os porta-aviões norte-americanos fossem alvejados, continuava-lhes ainda superior o poder. A esquadra japonêsa não logrou uma ação decisiva com os navios de superfície em Leyte, onde sofreu uma derrota calamitosa. Contudo os primeiros êxitos do suicídio em outubro despertaram uma onda de entusiasmo que fez esquecer a missão original, e o «Kamikaze Corps» foi mantido. O entusiasmo espalhou-se entre todos os postos e graduações dos aviadores do exército e marinha e trouxe voluntários em tal quantidade que não havia aviões disponíveis para todos. Tal fato chegou ao conhecimento do Imperial Quartel General que não objetou que se continuasse e expandisse o esforço do suicídio, pois os ataques desta espécie representavam a única esperança que a aviação japonêsa tinha de usar com resultado seu poder inferior contra o inimigo.

O prosseguimento dos ataques fez com que se formasse um curso especial para treinamento dos pilotos, onde eles aprendiam a escolher o alvo, aproximar-se do mesmo, o ângulo propício de ataque, o ponto a visar, e outros detalhes pequenos relacionados com o mister suicida.

Como estivesse escasseando nas Filipinas o suprimento de novos oficiais e aviões, um contingente de recrutas de aviação foi encaminhado da metrópole nos aviões que podiam ser dispensados. Todos foram conduzidos via Formosa, onde se fundaram duas escolas, nas quais os aviadores receberam treinamento especializado. Tanto em Formosa como nas Filipinas, havia sempre gente nova nas aulas.

O comandante Inoguchi era o oficial mais antigo que se achava na base de aviação de Cebú em princípios de novembro, quando chegou uma esquadilha de seis aviões suicidas comandada por seu sobrinho tenente Tomo Inoguchi, nomeado interinamente para os aviões de escolta. Havia vários anos que ambos não se viam; saudaram-se por isso calorosamente, e o jovem oficial pediu depois notícias do pai. O comandante Inoguchi respondeu que seu irmão, pai de Tomo, cuja derradeira comissão fôra a do comando do encouraçado **Musahi**, morrera afogado em seu navio, que soçobrou na semana anterior no mar Sibuyan.

As primeiras horas da manhã seguinte, o comandante assistiu a partida de doze aviões de ataque para o campo de aviação de Tacloban, onde constava que uns oitenta aviões estado-unidenses haviam pousado. Mal o último dos doze aviões levantou vôo, um suboficial aviador veio correndo esbaforido para informar que o «tenente Inoguchi roubou meu avião!».

Aos primeiros clarões do dia avistaram-se lampejos fracos da artilharia anti-aérea na direção de Tacloban, e meia hora mais tarde regressou um avião avariado. O piloto, ensanguentado, declarou que o — «tremendo fogo anti-aéreo destruiu nossa formatura enquanto voávamos sobre as montanhas. O radar inimigo descobriu nossa aproximação; tôdas as baterias foram avisadas disso e aguardaram nossa chegada».

Falou a seguir o comandante Inoguchi — «E onde está o tenente Ino? A fisionomia expressiva do piloto respondeu à pergunta irrespondível do comandante a respeito do sobrinho. Passaram-se apenas dez dias depois que faleceu o pai no navio sob seu comando — e agora o filho também encontrou sua última morada em local não muito distante.

Em meados de novembro os pilotos aviadores de Cebú foram brindados com sake pelos elementos constituintes do comando da guarnição militar. Quando era provável alguma sortida, os aviadores não bebiam, mas como houvesse informação que não havia força-tarefa inimiga nas cercanias o comandante Nakajima ordenou que se distribuíssem algumas garrafas aos comandados. Organizou-se então uma festa para a qual foi convidado e compareceu o próprio Nakajima.

Durante o festival êle foi interpelado por um conviva entusiasta, que lhe fez a pergunta seguinte: — «Quando poderei eu contar com a oportunidade de contribuir com meu ataque? Porque não permite que eu parta com brevidade?»

Essa ousadia animou um outro a perguntar: — «Eu faço parte do Corpo desde sua formação, mas outros voluntários mais novos já se foram. Quanto tempo terei ainda que aguardar?»

O comandante Nakajima, momentaneamente perturbado por essa saraivada de perguntas, respondeu — «Mais tarde ou mais cedo, tocará a vez de cada um de nós. Os ataques especiais, desta ou de outra qualquer natureza, continuarão até que desça a paz sobre o mundo inteiro. Vocês, rapazes, convençam-se de que se encontram entre os muitos que são primeiros, e não se queixem de que se acham atrasados em relação a alguns outros».

Eles aceitaram de má vontade as ponderações, mas um deles falou novamente: — «Sim, senhor comandante, compreendo bem o que o senhor quer dizer, mas desejo muito estar entre os primeiríssimos».



UM PILOTO SUICIDA EM PREPARATIVOS PARA UMA SAÍDA — O antigo samurai do Japão, quando se preparava para combater, enrolava a cabeça num pano branco — hachimaki — para prender os cabelos compridos e não deixar o suor perturbar os olhos. O hachimaki passou assim a simbolizar a coragem humana e a demonstrar calma antes do combate. Era por isso usado por inúmeros pilotos suicidas

O assunto da conversa mudou quando um dos presentes perguntou: — «Há discriminação de posto para se galgar o Santuário de Yasukuni, comandante?».

— «Não há diferença alguma em Yasukuni. O lugar de cada um é determinado exclusivamente pela hora da chegada».

— «Eu então preterirei o senhor, comandante, porque quero ser mandado com muitos outros pilotos, antes que o senhor possa ir».

— «Escuta, exclamou um outro, que faremos com o nosso comandante, quando êle se apresentar em Yasukuni?».

— «Fá-lo-emos o nosso sargento mestre-darmas!» Muitas foram as rumorosas gargalhadas de aprovação.

— «Não poderão vocês arranjar-me coisa melhor?» Suplicou Nakajima.

— «Bem, então, talvez possa ser o nosso oficial rancheiro».  
Houve novo gargalhar geral.

Quando Nakajima preparou-se para deixar a festa, vários pilotos seguiram-no até a porta, rogando-lhe ainda a preferência na escolha para o ataque próximo. Ouvindo tal modo de rivalizar no litígio da predileção, seus colegas brandaram: «Isso não é sério! Nada de proteção!» Tais exclamações de descontentamento confundiram-se com as sinceras aclamações e vivas, e só cessaram quando Nakajima regressou melancólico à sua residência.

Alguns aviadores partiram em missão um dia depois de se apresentarem para servir no Corpo, pois ninguém era notificado disso, conforme a praxe, antes da véspera. Apesar de tudo isso, êles estudavam, faziam perguntas e demonstravam grande interesse em aprender. Não exteriorizavam a menor demonstração de tristeza. Estavam sempre alegres e eram prazenteiros em sociedade, mas, o que não se pode imaginar e calcular, mostravam-se dedicados trabalhadores nos deveres que lhes competiam. Era porque tinham uma séria missão a cumprir.

Tentando analisar a disposição de ânimo de tais homens, precisamos lembrar que êles consideravam os ataques suicidas como uma simples parcela do dever. Muitos expressavam seu modo de pensar sobre êsse ponto, e o tema era sempre o mesmo:

«Quando nos tornamos soldados, oferecemos a vida ao Imperador. Quando partimos para uma incursão, vamos firmemente convencidos de que cumpriremos o que prometemos, e que contribuiremos para a derrota do inimigo. Seríamos cobardes se pensássemos doutra forma». «Ataque suicida» é apenas uma questão de nome. Sua tática, embora praticada de modo fora do comum, é apenas uma outra modalidade da maneira de cumprirmos nosso dever militar».

Essa maneira de pensar e agir prevaleceu de um modo geral. Poucas foram as cenas teatrais ou de histerismo. As saídas eram consideradas serviço de rotina. Era o cumprimento do dever.

Um exemplo típico de conversa entre pilotos foi o diálogo travado entre dois deles enquanto aguardavam as instruções finais: — «Estive a pensar sobre a pontaria feita sobre a chaminé de um porta-aviões. Seria de grande resultado porque a chaminé não tem couraça».

— «Sim, mas as chaminés costumam ser recurvadas, o que dificulta o acerto nelas».

Era difícil fazer alguém mudar de assunto de palestra que não versasse sobre o ponto de encontro com a morte.

A situação nas Filipinas piorava cada vez mais para os Japoneses. Desde o princípio de janeiro de 1945, o almirante Ohnishi mudou o Quartel General para Formosa, donde se continuaram as sortidas em concomitância com as da mãe-pátria. Os porta-aviões norte-americanos ainda eram os alvos mais escolhidos, e os transportes e outros navios passaram também a ser dignos de merecer a arma formidável. O ritmo dos ataques tornou-se mais moroso em janeiro em consequência da evacuação dos campos de aviação nas Filipinas, mas recrudescer em meados de fevereiro, quando se invadiu Iwo Jima. A moral elevada dos pilotos continuou.

Foi durante a invasão de Okinawa, em abril, que o compasso dos ataques suicidas chegou ao furioso grau máximo. Os aviões «kamikaze», em número de 355, afundaram quatro navios norte-americanos e avariaram vinte e cinco, na noite do dia 6 para 7. Foi o primeiro de uma série de dez ataques em massa no qual se usaram ao todo 1 465 aviões e pilotos até junho, quando os ataques em massa foram interrompidos. Durante esses três meses os «kamikaze» afundaram 26 navios norte-americanos e avariaram 164. A marinha dos Estados Unidos perdeu 3 593 homens mortos e 5 539 feridos a bordo, em Okinawa, quase todos eles vitimados pelos ataques dos pilotos suicidas.

Durante esse período, porém, houve uma alteração notável no proceder dos pilotos suicidas. Os elementos antigos do primitivo Corpo das Filipinas e da Formosa eram todos voluntários, e todos dominados por um entusiasmo espontâneo. Além disso, houve nos primeiros dias um objetivo claro — e até mesmo esperança — de que essa tática extrema contribuisse para mudar com êxito o ponteiro da batalha a favor do Japão. Mas agora grandes formações dos B-29 americanos estavam atacando fortemente todas as cidades importantes do Japão. Na esteira desses ataques, o exército e os civis começaram a sentir o prenúncio da próxima catástrofe.

Em tais circunstâncias nada mais havia a ser feito senão continuar e incrementar o ritmo dos ataques dos suicidas. E

êsse critério foi corroborado pela apreciação feita depois da guerra pelos próprios oficiais norte-americanos, quando declararam: — «embora mortífero, e sumamente eficaz em tôdas as



APRECIANDO PELO ROMBO FEITO NO CONVÉS DE VOO A DEVASTAÇÃO CAUSADA NO INTERIOR DO NAVIO — O «Randolph» foi um dos muitos porta-aviões da esquadra que sofreram avaria séria feita por aviões suicidas, porém nenhum outro navio americano, de porte superior ao dos porta-aviões de escolta, foi realmente afundado.

circunstâncias, o ataque suicida tornou-se virtualmente o único processo para se contrapor aos golpes dos Estados Unidos e às suas forças anfíbias, sendo que os navios delas foram os alvos mais visados».

O simples sistema do voluntário dos primeiros dias tornou-se inadequado para fornecer o número de pilotos que eram

necessários. Criou-se, conseqüentemente, uma certa pressão, não inteiramente artificial, para encorajar o «voluntariado». É compreensível que isso causou uma alteração na atitude dos pilotos.

Muitos dos recém-chegados não tinham entusiasmo; sentiam-se verdadeiramente perturbados pela situação. Este estado durava apenas poucas horas em alguns dêles, mas vários dias, noutros. Era um período de melancolia que passava com o tempo. O devotamento ao dever não era mais uma regra invariável na fase crítica da guerra. Os atacantes suicidas não eram mais nem peixe nem carne. Eram seres humanos, com tôdas as emoções e sentimentos, pecados e virtudes, fôrças e fraquezas das outras criaturas humanas. Eles riam e choravam; praticavam ações boas e más.

Os pilotos «kamikaze» estacionavam no Japão onde eram submetidos a rigores extraordinários e a severos interrogatórios secretos. Num excesso de veneração algumas pessoas chegaram a olhá-los como deuses, e ficavam desapontadas quando êles não procediam bem. Foi até muito lamentado quando alguns dêesses pilotos, indevidamente insuflados pela gratidão e veneração públicas, chegaram mesmo a julgar-se deuses, e tornaram-se intoleravelmente altivos. Em conseqüência disso, conforme acontece tantas vêzes, a reputação da minoria passou sem razão a fazer sofrer a maioria. Não havia nem bons nem maus; todos eram, antes de mais nada, homens vulgares.

Todavia nada existia de vulgar em suas atividades bélicas. É natural, pois, que procuremos conhecer alguma coisa sôbre êsses homens, auscultar seus sentimentos, o pensar que tinham, e como encaravam a vida quando chegavam à beira do abismo em caminho para a morte.

Todos não existem mais, e não poderão responder para satisfação da nossa curiosidade. Contudo, como todos os seres humanos que estão para morrer, êles deixaram diários onde escreveram despedidas aos entes queridos.

Muitos dêles, como o tenente Susumu Kaijitsu, de 23 anos, juntou sua preocupação pela família ao desejo ardente de cumprir sua missão, e assim escreveu:

«Espero que a primavera encontre todos vocês em gôzo de saúde...

Estamos alimentando a esperança de levar o nosso subilme Japão à vitória...

As palavras não podem expressar a gratidão que dedico aos meus amados pais, que me criaram e ajudaram a ser homem... pensem em mim compassivamente e considerem boa a sorte que tenho de haver praticado um ato nobre... Pedirei sempre pelo bem-estar de vocês».

Alguns tinham presentimentos, o que apreciamos nos trechos escritos pelo tenente Teruo Yamaguchi, e que aqui vão:

«Fui escolhido inesperadamente e vou partir hoje para Okinawa... A vida no serviço militar não tem sido repleta de doces recordações... Vejo apenas que ela nos da oportunidade para morrer pela Pátria... Ela me deixa na boca um mau gosto só em pensar nas traições sofridas por nossos inocentes concidadãos, e praticadas por alguns dos nossos políticos velhacos. Estou ansioso para receber ordens... porque acredito na constituição do governo civil do Japão.

Outros se mostravam confiantes, como por exemplo o cadete Jun Nomoto, que escreveu num misto de emoções:

«Confio na minha capacidade... farei o máximo possível... Meus amigos e eu precisamos nos separar. Todos os homens destinam-se a seguir seu próprio caminho, quando a hora é chegada... Temos recebido um treinamento intensivo... Agora apareceu finalmente a oportunidade para a nossa sortida... Nutro firme convicção de que amanhã o êxito será formidável.

Aqui cessou êsse original manuscrito, e a carta foi continuada por outra pessoa. Eis seus dizeres:

«Já estou no meu avião aguardando o sinal para levantar vôo. Nakanashi está escrevendo estas palavras por mim... descansando o papel na fuselagem... minha resolução é inalterável. Cumprirei serenamente meu dever... É para mim uma grande hora o ter sido escolhido.

Havia também os que eram cristãos e cujos pontos de vista demonstravam-se claramente contra as crenças religiosas do fatalismo oriental. Figurava neste grupo o tenente Ichizo Hauashi, de 22 anos de idade, que assim escreveu à sua genitora:

«... A moral eleva-se quando ouvimos falar nas gloriosas façanhas praticadas por nossos companheiros que já morreram... Levarei comigo a bandeira do Sol Nascente que tú me deste... Quando os resultados forem anunciados, podês ter certeza do desenlace feliz que por certo eu alcançarei... crente de que estarás rezando para que isso aconteça. Não existirão nuvens de dúvidas ou de temor. Vivemos pensando em Nosso Senhor Jesus Cristo, e assim morreremos. Essa idéia subsiste em mim... o viver tem agora um espírito de futilidade, e é chegada a hora da morte... Irei adiante de tí nesta nossa jornada para o Céu. Rogo-te rezar por mim pedindo que eu lá seja admitido, pois receio que minha aceitação seja barrada no paraíso, onde tú terás por certo justo ingresso».

Houve cartas filosóficas e de amarguras. O tenente Heiichi Okabe, de 21 anos de idade, deu provas disso quando registrou suas últimas notas no diário. Disse êle:

«... A Morte e eu estamos de emboscada... morrerei apreciando a luta patética da nossa Pátria. Sou um ente humano — nutrindo a convicção de não ser nem patife nem santo, cobarde ou herói — sou apenas humano... O mundo

está repleto de dissensões. Por ser uma comunidade de entes humanos e racionais, êle deveria ser melhor constituído. Por falta de um regente único, cada pessoa dá a nota a bel prazer, criando dissonância onde deveria existir melodia e harmonia. Morremos em combate sem queixume, e eu desejaria saber se farão o mesmo os que não envergam farda. Só assim o Japão poderá ter uma visão de vitória... Se por um acaso singular o Japão vencer a guerra, isso será uma fatalidade para a nação. Será muito melhor para o nosso povo que se fortaleça por meio de provas severas que revigoram.

A semelhança das mimosas flores da cerejeira na primavera, morramos honrados e radiantes».

Com a publicação do Imperador anunciando a rendição em 15 de agosto, era de esperar que os esforços com os ataques suicidas cessassem justificadamente. Entretanto assim não aconteceu. Muito cedo, na manhã daquele dia, o vice-almirante Matomi Ugaki, comandante da «Fifth Air Fleet», ordenou a partida de três bombardeiros para ataques suicidas contra os navios em Okinawa, e anunciou que iria pessoalmente participar das operações. Os oficiais de seu estado-maior e amigos fizeram o que podiam para dissaudi-lo de empreender uma tal expedição.

Ugaki ouviu pelo rádio a locução imperial, mas compreendeu que a situação reclamava combate desesperado, e de fato, em vez de atender à ordem de rendição, êle não alterou seu plano de ataque. Depois de dar uma festa de despedida ao seu estado-maior, êle teve a surpresa de não achar à sua disposição os três bombardeiros, porém onze aviões prontos para a partida. O comandante da esquadrilha explicou: — «Quem poderia assistir à sortida, composta apenas de três aviões, e deixar-se ficar aqui quando o almirante Ugaki vai pessoalmente dirigir o ataque? Todos os aviões sob meu comando seguirão incorporados».

O enguiço de motor obrigou ao regresso de quatro aparelhos, mas o avião de Ugaki e os outros voaram até Okinawa. As últimas informações recebidas diziam que êles estavam atacando. Depois disso não se noticiaram mais ataques suicidas contra navios, deduzindo-se que os aviões de Ugaki tenham sido abatidos pelos aviões norte-americanos. Voltando atrás, parece incrível que Ugaki, militar leal, fôsse capaz de desrespeitar uma ordem imperial. Êle deveria ter compreendido que, caso seu ataque atingisse qualquer navio aliado, isso poderia muito bem ter prolongado a guerra.

Perguntamos agora: — Que aconteceu ao almirante Onishi, autor dêste monstruoso processo de guerrear? Ao julgá-lo, convém lembrar que sua determinação resoluto, de levar avante os ataques esmagadores, foi tomada como medida extrema. Suas

ações e decisões foram tomadas tendo em mente que o Japão nunca se renderia. Sua posição tornou-se ainda mais destacada, se considerarmos que lhe disseram que fizesse mudar de qualquer forma o rumo da guerra.

O almirante passou seus últimos dias à procura de informações de Tóquio para saber de pessoa autorizada se o Japão poderia lutar até gastar o último cartucho? A locução da tarde da rendição, feita pelo imperador, assinalou a inutilidade de um tal esforço. Antes de romper o dia seguinte êle se suicidou fazendo o «hara-kiri». O corte abdominal foi completo, mas o talho da garganta falhou. Foi encontrado ainda com vida por seu ajudante de ordens, mas recusou assistência médica e o «coup de grâce», caindo logo em agonia até as dezoito horas. Em seu bilhete de despedida êle se sentia culpado e assumia a responsabilidade pela origem e pelo fracasso do «Kamikaze Corps». Acrescentou por escrito:

«Todos lutaram bem e morreram galhardamente, confiantes na nossa vitória definitiva. Eu desejo, na hora da minha morte, pedir que me perdoem pela parte que me toca por não ter conseguido o triunfo ambicionado sobre o inimigo. Peço absolvição das minhas culpas às almas dos que imolaram suas vidas, tornando esta minha súplica extensiva às famílias enlutadas».

Do «Proceedings» de novembro de 1958.

Tradução de A. de A. Lima, Cap. de Fragata, reformado.

#### «SUBROC», FOGUETE LANÇADO POR SUBMARINO

Fontes de confiança confirmam que a Marinha dos Estados Unidos abriu concorrência para a produção de uma nova arma submarina chamada «Subroc» — Combinação de «submarine» e «rocket» —. O primeiro emprego dêste engenho será para a guerra anti-submarino, mas êle poderá vir a ser utilizado contra outros alvos.

Perante a perspectiva de não poder dispor, em condições operativas, antes de 1961 - 1962, dos submarinos para lançamento de «Polaris», a Armada norte-americana utilizar-se-á do «Subroc» como da principal arma anti-submarino, pelo menos até o presente momento.

A U. S. Navy convidou sessenta e quatro sociedades a apresentar propostas e recebeu as de vinte e nove. Destas vinte e nove, perto da metade foram solicitadas para fazer novas propostas mais detalhadas e com as respectivas tabelas de preços em dólares. Isto teria acontecido na segunda quinzena de abril, com a subsequente assinatura de contratos e início de sua realização.

O «Subroc» baseia-se num velho projétil alemão idealizado inicialmente como engenho anti-submarino, subaquático. Diz-se que a Marinha dos Estados Unidos tem reservado para êste engenho mais recursos do que para outro qualquer, afora o «Polaris». A sua vantagem essencial reside no fato de que esta arma está projetada para ser lançada por meio dos tubos lança-torpedos usuais de 21 polegadas. Os planos futuros para o «Subroc» abrangem o seu emprego, ora como projétil balístico tático, — subágua-ar-superfície — ora como arma contra aviões ou contra projéteis subágua-ar. O desenvolvimento inicial será, todavia, no campo da arma anti-submarino.

Provavelmente o «Subroc» baseia-se na idéia do foguete lançado por um torpedo autodirigido pelo sonar. As encomendas às organizações produtoras de projéteis que tratam da elaboração de metais, serão consideráveis. O «Subroc» possuirá, pelo menos, quatro sistemas propulsores independentes. Estará provido de um pequeno motor para levá-lo até a proximidade ou até a própria superfície do mar; motor, êste que poderá ser um foguete ou uma hélice com propulsão a turbina. Uma vez na superfície, acender-se-á a principal fase do impulso. Ficará ela a cargo de um motor convencional de combustível sólido. O «Subroc» levará, também, pequenos foguetes posteriores para contribuir à sistematização de sua trajetória balística. Usarão êsses foguetes combustível líquido — peróxido de hidrogênio — permanganato de potássio. Grandes motores de combustível sólido funcionarão na fase de encaminhamento. O último dos sistemas de propulsão será subaquático: ou um motor usual de torpedo, ou um estatoreator submarino, ou um motor a retro-reação.

A característica mais marcante do «Subroc» é a de ter sido êle projetado para o seu lançamento ser feito por meio de tubos lançatorpedos usuais, eliminando-se assim o problema da coexistência de dispositivos especiais por separado, como acontece no caso do «Polaris». Mercê a essa circunstância, a maioria dos submarinos atualmente existentes poderiam desde já ser utilizados, inclusive os três nucleares já em serviço. Os futuros, do tipo **Albacora**, não precisariam de qualquer modificação para poderem empregar o «Subroc».

Apresenta-se o «Subroc» como engenho do tipo torpedo, passível de ser lançado por um tubo lançatorpedos de 21 polegadas. É disparado submarinamente, mais sai logo ao ar, movimentando-se durante o vôo pela força da inércia e logo que retorna à água, é controlado por um sistema de autoguidagem acústico. Os alvos serão determinados para controladores de direção independentes e, provavelmente fáceis de mantê-la ou modificá-la quando fôr conveniente.

O engenho empregará um foguete a combustível sólido com jatos para controle e foguetes a ré para conseguir uma trajetória balística. A ogiva, afirma-se que será nuclear ou termonuclear, permitindo aos sistemas de controle, de direção por inércia e de autoguidagem, margem de afastamento muito maior, na busca do alvo, devido à enorme amplificação do raio mortífero.

Com a atual ameaça soviética em potência bélica submarina, a Marinha dos Estados Unidos põe grande esperança no «Subroc». A União Soviética possui hoje quase 500 submarinos, em confronto aos 100 na atividade e 50 «em conserva» com que conta a U.S. Navy; situação que uma arma como o «Subroc» pode em certo modo equilibrar, com o seu peso na balança. Em combinação com a observação aérea, a sua autonomia será da ordem das 200 milhas. Isto reduz ao mínimo um inconveniente comum na guerra anti-submarino: o de tomar, por engano, como inimigo submarinos que hasteiam o nosso próprio pavilhão.

A guerra submarina é complexa e apresenta muitas faces; porém, o fato precípuo com relação ao «Subroc» é que pode êle ser incorporado à atual estrutura sem que seja preciso introduzir qualquer modificação nos aparelhamentos já existentes. Pode ser utilizado pelos submarinos modernos; pode levar ogiva nuclear, usual em outros projéteis; pode servir-se de elementos já existentes na guerra anti-submarino, como sejam os de dirigibilidade, patrulhagem aérea e boias de sonar, e pode apoiar-se na indústria de fabricação de projéteis no que se refere a certas partes integrantes quais são os motores-foguete, direção pela inércia e guidagem pelo sonar.

A guerra anti-submarino é o primeiro emprego para o «Subroc»; mas a Marinha norte-americana prevê para êle muitos outros, no futuro. Uma aplicação da qual se fala e a de uma força de submarinos que lançaria os «Subroc» para limpar uma área em território inimigo que deva ser invadida, abrindo, assim, um corredor suficiente para forças em combinação avançar. Outra aplicação é a de empregá-lo como projétil subaquático-ar passível de autodireção por raios infravermelhos.

O «Subroc» é mais um sintoma de como a Marinha dos Estados Unidos está decidida a se manter dentro do campo dos projéteis dirigíveis. O programa do «Polaris» já foi toque de finados para os projéteis balísticos de alcance médio, com base no solo, e se afirma que a U.S. Navy está cogitando de um «Polaris» de duplo alcance que poderia revolucionar a guerra de engenhos balísticos intercontinentais. Ora, com o emprego da tática de amolecimento precedendo à invasão, e sua aplicação como fator de defesa antiaérea, o «Subroc», levando-se em conta que não requer quaisquer instalações de apoio, bem que pode tornar-se mais um ponto lavrado pela Marinha.

Há oficiais da Marinha norte-americana que declararam estar empenhados num projeto que prevê o estacionamento sob a calota polar de submarinos do tipo «Subroc» para uma eventual represália imediata. Os peritos fazem notar que estes submarinos não poderiam ser localizados pelo inimigo.

### OUTROS PROGRAMAS DE ARMAS SUBMARINAS

Para fazer frente à eficiência da frota submarina soviética, a Marinha dos Estados Unidos está realizando apressadamente um programa conhecido pelo nome de sistema «Herald». Trata-se de mais uma instalação maciça de radar passivo, de um dispositivo de escuta e revelação eletrônica. Empregado originariamente para proteger os portos contra os submarinos que eventualmente burlarem a vigilância do serviço de descoberta e penetrarem num ponto estratégico, o «Herald» é, na atualidade, aplicado para proteger longas porções de costa estratégica contra submarinos lançafoguetes.

A existência do sistema «Herald» foi revelada de um modo aparentemente fortuito por um manual para oficiais da M. M. O manual, que se acha à venda ao público, e que reproduz notícias do órgão oficial do governo, indica que o «Herald» vem desenvolvendo-se a partir do fim da Segunda Guerra Mundial.

A Marinha norte-americana está incrementando ao máximo a guerra anti-submarino e começa a fornecer pequenas e incompletas informações sobre o resultado dos seus esforços nesse campo. É hoje mais difícil obter-se informações que digam respeito a um torpedo antigo, do que conseguir dados dos últimos bombardeiros e projéteis norte-americanos. Por exemplo: a existência do torpedo MK - 32 tem sido finalmente confirmada à imprensa em 15 de janeiro de 1958, somente um dia antes da M. M. anunciar que estava superado. A produção de MK - 32 cessara em 1955.

Não obstante as medidas de segurança, sabe-se, também, que a Marinha dos Estados Unidos está trabalhando em alguns engenhos para a guerra anti-submarino. Os próprios torpedos, bem protegidos, embarcados em submarinos, são francamente montados em caças enfundados nos portos americanos ou do estrangeiro. A combinação MK - 43 - RAT é precisamente um destes casos, posto que é montado a bordo dos caças norte-americanos na torre utilizada normalmente para os canhões de 5 polegadas.

O torpedo MK - 43 será substituído por uma versão mais moderna que lhe aumentará o raio de ação, a velocidade, a precisão e a profundidade operativa. Este novo engenho, que será provavelmente qualificado de torpedo anti-submarinos MK-44, está em execução pela General Electric, a qual tem um contrato

de 3,4 milhões de dólares para mais outras cem unidades que poderão servir de protótipo e para a formação de pilotos nos estabelecimentos de Forest Park, no verão de 1958. Para conseguir uma fabricação rápida, sem prejuízo da precisão, é empregada grande quantidade de material plástico, fibra vítrea e aparelhamento eletrônico.

Em grande contraste com os torpedos comuns, de 21 pés de comprimento e 21 polegadas de diâmetro, lançados pelos submarinos, o MK - 44 terá um diâmetro de quase um pé e um comprimento de perto de oito pés. Duas hélices contra-rotatórias que têm um comprimento de pás de perto de 2 polegadas, com passo máximo, são, ao que parece, fundidas num metal qual o alumínio. Um anel circular de estabilização vae montado atrás do nariz.

Segundo as melhores informações, o torpedo MK - 44 estará munido de foguetes auxiliares como o MK - 43 e poderá, entretanto, vir suspenso a aeroplanos ou helicópteros. Diz-se que possui uma grande segurança operativa, porém que, intencionalmente, não é tão preciso que possa atingir um barril de cerveja no fundo do mar. Ainda mais, o MK - 44 é perseverante: um modelo para experiência bateu 13 vezes no alvo, antes de falhar definitivamente.

Está em aumento o número de engenhos anti-submarino que utilizam o poder do foguete. O «RAT» é, de fato, uma forma elementar de projétil lançado a foguete, se bem que as variedades futuras serão muito mais aperfeiçoadas e eficientes. O «Asroc», foguete anti-submarino, — um torpedo melhorado com foguetes auxiliares — acha-se em fase de desenvolvimento da parte de um certo número de indústrias, entre elas a G.E., que é uma das maiores produtoras de torpedos.

O «Astor», torpedo anti-submarino — o torpedo atômico para submarinos — é um engenho por muitos conceitos apto a levar uma carga atômica útil. Supõe-se que seja disposto sob veículo do mesmo tamanho do torpedo MK - 18. Neste engenho a ogiva intercambiável poderia ser lançada de maneira a satisfazer certa variedade de missões. O torpedo com ogiva atômica seria um excelente destruidor de submarinos, se considerarmos o grande raio de ação da sua eficiência explosiva.

Apesar das experiências realizadas com combustíveis «exóticos» em torpedos impulsados por foguetes submarinos e utilizando a busca por raios infravermelhos, não parece que eles apresentem grande futuro imediato, com a exceção daqueles que empregam torpedos acionados por dispositivos acústicos. Anúncios em revistas comerciais recentes elogiam a eficiência da busca submarina obtida com os raios infravermelhos. Faltam, porém, dados como, por exemplo, os referentes a «segurança» que possa ser-lhes atribuída.

Sabe-se que a G. E. está experimentando um modelo submarino com velocidade superior a 100 nós. Parece, porém que está às voltas com dificuldades para o emprego eficiente de tal velocidade.

O «Caribe», mais um engenho anti-submarino projetado, seria um diminuto torpedo velocíssimo com pequena carga útil, o qual não poderia afundar um encouraçado, mas seria capaz de produzir num submarino furos suficientemente grandes para não lhe permitir a permanência voluntária em imersão em mar alto e com probabilidade de emergir.

Uma das críticas principais feitas pelos conhecedores da política seguida pela Marinha norte-americana, na parte relativa às armas anti-submarino, é o fato de não permitir que a indústria tome parte ativa no estudo dos problemas fundamentais; o que elimina a concorrência, que as vezes se produz na indústria aeronáutica. A maior parte dos trabalhos referentes a torpedos realiza-se em instalações da marinha que fornece os resultados à indústria para o desenvolvimento da produção.

Da «**Revista Marítima**», Tradução de **P. de M.**

---

# RESPIGA

**SUMÁRIO — Sesquicentenário da Escola Naval — Marinha com a sua própria arma aérea — Base aérea capaz de navegar.**

## SESQUICENTENÁRIO DA ESCOLA NAVAL

(Notas sôbre alguns professores)

**Prado Maia**

Entre os navios da esquadra portugueza que se reuniram no pórtio do Rio de Janeiro a 7 de março de 1808, figurava a nau **Conde D. Henrique**, que aqui aportava a 17 de janeiro do mesmo ano. Comandada pelo capitão-de-mar-e-guerra José Maria de Almeida e tendo por oficial imediato o capitão-tenente Manuel Pinto Franco, esse navio transportou para o Brasil a Academia Real dos Guardas-Marinhas, criada em Portugal por Carta-Régia de 5 de agosto de 1779 da rainha D. Maria I, mas tendo tido origem, de fato, no Decreto de 2 de julho de 1761, de D. José I, referendado pelo marquês de Pombal.

Além da Companhia dos Guardas-Marinhas, com seu diretor, o chefe-de-divisão José Maria Dantas Pereira, lentes, professores e alunos da Academia, vieram os instrumentos de ensino e os livros que constituíam a biblioteca respectiva.

Foi esse o núcleo inicial, a geratriz da nossa atual Escola Naval, cujo sesquicentenário estamos comemorando.

Desembarcando da nau **Conde D. Henrique** a 24 de março, esteve a Academia Real dos Guardas-Marinhas abrigada provisoriamente numa casa da antiga rua dos Ourives até os primeiros dias de maio seguinte, quando foi instalada em dependências do Mosteiro de São Bento, onde permaneceria por largos anos.

Não é nosso propósito fazer o histórico da Escola Naval. Além de trabalhos de menor vulto, dois substanciais estudos existem sôbre o nosso modelar instituto de formação dos oficiais de Marinha: «A Escola Naval (Seu Histórico) 1761-1937», Imprensa Naval, Rio de Janeiro, 1940, 228 p., 24 cm. — do almirante Lucas A. Boiteux; e «A Escola Naval Através do Tempo», in «Subsídios para a História Marítima do Brasil», Vol. XIV, Imprensa Naval, Rio de Janeiro, 1955, págs. 9-294, — do capitão-de-corveta Levy Scavarda.

Como modesta contribuição pessoal aos festejos e comemorações do sesquicentenário da Escola, queremos evocar a vida e a obra de alguns destacados mestres que, através dos anos, ali ensinaram com devoção e proficiência, orientando com o seu saber, o seu amor à Marinha e a sua experiência da vida, gerações de oficiais da nossa Marinha de Guerra.

Sem dúvida, não será um trabalho perfeito e, muito menos, completo. Nas pesquisas para um ensaio sobre Escritores da Marinha, que há alguns anos vimos realizando, muitas notas e observações recolhemos a respeito de Professores da Escola Naval. É a este acervo incompleto que agora recorreremos, na oportunidade de, homenageando a Casa onde trabalhamos como professor durante mais de dez anos, manifestar o nosso apreço e gratidão àqueles que, autênticos mestres, intelectuais e cientistas, alguns de renome internacional, não se dedignaram de acolher em seu seio, como colega, a um antigo aprendiz-marineiro, tratando-o com bondade, estima e consideração jamais esquecidas.



O primeiro nome que me ocorre, talvez por tanto ter ouvido falar nêle, é o de **Agostinho Luiz da Gama**. Natural de Campinas, engenheiro civil pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro, foi professor do Colégio Pedro II e da Escola Naval, nesta exercendo o magistério durante 41 anos e 7 meses. Começou como opositor de Matemática, passou a lente de Astronomia e Navegação, fixando-se por fim na cadeira de Hidrografia prece-dida do estudo de Geodésia. Marcial no porte e no andar, pontualíssimo, rigoroso mas justo, é como o descrevem antigos alunos. «Tratado vivo e austero de Geodésia» é o título que lhe dá Gastão Penalva, também seu ex-aluno. Mas acrescenta logo: «espelho de virtude, paradigma de justiça, íntegro e incorruptível; representava o velho magistério em circunspecção e respeitabilidade». Ao ser desligado da Escola, por jubilação, foi conduzido da ilha das Enxadas ao Arsenal de Marinha em escaler guarnecido por guardas-marinhas, seus últimos alunos, e patrocado pelo próprio Diretor da Escola. Foi um homem de caráter, acima de tudo, e principalmente como tal se revelou no seu magistério na Escola Naval: severo, justo, impecável.

**Adolfo José Del-Vecchio** é outra das figuras mais respeitáveis que têm passado pelo magistério da Escola Naval. Engenheiro notável, especialista dos mais abalizados em questões de Obras Hidráulicas, executou grande número de trabalhos dessa natureza, bastando citar a construção do Cais da Praça Quinze de Novembro, a construção das Docas Pedro II, a construção do Cais do Pôrto do Rio de Janeiro (em colaboração com o enge-

nheiro Francisco Bicalho), o projeto e construção do Cais das Docas da Bahia, e a construção do cais e dêsse primoroso edifício da Ilha Fiscal, onde hoje está instalada a Diretoria de Hidrografia e Navegação do Ministério da Marinha. Reconstruiu a Catedral Metropolitana (antiga Capela Imperial). Foi Diretor de Obras do Ministério da Fazenda e Diretor-Geral de Obras e Viação da Prefeitura do Distrito Federal, entre outros cargos de destaque. Nomeado opositor da Seção de Ciência Física da Escola Naval por decreto de 12 de maio de 1883, após memorável concurso, passou, em 1887, a lente substituto da mesma Seção, e, por decreto de 10 de janeiro de 1891, foi nomeado lente catedrático da 3ª cadeira do 1º ano — Física experimental, tendo lecionado esta matéria até o ano de 1915. Como Professor de Física, deu notável desenvolvimento e uma orientação superior ao ensino dessa cadeira na Escola Naval. Experimentador emérito, de preparo sólido e profundo, o Professor Del-Vecchio gozou sempre da estima, do respeito e da admiração de todos os seus alunos; e grande e benéfica foi a influência que exerceu sobre a formação das turmas de oficiais que saíram da Escola no longo período de 1883 a 1915. «Culto e competentíssimo, depõe sobre êle Gastão Penalva («A Marinha do meu Tempo», p. 29), transformava a sala de preleções, nas horas de experiência, em prosclênio animado aos sortilégios de um conde de Cagliostro».

**Carlos Cesar de Oliveira Sampaio.** Outro vulto notável da engenharia nacional, tendo sido Prefeito do Distrito Federal na Presidência Epitácio Pessoa. Foi lente catedrático de Mecânica, na Escola Naval, tendo aí iniciado sua carreira de professor como lente substituto, em abril de 1889. Teófilo Nolasco de Almeida, seu aluno e depois colega, como lente catedrático de Química, diz dêle: «O substituto, gigantesco e inexcédível no dizer, no brilho da frase e nas concepções: idealizando figuras que penetravam, não através do giz, com que se vai riscando a esmo, mas pelos gestos, que eram símbolos e imagens aéreas, aliava à beleza da frase e à clareza que lhe era peculiar, a simpatia confiante no homem, que trazia bondade dentro da justiça inflexível, e cuja alma se estampava na fisionomia e na correção das linhas. Mestre, que nasceu para Mestre, e para tudo que quis ser, viu o mundo como êle é, sem se preocupar com exterioridades laudatórias e outros fermentos da vida». (Artigo «Evocações», na **Revista Marítima Brasileira**, 2º semestre de 1940, ps. 2047/59). Gastão Penalva também nos deixou a respeito dêle interessante depoimento: «Carlos Sampaio, na Mecânica, irradiava chispas eloqüentes. Tivemo-lo, por sorte, o ano inteiro, porque não lhe foi dado, como de hábito, viajar pelo Velho Continente. Possuía recursos e não precisava muito dêles. Tinha largo prestígio e tradição. Muito môço, ajudara Frontin a dar

água em seis dias às longas sedes da Côrte. Anos depois, entrava para o magistério pela porta triunfal de um concurso famoso». (Idem p. 30).

Os **Raja Gabaglia, Giácomo e Eugênio**, pai e filho, também foram professôres distintos da Escola Naval.

O primeiro — Giácomo Raja Gabaglia, capitão-tenente da nossa Armada, foi lente catedrático da 1ª cadeira do 2º ano — Análise infinitesimal. Exerceu, além disso, o cargo de engenheiro de construções hidráulicas do Arsenal de Marinha da Côrte, tendo participado de várias comissões técnicas em outros Ministérios.

Eugênio de Barros Raja Gabaglia, filho de Giácomo, ingressou na Escola Naval, como lente substituto de Mecânica, em 1893, passando depois, como lente catedrático, para a 1ª cadeira do 1º ano — Geometria analítica e Cálculo diferencial e integral. Professor por vocação, frequentava ainda as aulas da Escola Politécnica, quando começou a lecionar matemática no Liceu de Artes e Ofícios. O primeiro pôsto por êle ocupado no magistério oficial foi, porém, o de professor substituto de matemática do Colégio Pedro II, conquistando em brilhante concurso a que se apresentou com uma notável tese sôbre o desenvolvimento das funções em série e os valores singulares das fórmulas algébricas. Desde então, até os seus últimos dias, ensinou no glorioso instituto de Bernardo de Vasconcelos, onde foi promovido a professor catedrático em 1890. Ali, quer como substituto, quer como professor catedrático, lecionou Raja Gabaglia não só as cadeiras de matemática elementar, mas também as de História Natural, Geografia, Mecânica e Astronomia. Durante o biênio 1913-14, exerceu o cargo de Diretor do Colégio, eleito pela Congregação. Foi também professor da Escola Normal, onde regeu a cadeira de História Natural. Em 1911, na Escola Naval, foi promovido a lente catedrático da cadeira de Cálculo infinitesimal e Geometria analítica. Até o comêço de 1914, manteve-se na regência dessa cadeira, que já havia sido ocupada por seu pai, sendo, então, transferido para o cargo de professor da cadeira de Oceanografia da Escola Naval de Guerra, onde se conservou até os seus últimos dias. Simultaneamente com as suas funções na Marinha, foi lente substituto e, depois, catedrático, da Escola Politécnica, onde regeu, entre outras, a cadeira de Navegação Interior e Portos do Mar. Seu trabalho «Curso de Navegação Interior» tem sido altamente encarecido pelas autoridades no assunto.

Encheria eu laudas e laudas, se quisesse aproveitar tôdas as minhas notas sôbre Professôres da Escola Naval; teria de me referir por exemplo, a Garcez Palha, Pinto Bravo, Manso Saião, Medronho, Olímpio Chavantes, João Pedro de Aquino,

Correia Leal, Marcos Evangelista, Saturnino Meireles, Américo Leônidas Barbosa de Oliveira e Carlos Vitor Boisson, entre os mais antigos; e a Nelson de Vasconcelos e Almeida, Narciso Prado de Carvalho, Pedro Cavalcanti de Albuquerque, Tancredo Burlamaqui, Teófilo Nolasco, Augusto Guedes de Carvalho, Bel-ford Roxo, Lima e Silva, Eugênio Rebêlo, Bueno Brandão, Melo e Cunha, José Antônio e Luis Pedreira de Magalhães Castro, Fonseca Neves, João Nepomuceno Batista, Mário de Andrade Ramos, Romeu Braga, Manuel de Albuquerque Lima, e tantos outros, já mortos, que os vivos me perdoarão não lhes citar aqui os nomes, muitos aureolados de glória pelo muito que sabem, pelo muito que fizeram.

Não posso nem quero deixar de me referir, entretanto, a dois Professôres, nossos contemporâneos, que, iniciando suas lides de magistério na nossa Academia Naval, destacaram-se depois de maneira notável no domínio da ciência e da administração ligada ao ensino, alcançando admirável projeção no âmbito nacional e internacional. São eles: Inácio Manuel Azevedo do Amaral e Alvaro Alberto da Mota e Silva.

**Inácio Manuel Azevedo Amaral**, oficial de marinha, ingressou muito cedo no magistério da Escola Naval. Aí foi instrutor, lente substituto, lente catedrático e chefe do Departamento de Ensino de Armamento. Regeu, como professor catedrático, as cadeiras de Termodinâmica, Caldeiras e Combustíveis, e Balística e Artilharia, em que foi jubilado. Fora da Marinha, foi professor e diretor da Escola Normal do Distrito Federal, professor catedrático e diretor da Escola Nacional de Engenharia, Reitor da Universidade do Brasil. Membro destacado de inúmeros institutos, academias e sociedades científicas, nacionais e estrangeiras, publicou vários trabalhos de natureza científica, participou de certames diversos, exerceu comissões várias do maior destaque, representou o Brasil, em congressos internacionais. Como Reitor da Universidade do Brasil, a quem, pela primeira vez, concedeu o Conselho Universitário o título de Magnífico, foi, sobretudo, um realizador. O Hospital-Escola, os Institutos de Ginecologia, Pediatria, Psiquiatria, Neurologia e Nutrição, a anexação à Universidade da Escola de Enfermeiras Ana Néri, entre outros, são atestados flagrantes da operosidade e do idealismo construtor de Inácio Amaral. É um nome, pois, de que a Escola Naval se orgulha.

**Alvaro Alberto**, hoje na inatividade do magistério militar-naval, como vice-almirante reformado, é outro nome que engrandece a Escola em que, ingressando como primeiro-tenente, em 1916, atuou com brilhantismo durante cerca de quarenta anos. Aí foi ele preparador, instrutor, lente substituto e lente catedrático de Química, Pólvora e Explosivos, e, finalmente, chefe do Depar-

tamento Físico-Químico. Transcendendo do âmbito da Química, em que se tornou uma das nossas maiores autoridades, alçou-se aos domínios da Energia Atômica, em que se fez e se faz ouvir com atenção e acatamento, no país e no estrangeiro. Como representante do Brasil, presidiu por duas vezes a Comissão de Energia Atômica da Organização das Nações Unidas (1946-1947). Membro e presidente de várias associações, academias e institutos, o almirante Álvaro Alberto é, igualmente orador fluente e escritor de grandes méritos, tendo vários livros publicados e outros em preparo. Detentor de lãureas acadêmicas e científicas diversas, tem representado o Brasil em congressos internacionais, sempre com brilhantismo. Foi o idealizador, o organizador e o primeiro presidente do Conselho Nacional de Pesquisas. Engenheiro civil pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro, é detentor do «Prêmio Greenhalgh», da Escola Naval (1909), do «Prêmio Einstein», da Academia Brasileira de Ciências (1939) e do «Prêmio Revista Marítima Brasileira» (1946), todos representados por medalhas de ouro. Álvaro Alberto é, pois, como Inácio Azevedo do Amaral, um grande Mestre de que a Escola Naval se deve sempre orgulhar.

Que os meus distintos colegas da Escola Naval perdôem, ao menor dentre eles, os erros e as omissões.

Rio, maio, 1958.

---

## MARINHA COM A SUA PRÓPRIA ARMA AÉREA

### INDEPENDENTE DA FAB A AÇÃO DA NOVA ARMA

«A experiência dos últimos conflitos armados tem demonstrado, de maneira positiva e inegável, a necessidade que tem uma Força Naval de possuir a sua arma aérea embarcada» — assim se inicia a justificação do projeto que o deputado Renato Archer, dentro de poucos dias, apresentará à Câmara, e que tem a seguinte redação: «Art. 1º — Fica criada na Marinha de Guerra, sob o seu controle operativo, técnico e administrativo, a Aviação Embarcada. Art. 2º — A Aviação Embarcada é composta das unidades aéreas que operam de navios aeródromos e dos elementos aéreos de ligação e de observação embarcados naqueles ou nos demais navios de superfície. Parágrafo único — A Aviação Embarcada se constituirá também de unidades aéreas de instrução e de adestramento e de todos os elementos logísticos destinados ao seu apoio. Art. 3º — O Poder Executivo, dentro de cento e vinte dias da data desta lei, regulamentará a

sua execução e proporá ao Legislativo, se fôr o caso, as medidas complementares que se façam necessárias à organização da Aviação Embarcada. Art. 4º — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação e revoga tôdas as disposições em contrário».

### ESQUEMA ULTRAPASSADO

O projeto, que já conta com mais de 80 assinaturas, tem a justificá-lo cinco laudas dactilografadas e diz que a Marinha deve possuir nos seus navios a sua fôrça aérea «sempre pronta a agir quando se fizer necessário; arma aérea a qual os modernos helicópteros vieram emprestar uma nova feição, especialmente no que diz respeito às operações anti-submarinos»...

E prossegue a justificação com as seguintes razões: «Essa necessidade é por tal modo patente que a administração do país, alertada a respeito de tal fato, resolveu dotar a nossa Marinha de um navio-aeródromo, o qual irá, basicamente, constituir o campo em que serão adestrados os nossos marinheiros nas novas técnicas de guerra no mar. Embora tais fatos constituam ponto pacífico, a aquisição do navio-aeródromo veio colocar a descoberto uma série de fatos para os quais há que atentar com o máximo cuidado, para que não se corra o risco de prejudicar o esforço que está sendo realizado pela nação, truncando-o nos seus propósitos, em face da adoção de um esquema que não tem aprovado em nações cujas Fôrças Aéreas constituem modelo de organizações; esquema êste que nos levou ao estabelecimento de uma solução que não nos parece a mais conveniente, conforme tentamos demonstrar».

### DEFESA DA FÔRÇA EMBARCADA

«Sendo a aviação embarcada — diz a justificação do projeto — uma fôrça orgânica, parte inerente da Fôrça Naval a que pertence, organizada de acôrdo com a missão que é atribuída à Fôrça Naval, é lógico e indispensável que a sua subordinação à Fôrça Naval seja integral, não só no campo operativo como nos setores administrativo e técnico, o que já não sucede no caso de uma Fôrça Aérea de cooperação, em que as operações de apoio à Fôrça Naval, necessárias à obtenção do domínio do mar, podem ser coordenadas através de um Comando Único do Teatro de Operações Marítimas. A legislação e a doutrina que existem no momento estabelecem que a aviação embarcada, constituída por unidades embarcadas nos navios aeródromos e pelos elementos aéreos de ligação e observação embarcados nos demais navios de superfície, é orgânica, embora deva ser provida pela FAB, que fornecerá pilotos e o pessoal técnico julgados necessários, e que, no caso da aviação de cooperação baseada em terra, se faça apenas a coordenação operativa nas áreas táticas. Vejamos, no entanto, como irá funcionar o atual esquema que regula a aviação embarcada».

## CRÍTICAS À DOCTRINA

«Consideraremos, inicialmente, — prossegue a justificação — na análise da situação da aviação embarcada face a Doutrina de Cooperação, ser importante atentar para o fato de que a dissociação dos aspectos operativo e técnico-administrativo traz grande complicação orgânica, com manifesto prejuizo para o aspecto operativo, uma vez que a dependência dos elementos operativos relativamente aos administrativos, controlados estes por organismos alheios à Força Naval, podendo ter, como irá fatalmente acontecer, julgamento e idéias próprias quanto às prioridades a serem adotadas, métodos de trabalho, doutrinas, técnica de ensino e de adestramento, etc., irá provocar uma inversão daquilo que é universalmente julgado como constituindo a sã doutrina, isto é, que a administração e a técnica estejam na dependência das operações».

## ASPECTOS TÉCNICOS

Outro aspecto igualmente importante, e que não deve ser descurado, — salienta a justificação — por ser não só complexo como delicado, diz respeito à vida de bordo, no que as atividades tanto administrativas como de cooperação, dentro do espaço físico limitado de um navio, exigem na coordenação anímica entre todos os que dela participam o que só pode ser conseguido na sua plenitude quando pertencem a uma mesma corporação, tendo assim uma formação homogênea, tradições, costumes e regulamentos comuns. Convém, outrossim, ponderar que há que convir na extrema delicadeza do problema criado pela cooperação do pessoal de duas Forças Armadas em uma mesma unidade, acarretando as inevitáveis dificuldades psicológicas, choques de mentalidades, uniformes diferentes, legislação diferente — principalmente a situação de Regulamentos Disciplinares diversos, etc. Cumpre ainda atentar no fato — extremamente importante — que o pessoal técnico da FAB é todo, ou quase todo, da graduação de sargento, o que provocará uma situação anormal a bordo, desequilibrando a lotação, já que se deve guardar a proporção entre o número de graduados e o de marinheiros e soldados, o que levanta problemas de difícil solução no setor de alojamento e rancho. É interessante ressaltar que a movimentação dos componentes do Grupo de Aviadores Embarcados, sendo da alçada da FAB, poderá ser prejudicial à eficiência dos serviços que por ele devem ser prestados, uma vez que as movimentações em questão estão condicionadas aos interesses e prioridades da FAB e não aos da Marinha brasileira, com evidente prejuizo para a estabilidade da lotação e consequentes reflexos no adestramento e na situação operativa do navio».

## BASE AÉREA CAPAZ DE NAVEGAR

Um dos objetivos das grandes manobras navais realizadas ultimamente em águas do Atlântico Norte e particularmente da fase dos exercícios designada pela denominação de «Stril Back», consistiu em verificar até que ponto a utilização de unidades navais providas de engenhos teleguiados poderia eliminar a necessidade, ou prejudicar a possibilidade, da manutenção em serviço de navios-aeródromos.

Tratava-se, em outras palavras, de verificar se em face dos progressos do armamento naval o navio-aeródromo está ou não se tornando obsoleto, e se ainda se justifica, portanto, o programa de construção de unidades desse tipo, em curso nos Estados Unidos da América. Eram dois, portanto, os aspectos a estudar:

a) a vulnerabilidade dos navios-aeródromos em face a ataques aéreos, de superfície, e submarinos, tanto por armas convencionais como por engenhos teleguiados, atômicos ou não;

b) a eficácia da aviação embarcada, comparativamente a dos engenhos teleguiados.

### Controvérsia

De há muito, com efeito, e mesmo praticamente desde que o navio-aeródromo de esquadra destronou o encouraçado como o componente essencial da linha de batalha, travou-se uma controvérsia quanto à utilidade real do primeiro em uma guerra futura. No Brasil mesmo, por ocasião da recente aquisição do N. Ae. «Minas Gerais», essa controvérsia encontrou ecos particularmente animados, não faltando, fora dos meios navais, quem afirmasse que o navio-aeródromo é anti-econômico, pouco prático, e excessivamente vulnerável. Eis porque mereceu particular atenção o desenrolar dos exercícios «Strick Back» e «Pipe Down».

### Vulnerabilidade

Do ponto de vista da vulnerabilidade, os onze navios-aeródromos que tomaram parte nas manobras foram submetidos a intensos ataques. Desses ataques, a arbitragem das manobras só considerou como tendo sido coroado de êxito o que foi levado a efeito pelo submarino norte-americano **Nautilus** de propulsão atômica, que teve a seu crédito o afundamento teórico de um porta-aviões. Em suma, em 12 dias de operações, a Fôrça de Navios-Aeródromos só perdeu uma unidade. Cabe salientar, outrossim, que o **Nautilus**, após meter a pique o seu alvo, foi considerado êle próprio, pela arbitragem, como tendo sido localizado e destruído.

Ficou patenteado, ao contrário, que uma fôrça de porta-aviões, navegando em formação dispersa, com suas unidades a 35 milhas, em média, umas das outras, é relativamente pouco

vulnerável contra ataques atômicos aéreos e de superfície. Por outra parte, nas grandes unidades do tipo «Forrestal», são de tal ordem os meios técnicos disponíveis para a limitação de danos causados pelo fogo inimigo, que êsses navios podem sobreviver e mesmo manter sua capacidade ofensiva depois de receber impactos que poriam fora de combate qualquer unidade de outro tipo. Enfim, as manobras demonstraram quanto é difícil de iludir a réde de radar e de escuta tendida ao longe, em tórno dos navios de linha, pelas unidades ligeiras de escolta, a cuja vigilância se acrescenta a das patrulhas aéreas, tanto de aviões como de helicópteros. Seria impossível de todo, hoje em dia, reproduzir-se o caso do afundamento do N. AE britânico **Glorious**, surpreendido e afundado com sua escolta, os contratorpedeiros **Acasta** e **Ardent**, em 8 de junho de 1940, pelos cruzadores de batalha alemães **Scharnhorst** e **Gneisenau**, sem haver tido tempo de lançar seus aviões e nem sequer de pedir socorro.

Exatamente êsse mesmo tema foi proposto nas recentes manobras: reproduzindo a situação do combate das unidades alemães contra o **Glorious**, o novo cruzador porta-engenhos teleguiados **Macon** teve ordem de cruzar nas paragens onde se presumia encontrar-se a 6ª Divisão de Navios aeródromos norte-americana, composta dos gigantes gêmeos **Forrestal** e **Saratoga**, e de atacá-la com engenhos teleguiados logo que divisasse os aivos na tela do radar. Aconteceu, porém, que as patrulhas aéreas defensivas da 6ª Divisão avistaram o cruzador muito antes que êste houvesse percebido a aproximação da Força. Os grandes navios passaram incólumes, havendo chamado junto a si, por precaução, as unidades ligeiras que faziam a flanco-guarda à distância na direção em que fôra assinalado o inimigo, para que êste último não pudesse denotar a respectiva presença pelo radar, e suspeitar assim a de unidades maiores.

### Eficácia

No que toca a eficácia da aviação naval embarcada e portanto do porta-aviões como arma, as críticas que se lhe têm feito versavam sôbre a sua sensibilidade às condições atmosféricas e sôbre sua inferior capacidade bélica em relação à aviação terrestre.

De fato quando das grandes manobras navais designadas pelo nome de «Mainbrace», realizadas nas mesmas águas alguns anos atrás, o estado do mar impediu a ação da aviação embarcada, unicamente devido a instabilidade do convés de vôo, e muito embora as condições de visibilidade vertical e horizontal permitissem perfeitamente a decolagem de aviões de uma base terrestre. A bordo, porém, do N. Ae. **Midway**, o navio, aproado

ao vento e ao mar, acusava movimentos de arfagem de tal violência, que as operações de decolagem eram impossíveis em seu convés de vôo.

Durante o desenrolar do «Strike Back», as forças aero-navais buscaram deliberadamente o mau tempo a fim de medir o limite das possibilidades operacionais imposto pelo estado do mar, e esse limite não foi encontrado. Desde os Açores até o Circulo Polar Artico, no momento mesmo do equinócio de outono nunca o mar mostrou-se bastante grosso para impedir a missão da aviação naval, muito embora houvesse chegado a ser bastante grosso para impedir as operações de reabastecimento de combustível, em alto mar, das unidades da escolta.

Essa maior independência em relação a condições de vento e de mar é devida a várias ordens de fatores; e entre outros, no caso dos navios norte-americanos, a uma séria readaptação da sua técnica de construção naval, à vista dos ensinamentos colhidos por ocasião das manobras navais já acima referidas (Exercício «Mainbrace»), realizadas no Atlântico Norte no outono de 1953, e novamente no inverno seguinte. Com efeito, pôde verificar-se então que os navios norte-americanos com mar grosso, fatigavam mais do que os britânicos, como foi apontado pela Embaixada Norte-Americana em 1954, quando informou, por exemplo, que o N. Ae. norte-americano **Midway** vira-se obrigado a reduzir sua velocidade a 8 milhas horárias, ao passo que o britânico **Eagle**, nas mesmas paragens, podia manter a marcha de 25 milhas.

Por outra parte, o **Midway**, em dificuldades de navegação, vira-se na impossibilidade de fazer decolar os seus aviões, pois, aproudo ao vento, a cada balouço, o mar quebrava sôbre a sua proa e varria o convés de vôo avante. Esse inconveniente foi eliminado pela conjugação de três fatores. Em 1º lugar, os porta-aviões da classe **Forrestal**, com dimensões de comprimento, pouco superiores aos da classe **Midway** (apenas mais 45 pés), têm dimensões de pontal muito superiores, e muito mais borda livre. Em segundo lugar, eles dispõem de quatro catapultas, duas à vante e duas dispostas obliquamente. Enfim, a delicada operação de pouso com mar grosso acha-se agora imensamente facilitada por dois aperfeiçoamentos técnicos: o novo espelho-refletor Libby-Owens-Ford e o convés obliquo do vôo. Este último, cujo eixo faz um ângulo de 8° com o eixo do navio, para bombordo, criando assim um espaço triangular fora da pista de vôo, a boreste, para o qual podem ser dirigidos os aviões à medida que pousem. Isso significa que toda a extensão da pista de vôo fica livre, não mais havendo a receiar colisões com os aviões já pousados, e desaparecendo a necessidade da barreira

elástica outrora estendida através da pista de vôo a meia-nau, a qual, aliás, torna-se impraticável com as altas velocidades de pouso dos modernos aviões a jacto.

### Poder ofensivo

Outra crítica que havia sido feita à aviação embarcada, consistia no poder ofensivo relativamente reduzido de seus aviões, em comparação com os tipos correspondentes em uso na aviação terrestre. É assim que, de fato, o caça F4D «Skyray», aparelho «standard» da aviação naval, dispendo de 50 minutos apenas de autonomia de vôo, tornava-se obsoleto ante a possibilidade de sua substituição pelos projetis teleguiados A. A. E. do tipo «Terrier». O F4D foi, porém, remodelado, e hoje dispõe de 2 horas de autonomia de vôo, havendo sido, outrossim, provido de radar. Por outra parte, as vastas pistas e as catapultas dos grandes N. Ae. permitem utilizar também, não só o «Fury» (versão naval do «Sabre»), mas igualmente grandes aparelhos, como o «quadriplace» naval «Grumman» e o grande bombardeiro naval a jacto A3L «Skywarrior».

Em suma, os aparelhos pilotados da aviação embarcada são hoje muito mais poderosos do que há três anos. Por outra parte, as maiores dimensões dos navios, e a sua melhor defesa anti-aérea, já pelas suas próprias baterias, já pelas unidades de escolta providas de engenhos teleguiados A. A. E., torna possível reduzir a proporção de aviões de caça em relação aos bombardeiros, aumentando assim o poder ofensivo. Atualmente a proporção de caças a bordo dos navios-aeródromos não ultrapassa 40% do total do efetivo em aviões.

Como se comparar a eficácia da ação desses aparelhos pilotados com a dos engenhos teleguiados? Foi o que as manobras do Atlântico Norte visaram comprovar. Participaram das mesmas quatro navios armados com tais engenhos: os cruzadores **Boston** e **Camberra**, dispendo do engenho anti-aéreo «Terrier», o cruzador **Macon** e o submarino **Barbero**, armados com o engenho «Regulus», contra alvos terrestres ou de superfície.

O engenho «Regulus» transporta uma carga de destruição considerável, comparável a de um bombardeiro naval pesado, e poderia, portanto, substituir em princípio tal avião. O aparelho pilotado tem, porém, maior flexibilidade de emprêgo, já que pode, uma vez lançado, discriminar entre alvos diversos, o que não é caso do engenho. Por outra parte, o cruzador porta-engenhos, cuja segurança reside unicamente no radar, é mais vulnerável do que o navio-aeródromo, que é esclarecido e coberto a larga distância, muito além do alcance de seu próprio radar, por suas

patrulhas aéreas defensivas. Menos vulnerável é o submarino porta-engenhos, do tipo «Barbero», mas a reduzida capacidade do submarino prejudica o seu valor como plataforma de lançamento, pois a sua intervenção tem que ser de curta duração. É possível, no entanto, que a entrada em serviço do engenho «Polaris», muito superior ao «Regulus», possa modificar esses dados.

### Rei dos mares

Enquanto isso não ocorrer, porém, e enquanto não existir engenho capaz de observar e de transmitir o resultado de sua observação, o navio-aeródromo parece destinado a reinar sobre os mares, com toda a autoridade que confere o poder que êle configura, que é equivalente ao de uma base aérea capaz de desligar-se livremente, de percorrer 1 000 milhas em 48 horas, e de efetuar, no mesmo espaço de tempo, 600 sortidas contra alvos situados a 600 milhas de distância. Protegido por sua própria velocidade (de 32 a 37 milhas horárias) contra ataques submarinos, esclarecido, cercado e coberto por todos os lados por elementos amigos, aéreos, de superfície e submarinos, o porta-aviões é menos vulnerável do que o encouraçado, que neste momento desaparece da linha de batalha; e a sua autonomia já prodigiosa está prestes a ser multiplicada ainda pela introdução da propulsão atômica. As manobras navais no Atlântico Norte demonstraram, sem que surgissem vozes divergentes, que o navio-aeródromo conserva uma importância capital, e não está prestes ainda a ceder a primazia ao cruzador porta-engenhos. Não cabe dúvida portanto, de que as Nações pertencentes à OTAN prosseguirão com os respectivos programas de construção de navios-aeródromos: os Estados Unidos da América, com a dos quinze gigantes de 45 000 toneladas da classe **Forrestal**, à razão de um por ano, sendo que a partir do 6º a sua propulsão será nuclear; a Grã-Bretanha, com a modernização dos navios-aeródromos mais antigos, da classe **Victorious**, e a ultimação de unidades modernas da classe **Hermes**, que virão cercar os dois grandes N. Ae., de Esquadra, de 30 000 toneladas, **Eagle** e **Ark Royal**; a França enfim, com a construção dos três porta-aviões de 22 000 toneladas da classe **Clemenceau**.

**Correio da Manhã** — Rio de Janeiro, 23 de março de 1958.

---

# NOTICIÁRIO

BRASIL

---

MINISTÉRIO DA MARINHA  
ESTADO-MAIOR DA ARMADA

Rio de Janeiro, DF  
Em 19 de novembro de 1958

**ORDEM-DO-DIA N.º 0 033/1958**

Bandeira do Brasil!

Salve, Símbolo Augusto da Pátria!

Hoje a Nação Brasileira, em festa, exalta e cultua, como sempre, tua grandeza e tua honra! Hoje necessita, mais do que nunca, de tua força e de tua inspiração!

Marinheiros!

Olhai-a com veneração e respeito. Nela estão representados um passado de glórias e um futuro de esperanças.

O momento presente é de apreensões; mas a Marinha de Guerra está alerta e os homens que a compõem, de olhos postos no "Símbolo Sagrado", saberão cumprir seu dever para com a Pátria.

Bandeira do Brasil!

Pela tua salvaguarda, os Marinheiros lutaram e lutarão sempre. Vivos em nossa memória ainda estão Greenhalgh e Marcílio Dias, que tão bem souberam oferecer a própria vida em defesa da sua honra e da integridade da Pátria que representas.

E assim, nesta data magna, a Marinha de Guerra reafirma sua decisão inabalável de honrar-te e defender-te hoje, como no passado, e amanhã, como no presente.

**Jorge da Silva Leite**  
Almirante-de-Esquadra  
Chefe do Estado-Maior da Armada

## RADIOSONDAGEM NO RIO DE JANEIRO

### Inaugurada a Segunda Estação

A Diretoria de Hidrografia e Navegação inaugurou novo serviço de radiosondagem, na estação situada na sede da mesma Diretoria, Ilha Fiscal. A radiosonda de modelo Vaisala, elevou-se progressivamente, atingindo a 17.000 metros de altura, sendo os sinais perfeitamente recebidos até o ruptura do balão. As radiosondagens serão efetuadas diariamente, às 12,00 horas médias de Greenwich, e, como aquelas da Ilha da Trindade iniciadas em novembro de 1957, e que já alcançaram 26.000 metros, constituem contribuição da Marinha Brasileira aos trabalhos do ano Geofísico Internacional. Ambas as estações de Radiosondagem, das Ilhas, Trindade, a 600 milhas da costa, e Fiscal, nesta cidade, são inteiramente guarnecidas e operadas por pessoal da Marinha de Guerra do Brasil.

---

### Capitão-de-Mar-e-Guerra Charles Bernard Pratt

Realizou-se a 24 de setembro, no Iate Clube Brasileiro, o almoço de despedida ao Adido Naval Inglês, Capitão-de-Mar-e-Guerra Charles Bernard Pratt que brevemente regressa a Londres. O almoço foi oferecido pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Jorge Leite, e contou com a presença dos Almirantes Borges Fortes, Comandante-em-Chefe da Esquadra, Fernando Almeida da Silva, Diretor-Geral da Aeronáutica da Marinha, Baptista Coelho, Diretor-Geral do Pessoal da Marinha e Mario da Costa Furtado de Mendonça, que acaba de regressar de Londres, onde foi Adido Naval, além de outros oficiais. Em nome da Marinha Brasileira falou o Almirante Jorge Leite. O Captain Pratt agradeceu em comovido improviso.

---

### COMISSÃO NAVAL AMERICANA

A Comissão Naval Americana chefiada pelo Almirante Rittenhouse iniciou, a 22 de setembro, pela manhã, as conversações com nossas autoridades navais. O ato da abertura dos entendimentos foi presidido pelo Almirante Jorge Leite, Chefe do Estado-Maior da Armada que em nome do Almirante Mattoso Maia, Ministro da Marinha, delegou poderes ao Almirante Bertino Dutra da Silva para representar a Marinha do Brasil nas conversações. A convite do Almirante Ary dos

Santos Rongel o Almirante Rittenhouse e seus assessores almoçaram no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Após o almoço esse estabelecimento foi demoradamente visitado pela Comissão Americana. A noite, no Iate Clube, realizou-se um jantar oferecido ao Almirante Rittenhouse e comitiva pelo Almirante Mattoso Maia, Ministro da Marinha. No dia seguinte o Almirante Rittenhouse almoçou no Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, a convite de seu Comandante, Capitão-de-Mar-e-Guerra Armando Zenha de Figueiredo. Em seguida ao almoço esse estabelecimento de ensino foi visitado.

## FESTA DA ÁRVORE NO QUARTEL DE MARINHEIROS

Realizou-se com todo brilhantismo, no Quartel de Marinheiros, as solenidades comemorativas ao Dia da Árvore, este ano patrocinadas pela Marinha do Brasil. A cerimônia, presidida pelo Almirante Mattoso Maia, Ministro da Marinha, contou com a presença do Ministro da Agricultura, Dr. Mário Menegheti, e de inúmeras outras altas autoridades. Na ocasião o titular da pasta da Marinha proferiu as seguintes palavras:

«A Marinha do Brasil ao patrocinar a solenidade que ora iniciamos tem por propósito sua integração na tão benemerita e necessária Campanha de Educação Florestal. A assinatura do Convênio que firmaremos com o Ministério da Agricultura representará um marco de cooperação e coordenação administrativa que certamente fixará e reforçará a obra de um governo que lutará pelo desenvolvimento nacional. As árvores que plantaremos hoje, ao longo de todo o vasto litoral brasileiro, representarão uma reposição, um pagamento de uma dívida contraída no passado — reporemos hoje as árvores que tiramos outrora do fértil solo brasileiro para a construção nas nossas ribeiras das náus de nossas fragatas e galeras, e outras embarcações, integrantes de uma das maiores marinhas do mundo de então. Potência Naval que já fomos na época em que apenas dependíamos de homens e de árvores pudemos exercer, graças à força de uma tradição que trazemos de séculos como sucessores diretos dos gigantes do épico ciclo dos descobrimentos, uma ação aglutinadora da nacionalidade nascente, ainda por ser estudada por nossos historiadores e sociólogos. A presença da Marinha do Brasil, as náus, o único meio de transporte na época, em todas as ações capitais para a manutenção da unidade territorial, para a consolidação da nacionalidade, ainda, infelizmente, está para ser mostrada aos brasileiros. Tal obra, que reconhecemos necessitar o folêgo das grandes figuras de nossa intelectualidade, tem que ser feita, pois a Marinha sendo dos brasileiros e não dos marinheiros carece de ter seu passado, sua obra, sua existência e sua primordial importância perfeitamente conhecida e sentida por todos os brasileiros.

Agora, que entra o Brasil na luta pelo seu desenvolvimento, é preciso que seja por todos mais que lembrada a importância do mar, via obrigatória para o escoamento da produtividade desse jovem povo que só quer trabalhar e crescer.

A execução das medidas já esquematizadas para a solução dos problemas vitais da construção naval, marinha mercante e pesca, têm que ter como consequência lógica e imprescindível a reposição do Brasil em seu lugar de potência marítima na concepção atual e universalmente adotadas.

Estamos certos que o simbolismo dos atos que ora iniciamos tem uma significação histórica — repondo em nossa terra as árvores que dela retiramos, para sermos potência naval, estamos fertilizando-a, dando-lhe força, energia e vida, que a nós voltarão como frutos do trabalho, do progresso e do desenvolvimento industrial que conduzirá o Brasil a grandes destinos».

---

## O SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA RECEBE VALIOSA RARIDADE BIBLIOGRÁFICA

A coleção iconográfica do Serviço de Documentação Geral da Marinha acaba de ser enriquecida com uma valiosa oferta, feita pela Sra. Ivonne Nothman, viúva do Sr. Gastão Nothman que durante muitos anos exerceu o cargo de Secretário da Embaixada do Brasil em Londres. A Senhora Ivonne presenteou aquêle serviço com a obra de J. B. Debret "Viagem Pitoresca e História do Brasil — Aquarelas e desenhos que não foram reproduzidos na edição de Firmin Didot, de 1834 — R. de Castro Maya, editor, Paris, 1954". Fêz entrega ao Contra-Almirante César Augusto Machado da Fonseca, Diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha, em nome da Sra. Ivonne Nothman, o Sr. Contra-Almirante Mário Costa Furtado de Mendonça, nosso ex-Adido Naval em Londres. Assistiram ao ato os Srs. Contra-Almirante Alfredo Solomé da Silva, Capitão-de-Mar-e-Guerra (AM) Augusto Matoso de Oliveira, Capitão-Tenente Luiz Carlos Cordeiro Guerra, representando o Exmo. Sr. Ministro da Marinha, Primeiro-Tenente (ES) Ismael Soares do Nascimento, Luiz Augusto F. de Moura, Secretário da *Revista Marítima Brasileira* e outros servidores civis e militares daquele Serviço. Usou da palavra, agradecendo a preciosa dádiva o Almirante Cesar da Fonseca.

---

## MONUMENTO AO IMIGRANTE JAPONÊS

Foi levada a efeito, em ato solene, no salão de honra do Gabinete do Diretor da Escola Nacional de Belas Artes, a terceira reunião da Comissão Executiva Pró-Monumento ao Imi-

grante Japonês. Estiveram presentes: Senador Atilio Vivaqua, Presidente da Comissão; Dr. Ary Kenner Veiga de Castro, Secretário, Embaixador do Japão Yoshiro Ando, Brigadeiro Arthur Alvim Camara, Professor Gerson Pompeu Pinheiro, Desembargador Milton Barcellos, Vice-Presidente da Comissão e o Almirante Jorge do Paço Mattoso Maia, Ministro da Marinha, homenageado pela Comissão que, embora Ministro de Estado, Permanecerá na Comissão. Fizeram uso da palavra vários oradores, sendo digno de realce o pronunciado pelo Embaixador do Japão que assim se manifestou:

«Senhores Membros da Comissão do Monumento ao Imigrante Japonês. Desejo de início expressar meu comovido agradecimento aos excelentíssimos membros da Comissão, pelo convite que me honraram, trazendo-me a esta reunião a fim de que presenciasse de visu as deliberações das ilustres personalidades que compõem o organismo em causa, o qual objetiva construir um monumento dedicado ao imigrante japonês, ao ensejo do transcurso do inquentenário de sua chegada ao Brasil. O gesto de extrema fidalguia e amizade que muito bem representa o projeto desse monumento, foi idealizado espontaneamente por um grupo de brasileiros de escôl, do qual fazem parte figuras exponenciais da magistratura, das forças armadas, da política, da administração, das indústrias, do comércio, das artes e das letras do Brasil, as quais integram a ilustre comissão presente, que hoje se reúne para julgar os trabalhos apresentados. O sentido profundamente comovente e cordial da iniciativa da Comissão merece destaque especial, não somente como expressão de um sentimento generalizado da nação brasileira, como também e, principalmente, pelo fato de que a obra em questão, deveria, em principio, ser projetada pelos japoneses radicados no Brasil com símbolo de sua homenagem à gratidão pelo tratamento generoso e democrático que lhes foi dispensado desde os primórdios da imigração. Coube, no entanto, aos brasileiros a primazia dessa idéia, o que constitui motivo de maior reconhecimento e da maior emoção de minha parte bem como da parte de todos os meus compatriotas. Nestas circunstâncias, desejo exprimir os votos mais ardentes no sentido de que os trabalhos da nobre comissão presente sejam coroados do mais completo êxito, de modo a que, em futuro próximo, possamos contemplar na solidez e magnificência do monumento ao imigrante japonês, a eternidade e a grandeza da amizade que une o Brasil e o Japão».

....

### Palavras do Ministro Mattoso Maia

A seguir o titular da Marinha assim se expressou:

«A fértil terra brasileira de há muito vem acolhendo o trabalho, o esforço produtivo e ordeiro de milhares de japoneses. Já vi de perto o que tem feito esse imigrante que tão bem vem se adaptando aos nossos costumes, habituando-se às

peculiaridades de nossa vida. Acho, pois, não só nobre mas de absoluta justiça, que se preste a todos os japoneses que aqui no Brasil empregaram o melhor de seus esforços — e simbolizados pelo imigrante — uma homenagem traduzida por sugestivo monumento».

### CONDECORADOS COM A GRÃ-CRUZ DA ORDEM DE MAYO AL MÉRITO NAVAL

O Almirante **Mattoso Maia**, Ministro da Marinha, e o Almirante **José Luiz da Silva Junior**, Comandante do Primeiro-Distrito Naval, foram condecorados, pelo Embaixador Espil, da República Argentina, com a grã-Cruz da Ordem de Mayo Al Mérito Naval. O Embaixador pronunciou umas palavras enaltecendo a tradicional amizade Brasil-Argentina tendo citado trechos de Rui Barbosa sobre a vida no mar e episódios da **Guerra Cisplatina, em 1826**, com o que se evidenciou o cavalherismo que sempre existiu entre as Marinhas Argentina e Brasileira mesmo em situações opostas, terminando por augurar que as duas marinhas sempre atuem uma ao lado da outra defendendo o mesmo ideal em prol da humanidade. O Almirante **Mattoso Maia**, em seguida falou:

«Senhor Embaixador. Quero agradecer a V. Ex<sup>a</sup> que aqui representa o Governo e o Povo da República Argentina, a alta distinção que nos foi conferida e que tanto nos desvanece e nos honra. Agradecendo esse ato de amizade e de simpatia, podemos declarar a V. Ex<sup>a</sup> que recebemos tão alto e significativo gesto como tributado à Marinha do Brasil que assim recebe mais uma demonstração de afeto da gloriosa Marinha Argentina e do seu Governo. Pedimos, pois, Senhor Embaixador, que os agradecimentos que ora fazemos, sejam por V. Ex<sup>a</sup> transmitidos aos altos Chefes Navais Argentinos em nome da Marinha do Brasil.»

Após o ato, que se realizou na Embaixada Argentina, foi oferecido um almôço ao qual tomaram parte os Almirantes: Jorge da Silva Leite, Gerson de Macedo Soares, Ary dos Santos Rongel, Paulo Bosisio, José Luiz da Silva Junior, Luiz Fernandes Barata, Ivano da Silva Guimarães, Waldemar de Figueiredo Costa, Antonio Cezar de Andrade e o Adido Naval Argentino, capitão-de-mar-e-guerra Carlos A. Garcia Favre.

::::

#### DISCURSO PRONUNCIADO PELO EXMO. SR. ALMIRANTE MATTOSO MAIA, MINISTRO DA MARINHA, NA SOLENIDADE DO DIA DO AVIADOR, NO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

«Meus Senhores

Aqui reunidos, Generais e Almirantes, apresentamos à Aeronáutica Brasileira, na pessoa de V. Ex<sup>a</sup>, Senhor Ministro, e dos Brigadeiros presentes, os efusivos e fraternais cumprimentos do Exército e da Marinha do Brasil.

A data que comemoramos, hoje, lembra a nós, Chefes Militares, a necessidade de termos visão e fé no futuro, fortemente apoiados no mais puro, sadio e elevado sentimento de brasilidade.

O patrono da Aeronáutica — ALBERTO SANTOS DUMONT — cuja memória aqui reverenciamos, foi exemplo nobilitante dessas virtudes. SANTOS DUMONT foi um inspirado no prevêr a importância de sua invenção; foi um lutador incansável no pugnar pelo seu ideal e foi um apóstolo semelhante aos grandes da história, no afirmar a sua inabalável fé no futuro. E tudo isto envolto pelo mesmo patriotismo que nós, desde a nossa mocidade, aprendemos a colocar acima de nossa própria vida.

O dia de hoje é um dia de festa para todos nós; é o dia consagrado à nossa irmã caçula, a esta Aeronáutica, que, com a sua Força Aérea, já interveio nos campos de luta da Europa, na defesa da Democracia, tão ameaçada há 15 anos como o é agora, apesar da calma, ou melhor, da paz aparente que reina no mundo inteiro.

Senhores:

Em nossa vida há momentos em que há necessidade de falermos com rudeza para sermos compreendidos. Quando há tempestade, o marinheiro fala forte e rude; assim também falam o soldado e o aviador nos momentos difíceis.

Estamos, pois, habituados com esta linguagem que, antes de ser chocante como poderia parecer, é a linguagem da franqueza e da sinceridade. E dêsse modo devem falar, entre si, os Chefes das Forças Armadas.

Não estejamos iludidos!

As ameaças externas rondam permanentemente o nosso território e é preciso que estejamos atentos. O inimigo de hoje, destes dias de paz illusória assume, como demônio tentador, mil formas diferentes, cada uma mais sedutora do que a outra. Não das que se mantenham sempre unidas principalmente contra o caminho certo da compreensão e da união de nossos corações.

E, por isso, que não quero deixar passar a oportunidade, hoje, quando homenageamos com alma e sentimento, a nossa jovem irmã de armas — já com uma fôlha de serviços tão grande ao nosso caro Brasil — para concitar as 3 Forças Armadas que se mantenham sempre unidas, principalmente contra o inimigo comum, totalitário e anti-democrático, que de fóra e de dentro das nossas fronteiras procura, insidiosamente, solapar nossa unidade de pontos de vista, e desfazer a amizade e a harmonia que devem reinar entre nós, ou melhor, entre as Forças Armadas do Brasil.

Para êsse trabalho infame valem-se êles de tudo, desde a intriga até a exploração dos mais puros sentimentos do nosso povo, já agora, felizmente, mais esclarecido que há alguns anos.

Senhores:

Sejamos bastante nobres e grandes, para que possamos considerar relegados a um segundo plano as pequenas dissensões que puderem surgir entre nós.

A paz interna no nosso Brasil muito depende da união das Forças Armadas e do exemplar cumprimento das missões que nos determinam a Constituição. Dessa união depende ainda o

indispensável progresso de nossa terra, e a felicidade de nosso povo, que, hoje, em consequência do momento histórico que vivemos, compreendeu que o Brasil abriu o caminho para se projetar no cenário universal, como um astro de primeira grandeza.

A Força Aérea Brasileira, pois, um abraço fraterno, amigo e sincero, do Exército e da Marinha, em prol da harmonia da família militar e da grandeza do Brasil.»

### Telegrama

Com referência ao discurso proferido pelo Almirante Mattoso Maia, titular da pasta da Marinha, por ocasião das comemorações da Semana da Asa, aquele titular recebeu do Senador Apolonio Sales o seguinte telegrama:

«MINHAS FELICITAÇÕES PELOS CONCEITOS EXPEDIDOS SEU DISCURSO SOLENIDADE AERONAUTICA. PREZADO AMIGO BEM ALERTOU NAÇÃO SOBRE PROPÓSITOS SOLERTES INIMIGOS PATRIA.

---

**Almirante-de-Esquadra Jorge da Silva Leite** — Pelo Decreto nº 1 178-M, de 22 de julho de 1958, foi promovido por merecimento, no Corpo da Armada, ao posto de Almirante-de-Esquadra o Vice-Almirante Jorge da Silva Leite.

---

**Vice-Almirante Pedro Paulo de Araujo Suzano** — Pelo Decreto nº 1 754-C, de 22 de julho de 1958, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao posto de Vice-Almirante, o Contra-Almirante Pedro Paulo de Araujo Suzano.

---

**Vice-Almirante José Luiz da Silva Junior** — Pelo Decreto nº 1 754-C, de 22 de julho de 1958, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao posto de Vice-Almirante, o Contra-Almirante José Luiz da Silva Junior.

---

**Contra-Almirante Helio Garnier Sampaio** — Pelo Decreto nº 1 754-C, de 22 de julho de 1958, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao posto de Contra-Almirante, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Helio Garnier Sampaio.

---

**Contra-Almirante Luiz Octavio Brasil** — Pelo Decreto número 1 754-D, de 22 de julho de 1958, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao posto de Contra-Almirante, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Luiz Octavio Brasil.

---

**Contra-Almirante Fernando Carlos de Mattos** — Pelo Decreto nº 1 754-D, de 22 de julho de 1958, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao posto de Contra-Almirante, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Fernando Carlos de Mattos.

**Contra-Almirante Augusto Hamann Rademaker Grunewald** — Pelo Decreto nº 1 754-D, de 22 de julho de 1958, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao posto de Contra-Almirante, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Augusto Hamann Rademaker Grunewald.

### Atos Administrativos

**Carteira Hipotecária Imobiliária do Club Naval** — O Decreto nº 44 240, de 1º-8-1958 introduz uma modificação no Regulamento das Operações Imobiliárias da Carteira Hipotecária Imobiliária do Club Naval.

**Normas da G.E.I.C.O.N. para construção naval e instalação de Estaleiros** — O Grupo Executivo da indústria de construção naval em Resoluções ns. 1/58 e 2/58, de 11-7-1958 fixa as normas para nacionalização da construção naval e para a organização de projetos de estaleiros. Bol. 33/58.

**São declarados estáveis os servidores extranumerários e interinos que tomaram parte no último conflito mundial** — A Lei nº 3 439, de 21 de agosto de 1958 declara estáveis os servidores extranumerários e interinos que prestaram serviços à União e tomaram parte em operações de guerra, comboio e patrulhamento durante a última guerra mundial. Bol. 36/58.

**Declaração de função de interesse militar** — O Decreto nº 44 227, de 31-7-1958, declara de caráter ou interesse militar as funções exercidas no Conselho Nacional do Petróleo. Bol. 38/58.

**Modificação do Regulamento da Lei nº 1 267 de 9 de dezembro de 1950** — O Decreto nº 44 296, de 7-8-1958, altera o de número 37 856, de 5-9-55, referente à aplicação da Lei 1 297 de 9 de dezembro de 1950 dando nova redação ao art. 5 que determina os excluídos dos benefícios daquela Lei aos militares implicados na revolta comunista de 1935. Bol. 38/58.

**Cria-se a categoria de 3º Comissário** — O Decreto nº 44 297, de 7-8-1958 cria a categoria de 3º Comissário. Bol. 38/58.

**Alterações na Comissão Desportiva das Forças Armadas** — O Decreto nº 44 452, de 30-8-1958 altera o de 27 de fevereiro de 1956, que dispõe sobre a criação da Comissão Desportiva das Forças Armadas. Bol. 38/58.

**Denominação de navio** — O Decreto nº 1 886, de 21-8-1958 dá a denominação de **Faroleiro Nascimento** ao Navio-Balizador cuja construção foi concluída em maio de 1957. Bol. 38/58.

**Subordinação de Sonda Ionosférica** — Por Aviso nº 1 885, de 21-8-58 fica subordinada a Sonda Ionosférica da Marinha, em Natal, à Diretoria de Eletrônica da Marinha. Bol. 38/58.

**Denominação de Navios** — Por Aviso nº 2 059, de 4 de setembro, resolve-se dar a dois navios-balizadores da Diretoria de Hidrografia e Navegação, os nomes de **Faroleiro Getulio Lima e Castelhanos**. Bol. 40/58.

**Regimento Interno para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha** — O Aviso nº 2 126, de 16 de setembro de 1958, aprova e publica o Regulamento Interno para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha. Bol. 42/58.

**Subordinação de Navio** — O Aviso nº 2 226, de 29-9-1958, subordina temporariamente o CT **Apa** ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, por «Período de Grandes Reparos e Modernização». Bol. 42/58.

**Secretaria Executiva da C.E.I.M.B.B.** — O Aviso nº 2 333, de 10-10-1958, cria a Secretaria Executiva da C.E.I.M.B.B. e dá a conhecer os órgãos da Marinha que devem ser transferidos à Brasília. Bol. 42/58.

---

## FRANÇA

### TELESCÓPIO ELETRÔNICO

«PARIS — O Diretor do Observatório de Paris, Sr. André Danjon, fez, perante a Academia de Ciências, uma exposição dos resultados obtidos em março último pelo telescópio eletrônico do Observatório da Alta-Provença.

Mostrou o Sr. Danjon que, graças a êsse telescópio, a astronomia francesa vai poder dedicar-se aos vastos problemas que concernem a própria estrutura do Universo.

O telescópio da Alta-Provença é de um metro e vinte de diâmetro e pode atingir a eficácia de um telescópio de 12 metros de diâmetro e rivalizar com êxito com os congêneres gigantes dos Estados Unidos. A fotografia eletrônica por êle realizada é cem vezes mais sensível que a fotografia clássica e, no domínio da sensibilidade espectral, as imagens eletrônicas oferecem detalhes incomparáveis de delicadeza. Os resultados ótimos obtidos o puderam ser graças a uma blindagem de proteção contra os efeitos do campo magnético, de modo que as pôses de exposição poderiam ser trinta e sete vezes mais longas.»

**JAPÃO****O BATISCAFE NO JAPÃO**

«YOKOHAMA — Acha-se neste pôrto, tendo sido transportado a bordo do cargueiro «ATSUTA MARU», o batiscafe da marinha francêssa.

O batiscafe do comando do comandante Georges Hout, fará uma série de 11 mergulhos ao largo da Costa Nipônica, para o estudo da fauna submarina, características das profundidades marítimas e problemas ligados à pesca e seus novos métodos. Essas experiências deverão durar um período de três meses».

L. M.

---

# NECROLOGIA

---

Vice-Almirante, QO

**ALBERTO JORGE CARVALHAL**

Faleceu no dia 3 de julho de 1958, no Hospital Central da Marinha, o vice-almirante, QO, Alberto Jorge Carvalhal.

---

Contra-Almirante, QO, Ref<sup>o</sup>

**ROBERTO DE BARROS**

A 19 de julho do corrente ano faleceu em sua residência, nesta Capital, o contra-almirante, QO, reformado, Roberto de Barros.

---

Capitão-de-Fragata, QO, Ref<sup>o</sup>

**LAURINDO HERCÍLIO DIAS**

Em sua residência, nesta Capital, faleceu no dia 18 de julho de 1958 o capitão-de-fragata, QO, reformado, Laurindo Hercílio Dias.

---

Capitão-de-Corveta, Md

**DR. OLINTHO CARDOSO NOVAIS DA SILVA**

No dia 23 de julho do ano corrente faleceu no Hospital Central da Marinha o capitão-de-corveta, Md, Dr. Olintho Cardoso Novais da Silva.

---

As famílias enlutadas a **Revista Marítima Brasileira** envia sentidas condolências.

---