



O CONTRATORPEDEIRO SANTA CATARINA

DIOGO BORGES FORTES
Almirante

A Marinha do Brasil, desde o rompimento da Primeira Guerra Mundial até o momento em que as hostilidades atingiram a navegação mercante nacional, em março de 1917 (ataque ao S.S. *Paraná*), foi mantida em situação de vigilância ativa, para impedir que fossem, em nossas águas, violados compromissos de caráter internacional assumidos pelo Governo.

Com efeito, em nossos principais portos, Rio, Recife, Salvador, Santos haviam-se asilado muitos navios mercantes alemães surpreendidos, em via-

gem, pelo início da guerra. Navios de guerra das potências em luta, especialmente a Grã-Bretanha, recorriam às facilidades que o Direito Internacional assegurava aos beligerantes, para se proverem de aguada, mantimentos e reparos, em rápidas estadias nos portos, menores sempre de 24 horas, para não se exporem às penas de internação e desarmamento previstas nas Regras de Neutralidade baixadas pelo Governo brasileiro.

Navios de nossa Esquadra foram destacados para estacionar em Santos, Sal-

vador, Recife, Natal, Belém etc., prontos a intervir à primeira ameaça de ofensa a estas normas de neutralidade.

Grande esforço foi exigido do nosso material flutuante: navios da chamada *velha Esquadra* (*Floriano*, *República*, *Tiradentes*, navios mercantes armados) obsoletos, lentos, desgastados; os mais novos do Programa Naval de 1908, passando já pelos primeiros *grandes reparos* de casco e máquinas, impondo aos Arsenais de Marinha do Rio e aos estaleiros particulares heróicos esforços para se dispor de certo número de unidades em condições operativas.

Essa era, em rápidas pinceladas, a situação da Esquadra no fim do primeiro semestre de 17, quando a pressão dos submarinos e corsários alemães se agravou pelos ataques indiscriminados à nossa navegação mercante.

Nessa época, recém-promovido a segundo-tenente, fui mandado embarcar no CT *Santa Catarina*, que acabava de deixar os Estaleiros Lage, na Ilha do Viana, após grandes obras de casco e máquinas.

As experiências, para entrega do navio à Marinha, começaram em maio; em constante movimentação no interior da Baía de Guanabara e *barra-fora*, foram feitas as provas de máquinas, de velocidade, regulamento de agulhas, etc., e mais exigências de rotina em vigor, na época, para o navio ser declarado *pronto*.

Em agosto, o nosso *Catarina* (como carinhosamente o chamávamos) foi considerado em perfeitas condições operativas e assim mandado incorporar à Divisão Naval do Norte.

No dia 15 desse mês, sob o Comando do Capitão-de-Corveta Mário do Amaral Gama, deixamos o porto no Rio, em missão de patrulhamento do litoral e manutenção da neutralidade.

Próximo a Abrolhos, fora do limite das águas territoriais, avistamos um cruzador britânico, da classe *Glasgow*, acompanhado por alguns navios mercantes, certamente elementos dos comboios de suprimentos que apoiavam as unidades em operações no Atlântico Sul. Era nossa primeira visão ao vivo

da guerra que, entretanto, já durava três anos...

Escalando em Abrolhos (dia 17 de agosto), Salvador (18), Recife (31) e Fernando de Noronha (10 de setembro) chegamos a Natal, porto designado para nos servir de base, no dia 12 de setembro.

Começaram os longos dias de *estação*: navio fundeado ao largo, fogos das caldeiras abafados, pronto a suspender ferro em uma hora, *vigias dobradas*, sinaleiros a *pé-de-galo*, licenciamento para terra limitado, e apenas por algumas horas do dia.

Recife servia de base à Divisão Naval do Norte, constituída na ocasião pelo Encouraçado *Floriano*, Cruzadores *República* e *Tiradentes*, força numerosa porque aí estavam internados vários navios alemães, de carga e passageiros, entre os quais os grandes transatlânticos *Blücher* e *Cap Vilano*, dos mais modernos na época.

Em junho, como represália aos afundamentos de navios nacionais, eles haviam sido seqüestrados e, sob bandeira brasileira, incorporados ao Lloyd, recebendo uma guarnição de presa.

Eram mantidos atracados à parte interna dos arrecifes; a bordo moravam muitos elementos de suas guarnições originais, o que impunha aos nossos navios redobrada vigilância para impedir possíveis tentativas de fuga ou de comunicações com navios ao largo, particularmente corsários, muito ativos no Atlântico Sul.

As comunicações entre navios e Estabelecimentos de terra, se faziam por semáforas, de dia, cu lâmpada Aldis, orientáveis, à noite, sem emprego do rádio.

A rede do Telégrafo Nacional assegurava a ligação dos Altos Escalões de Comando de Norte a Sul.

Em Natal, mantínhamos serviço de comunicações por semáforas, de dia, e sinais luminosos, à noite, com os Postos de Sinais da Capitania e Escola de Aprendizes.

Os dias a bordo eram ocupados em fainas de emergência, faxinas, postos

de combate, com movimentação dos canhões, dos elevadores de munição, circuitos de iluminação de alças e disparo etc. O dínamo fornecia luz elétrica até às 22 horas; até o amanhecer, a iluminação era por meio de lanternas Dietz (querosene) ou archotes (luz esteárica), a cargo do *moço das luzes*, função hoje desaparecida, como tantas outras.

Como recreio, banho de mar, remo, competições esportivas com os clubes locais. À noite, até apitar *silêncio*, o *chorinho* de bordo ou gramofone.

Não havia lugar para a ociosidade, sempre perigosa para o moral de uma guarnição.

Os oficiais, por sua vez, ocupavam suas folgas, naqueles esportes ou reunidos na tolda, a ré, em intermináveis conversas, lideradas pelo comandante, grande *causeur* e muito viajado, ou ouvindo o violão do chefe de máquinas, o Leocádio, baiano de grande inspiração e rico repertório, ou ainda divertidos pelo anedotário do Bitencourt e do Reis Netto.

Assim corria o tempo em Natal.

Eis que, no dia 26 de outubro de 1917, às 08,40h, o *externo* chamado de terra, com urgência, traz um telegrama do Contra-Almirante Comandante da Divisão Naval do Norte; tem o número 183 e é redigido com o laconismo característico das grandes notícias:

“Estado de Guerra com a Alemanha acaba de ser declarado. Saudações, Divimar Norte.”

O Comandante dá conhecimento do seu conteúdo aos oficiais e ordena a *concentração a ré*, da guarnição.

Pesscalmente e sem comentários, lê pausadamente, o texto da comunicação que acaba de receber. À ordem de *debandar*, seguiu-se um instante de silêncio pela inesperada surpresa; alguém brada *viva o Brasil* e todos o repetem, com entusiasmo e alegria.

Era o fim de uma demorada e enervante espera.

Começara a guerra!

Na manhã de 27, recebemos ordem para nos dirigirmos a Recife, onde nos

aguardavam instruções para cumprimento de importante missão.

Ativados os fogos das caldeiras, atestados os tanques de aguada, ferrados os toldos e recolhidos ao *paiol do mestre*, peiada a artilharia, passados os *cabos de vai-e-vem* no convés, enfim as mil providências de rotina, o navio suspendeu às 19,30h e, navegando com as duas máquinas a toda força, dirigiu-se a Recife, atracando ao cais do porto às 09,20h do dia seguinte. Iniciou-se logo a prontificação do *Catarina* para qualquer missão de guerra: atestar carvoeiras, receber mantimentos de viagem, sobressalentes etc.

Nesse ínterim, as autoridades navais locais agiam na execução das ordens emanadas de escalões superiores.

Decidira o Governo fazer remover para o Rio todos os súditos alemães que permaneciam a bordo dos navios confiscados. As máquinas de todas essas embarcações, entretanto, haviam sido sabotadas por seus tripulantes, não havendo nenhuma em boas condições de navegabilidade.

Ficou acertado reunir todos os internados em um único navio e levá-lo a reboque para o Rio. Foi escolhido o Cap Vilano, o maior deles, e já incorporado à frota de Lloyd sob o nome de *Sobral*, por ser o que se apresentava em melhores condições.

Aí embarcou também uma Companhia do Exército para manutenção da ordem e segurança interna, durante a viagem.

Para rebocar o *Sobral* foi escolhido o paquete *Minas Gerais*, do Lloyd Brasileiro, que fazia linha de passageiros para o Norte. Apesar de não ser aparelhado para as funções de rebocador, era o que, por sua potência de máquinas, melhor se apresentava.

O pessoal da Capitania dos Portos, das Docas, Lloyd Brasileiro, navios da Divisão do Norte, trabalhando com afinco elogiável, dedicação e patriotismo a toda a prova, lutando com falta de recursos técnicos, improvisando soluções, incansavelmente, em começo de novembro dava como prontos, para se fazerem ao mar, rebocador e rebocado.

Ao CT *Santa Catarina* foi atribuída a missão de comboiar com segurança, até o Rio, fugindo às rotas usuais de navegação, esse estranho conjugado: o *Minas*, pequeno em relação ao *Sobral*, sem instalações adequadas de reboque, sem cabos de *manilha* ou *viradores* fortes e novos, arrastava o gigante *Sobral*, sem máquinas propulsoras, mas, por sorte podendo utilizar o leme, e levando em seus camarotes e porões mais de quatrocentos *passageiros* forçados, virtualmente prisioneiros de guerra, pois iam sob forte guarda militar. Seu destino era a Ilha das Flores, na Guanabara, até então Hospedaria dos Imigrantes, mas que para eles seria o que hoje se chamaria um *campo de concentração*.

O *boato*, companheiro inseparável da guerra, semeava de corsários alemães a costa entre Recife e o Rio. Vivíamos, todos, instantes de grande tensão.

A ordem de partida foi dada.

Cabe transcrever o Termo de Viagem constante dos assentamentos do pessoal do CT 9, termo também breve e frio, como o citado telegrama 183.

Eis seu texto:

“Viagem de comboio. Comboiando o pacote *Sobral* que navegava a reboque do pacote *Minas Gerais*, trazendo os internados alemães que se achavam no Recife, suspendeu do Recife em 3 de novembro, fundeando no Lamarão, no mesmo dia. Suspendeu do Lamarão com destino ao Rio de Janeiro, dia 4 e chegou ao Rio de Janeiro a 13, comboiando sempre os pacotes acima referidos. Durante a travessia esteve sempre em rigorosa vigilância e preparado para combate. Bordo do CT *Santa Catarina*, no porto do Rio de Janeiro em 13 de novembro de 1971. Assinados: M. A. Gama, Comandante, Assunção 2º Ten. Comº.”

O que se esconde sob tão singelo relato? Para não fugirmos à verdade ou cairmos em exagero, traídos pela memória, consultemos a frieza do Livro de Quartos, registro precioso onde, de 4 em 4 horas, oficiais de serviço registram, com sobriedade e laconismo, as principais ocorrências havidas no período.

Primeiramente: porque, por quase 24 horas ficou o *Catarina* no Lamarão, (fundeadoiro externo de Recife) sempre batido pelo vento e mar, castigando duramente um pequeno navio, do porte dos nossos antigos CTs?

Simplesmente para dar tempo à saída do porto, do pesado comboio com pouca capacidade de manobra, agravado pela inexperiência do pessoal e problemas com o extenso e pouco maneiro cabo de reboque além das dificuldades inerentes à Praticagem do Porto.

As 5 horas da manhã de 4 de novembro, vencido o farol de Picão, punha-se o comboio em marcha. Devido à baixa velocidade que o *Minas* poderia manter, de 4 a 5 nós, o CT foi obrigado a usar uma só máquina motora, regime de sacrifício mantido até o fim da viagem.

Nos dias que se seguiram, e por várias vezes, o comboio foi obrigado a parar ou a reduzir a velocidade para reparo ou reforço dos cabos de reboque. O *Catarina*, nessas ocasiões, evoluía em torno dos navios, atento a qualquer emergência,

Aqui se impõe mais uma transcrição: “Quarto de 8 às 12 de 9 de novembro de 1917 — Tempo ameaçador céu encoberto. Mar de pequenas vagas. Vento fresco de NNE”. As 9.35h o *Minas Gerais* avisou estar o *Sobral* com avaria no leme. Devido à conseqüente diminuição de velocidade, fiz um *ala e larga* para postar o navio à popa do comboio. Não havia entrado ainda na formatura quando foi recebido o seguinte rádio: “*Sobral* pede sua intervenção pois tem fogo a meia nau”. Imediatamente levei o fato ao conhecimento do Sr. Comandante, que assumiu a direção da manobra. Com as duas máquinas a toda força o *destroyer* aproximou-se do comboio. Logo a seguir o *Minas* radiotelegrafou: “*Sobral* pede para *destroyer* se aproximar pois tem revolução a bordo, apesar de quase sufocada. *Sobral* pede intervenção urgente do *destroyer*.” Como não fosse indicada a natureza da intervenção pedida, nem da perturbação havida a bordo do *Sobral*, o Sr. Comandante mandou preparar a artilharia ficando de prontos

dão. Às 11:30h, finalmente, avisou o *Minas* estar seguindo aumentando a velocidade e que o *Sobral* governava à sua popa. As guarnições dos canhões encostaram, ficando entretanto de sobreaviso. O *destroyer* navega nas águas do *Sobral* "SMN".

O estado do mar se agravara, o vento rondara para SW, castigando muito os navios, o que levou o *Minas* ainda nessa noite a reduzir a marcha, aprofundando ao mar, só voltando ao rumo na manhã seguinte.

Prosseguiu, desde então, a viagem para o Rio, sem mais ocorrências dignas de registro.

O que acontecera, porém, no dia 9?

A curiosidade de todos, a bordo, era imensa, pois nenhum esclarecimento nos chegara sobre os fatos aparentemente graves acima relatados.

Pasmem, porém!

No Rio, o Sr. Comandante conseguiu apurar que nada se passara no *Sobral*, que os rádios do *Minas* eram um *inocente* passatempo do telegrafista de serviço, desejoso de ver como o *Catarina* se portaria numa emergência!

Enquanto isso, o pequeno CT, navegando em alta velocidade em torno do comboio, sob vento duro e mar agitado, cabriolava, saltava, mergulhava a borda na vaga, cobria-se de proa a popa da espuma de arrebentação das ondas, enquanto a marujada, amarrada aos canhões, ao passadiço para não ser arrebatada pelo mar, mantinha-se firme, heróica, pronta ao cumprimento do dever.

E o que terá acontecido ao irresponsável telegrafista? Nunca o scubemos, mas espero que não tenha ficado impune, tanta leviandade ou perversidade.

Cumprida a operação, entregues o *Minas* e o *Sobral* às autoridades competentes, aprestou-se o *Santa Catarina* a

se reunir à Divisão do Norte a que pertencia.

Se relembro com tanta minúcia todos esses fatos é porque nenhuma referência foi feita em Ordem-do-Dia ou outro documento pelo desempenho cabal da tarefa do comboio, *primeira operação de caráter nitidamente militar, desempenhada por uma unidade da Marinha na guerra a que o Brasil fora arrastado.*

Esse esquecimento talvez se explique porque no Rio todas as amplitudes tinham sua atenção e suas atividades voltadas para os preparativos da DNOG, missão de alta responsabilidade e que empolgara a Marinha.

Em 18 de dezembro de 1917, deixávamos novamente o Rio, chegando a Salvador a 21.

Como disse antes, o *Catarina* acabara, há pouco, de fazer grandes obras e era um navio não só em excelentes condições materiais, como guarnecido por gente altamente disciplinada, muito bem adestrada e afeita ao navio a quem se apegava, a quem amava, como acabara de dar provas.

Estava naturalmente indicado para ser incorporado à Divisão Frontin, motivo porque não constituiu surpresa a ordem, poucos dias depois recebida, de regresso ao Rio.

Deixando Salvador a 31 de dezembro de 1917, fundeava o CT 9 no Rio, às 04,30h de 3 de janeiro de 1918.

A DNOG começava a tomar corpo; ganhava uma excelente unidade.

Essa, porém, é outra história, como diria Kipling.

A outros, melhor dotados, o seu relato.

Rio de Janeiro, 19 de agosto de 1974.

Aditamento:

Relação dos oficiais e guarnição do CT 9 em novembro de 1917.

Oficiais e guarnição do CT. *Santa Catarina* em novembro de 1917.

CC Mário Amaral Gama — Comandante

CT João de Lamare S. Paulo — Imediato

1º Ten. Adalberto Lara de Almeida — Encº torpedos

1º Ten. Deodoro Neiva Figueiredo — Encº destacamento

- 2º Ten. Diogo Borges Fortes — Encº navegação
- 2º Ten. Garcia D'Avila Pires de Albuquerque — Encº artilharia
- 2º Ten. Roserval Nelson de Assunção — Comissário
- 1º Ten. E.M. Leocádio Joaquim da Costa — Chefe de máquinas
- 2º Ten. E.M. Flávio Oliveira Machado — Encº da mestria de BE
- 2º Ten. E.M. Manoel Pinto Bittencourt — Encº das caldeiras
- 2º Ten. E.M. Arnaldo Ferreira Gomes — Encº da eletricidade e máquinas auxiliares
- 2º Ten. E.M. Manoel Pereira Reis — Encº motores de BB

Estado-Menor

- C. Mestre Hermógenes de Araújo Câmara
- Fiel 2ª C1 Antônio da Silva Júnior
- 2ª CL Tertuliano de Menezes Campos

Mecânicos

- Cândido Colon
- Silvério Teixeira dos Santos

Guarnição

- 2º Sg. foguista — Augusto Joaquim da Costa Cavalcante
- 2º Sg. Auxiliar de enfermeiro — Sebastião Fernando de Souza
- 3 cabos, 10 1ªs classes, 7 2ª classes, 13 grumetes da Companhia de Foguistas.
- 6 1ªs classes, 2 2ªs classes, 2 3ªs classes — foguista contratados.
- 3 cabos, 4 1ªs classes, 3 2ªs classes — marinheiros.
- 2 taifeiros cozinheiros
- 2 dispenseiros
- 4 criados.

LIVROS

GUILMARTIN Jr., John Francis *Gunpowder and Galleys: Changing technology and Mediterranean warfare at sea in the sixteenth century*. London, Cambridge University, 1974. 321p. il. (Cambridge Studies in Early Modern History)

Editado pela Cambridge University Press, e incluído na coleção *Cambridge Studies in Early Modern History*, surge, neste início de 1975, um livro que certamente marcará época entre os muitos estudos dedicados à História Marítima: *Gunpowder and Galleys*.

Aproveitando-se de um tema cuja história factual é bastante conhecida — a guerra marítima entre turcos e cristãos, no Mediterrâneo — o Professor JOHN FRANCIS GUILMARTIN JR. (U. S. Air Force Academy) realizou trabalho da maior importância, quer para os cultores do passado marítimo, quer para os que se dedicam ao estudo da moderna estratégia.

Paralelamente a um correto exame dos principais combates, balizados por Jiddah (1517) e Lepanto (1571), Guilmartin Jr. estuda a evolução da tática do emprego das galés, em função do aperfeiçoamento do armamento individual e da artilharia. De grande impor-

tância é a análise que faz nos reflexos naquela tática, do surgimento de uma nova tecnologia: o ferro fundido na fabricação do armamento dos navios.

No entanto, o que torna o livro em recensão indicado para leitura obrigatória de todo profissional da guerra no mar é o capítulo *The Mahanians' fallacy*. Parece-nos de luminosa oportunidade a demonstração ali feita do erro em que incorrem muitos historiadores ao aplicar generalizadamente os conceitos de Mahan sobre *Poder Marítimo* e *Domínio do Mar* — generalização que não fez o próprio autor de *The Influence of Sea Power upon History* — conceitos que, em circunstâncias especiais, a cada dia mais freqüentes, são de dúbio valor para correta compreensão de diversos conflitos navais.

Um outro conceito de Mahan: a importância vital do comércio marítimo para nações engajadas naqueles conflitos é, igualmente, considerado suspeito pelo autor, que faz crítica pertinente a respeito.

É evidente que, embora cuidando especificamente do Mediterrâneo no século XVI, os resultados alcançados pelas especulações de Guilmartin Jr. podem ser extrapolados para assumir o maior interesse como subsídios aos modernos analistas.

MAX JUSTO GUEDES
Capitão-de-Mar-e-Guerra.