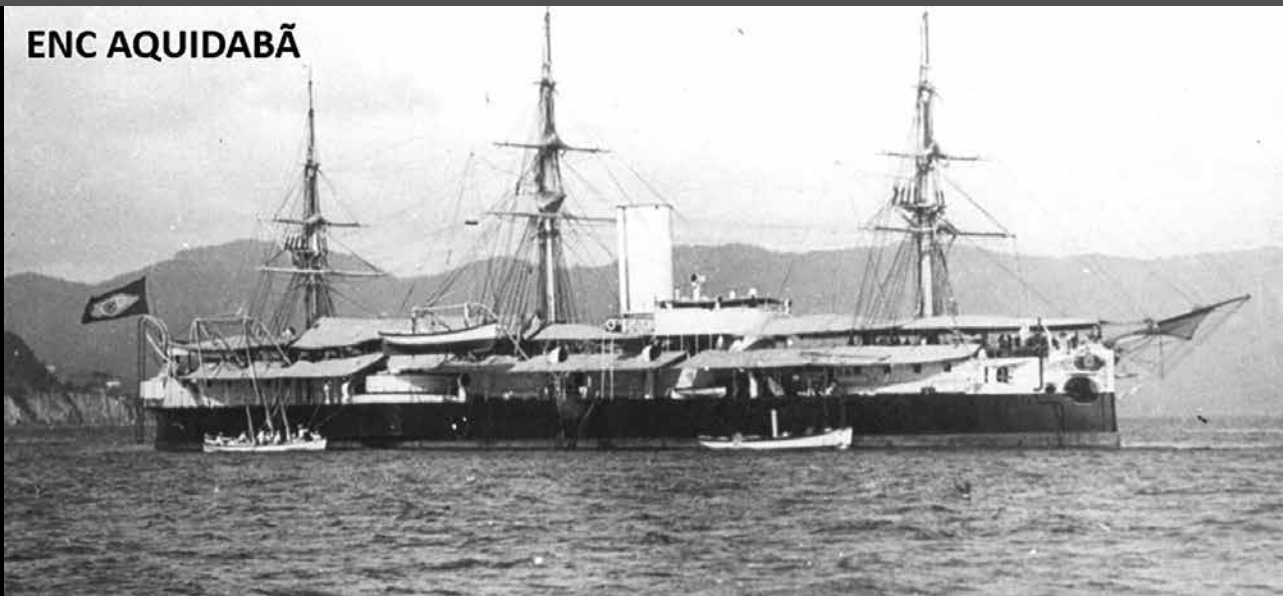


## ENC AQUIDABÃ



# DOIS NAVIOS COM TRÊS NOMES

*“O nome dos navios como o das famílias  
têm tido frequentemente a sua história”*

*Alfred Mahan*

---

*Capitão de Mar e Guerra (Ref) Pedro Gomes dos Santos Filho<sup>1</sup>*

---

## INTRODUÇÃO

“O navio, como o homem, nasce num berço, é batizado, tem nome e personalidade jurídica própria, movimenta-se por seus próprios meios; comunica-se com semelhantes e com os portos por intermédio dos códigos coloridos de bandeiras ou através dos aparelhos da eletrônica moderna; viaja operando em águas nacionais e internacionais; tem período de vida útil, quando transporta riquezas ou carga bélica eficiente; sabe lutar como ninguém, quando necessário; como o homem, também adoece, eventualmente, quando recolhido a hospitais, no caso, os estaleiros de reparo. À medida que o tempo passa, vai aos poucos envelhecendo, perdendo vitalida-

de e eficiência e, passado o período de vida útil, morre e é recolhido aos famosos cemitérios de navios, algumas vezes com cerimônias que lembram os enterros dos humanos, como ocorrem as mostras de desarmamento dos navios de guerra”. Contra-Almirante (EN-Ref) Yapery Tupiassu de Britto Guerra<sup>2</sup>.

Navios, como os homens, também têm histórias de vida. Algumas sem graça, outras interessantes. Algumas felizes, outras nem tanto. Este artigo irá contar as histórias de dois navios que pertenceram à Marinha do Brasil, escolhidos por terem suas trajetórias em estreita

---

<sup>1</sup> Doutor em Política e Estratégia pela Escola Superior de Guerra.

<sup>2</sup> Folheto distribuído na Cerimônia de Incorporação da Corveta “Barroso” (V34) – 1ª Parte.

ligação com episódios da História Naval brasileira e por uma marcante coincidência: durante a sua vida operativa, tiveram três nomes. Três nomes e alguns apelidos.

## Encouraçado *Aquidabã*

A primeira história é a do Encouraçado *Aquidabã* e começa na sua construção, em 1885, quando foi objeto de desavenças entre o Barão de Ladário, José da Costa Azevedo, fiscal da construção, e o primeiro Comandante do navio, Custódio de Mello. O motivo das discordâncias foi o encouraçamento do navio considerado inadequado pelo Comandante, que o classificou como “Encouraçado de Papelão”. Tempos depois, as diferenças entre as autoridades navais continuaram. O Barão, no cargo de Ministro da Marinha, recusou pagar as despesas com as festas oferecidas às autoridades chilenas durante a Viagem de Instrução realizada pelo Cruzador *Almirante Barroso*, comandado por Custódio. O Ministro, aborrecido com o valor das despesas e provavelmente influenciado por desagradáveis lembranças, determinou que os gastos fossem descontados dos vencimentos do Comandante. Com a chegada da República e a saída de cena do Barão, a ordem não surtiu efeito.

No lançamento do *Aquidabã* ao mar, ocorreu algo inusitado. Durante a cerimônia, Ladário foi informado de que a casa construtora não havia feito o seguro do navio e de que não seria responsável pelo lançamento. O Barão, surpreso, mas firme, declarou:

o governo de Sua Majestade, o Imperador do Brasil, aqui representado pela minha pessoa, responsabiliza-se pelo valor do navio. Após esta peremptória afirmação, feita em voz clara e bem alta, virou-se para a esposa, madrinha da belonave, e ordenou-lhe “Corta o cabo, Balbina”, o que, devidamente executado, permitiu que o encouraçado corresse tranquilo, carreira abaixo, sem maior incidente.<sup>3</sup>

A frase “Corta o cabo, Balbina” ficou famosa e, durante certo tempo, era lembrada quando alguém tomava uma decisão que envolvesse alto grau de responsabilidade.

No início da sua vida operativa, o *Aquidabã* teve a oportunidade de visitar duas vezes os Estados Unidos. Na primeira, em 1890, arvorando o pavilhão do Al-

mirante Balthazar da Silveira, dirigiu-se ao país amigo junto com o Cruzador *Guanabara*, a fim de retribuir visita que a Esquadra norte-americana fizera ao Brasil e agradecer o reconhecimento da nossa República. Na segunda, compondo uma Divisão Naval com os cruzadores *República* e *Tiradentes*, participou, na companhia de belonaves de várias nacionalidades, da Revista Naval em comemoração ao IV Centenário do Descobrimento da América. Comandou a Divisão o Contra-Almirante Júlio de Noronha, antigo Comandante do navio.

Ao classificar o *Aquidabã* como “Encouraçado de Papelão”, Custódio certamente não fazia ideia de que, anos mais tarde, ele estaria a bordo, com seu pavilhão içado, enfrentando as baterias das fortalezas pró Floriano Peixoto, durante a Revolta da Armada. No episódio, o *Aquidabã*, capitânia da Esquadra rebelde, teria participação marcante.

Por mais duas vezes, sob o comando de Alexandrino Faria de Alencar, o navio saíria ileso sob o fogo das fortalezas, ao forçar a barra do Rio de Janeiro, o que lhe garantiu o apelido “Leão de Aço”.

Durante a Revolta, um disparo de canhão, que pode ter sido disparado pelo encouraçado, pois não se tem certeza sobre qual navio efetuou o disparo, atingiu a torre da Igreja da Nossa Senhora da Lapa dos Mercadores. O projétil que a atingiu está exposto até hoje. Consta que a estátua de Nossa Senhora, em consequência do disparo, foi derrubada do alto da igreja, mas apenas quebrou dois dedos da mão esquerda. Milagre!

Em novembro de 1891, na primeira confrontação da Marinha contra o governo central, o encouraçado já havia atingido, com tiro de metralhadora, o zimbório da Igreja da Candelária, criando pânico em parte da população do Rio de Janeiro.

Na fase final do conflito, o “Encouraçado de Papelão” foi afundado por um navio da “Esquadra de Papelão”, apelido da força naval legalista, sob o comando do Almirante Jerônimo Gonçalves, composta por navios comprados em regime de urgência, com tripulações parcialmente estrangeiras, considerados fracos para o combate.

O engajamento ocorreu na noite de 16 de abril de 1894, próximo à Ilha do Anhatomirim, em Santa Catarina, para onde o *Aquidabã*, ainda sob o comando de Alexandrino, havia se dirigido ao deixar o Rio de Janeiro. A Torpedeira *Gustavo Sampaio*, comandada pelo Capitão-Tenente Altino Flávio de Miranda Cor-

3 BRASIL. Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira, Volume IV*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 2001, p.48.

rêa, após cruzar a barra, divisou o encouraçado rebelde e, na segunda tentativa, lançou um torpedo que atingiu a proa do navio inimigo. O rombo no casco foi extenso, mas por sorte o alagamento não alcançou as máquinas. Após lançar o torpedo, mesmo sob fogo de metralhadoras, a torpedeira conseguiu se evadir. Avariado, o *Aquidabã* ainda tentou perseguir o inimigo, porém, com o alagamento da proa, o encalhe foi a opção. A pouca profundidade do local permitiu uma posterior reflutuação do valente navio.

Abandonado pela tripulação no dia seguinte, foi ocupado por legalistas. Ordem do Dia do Almirante Gonçalves mudou o nome do navio para *Dezesseis de Abril*, data da sua rendição. Seguiu para o Rio de Janeiro para reparos. Foi novamente batizado como *Vinte e Quatro de Maio*, data da Batalha de Tuiuti, vencida pelos aliados na Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai.

Após os reparos, dirigiu-se para Europa, com novo Comandante, a fim de sofrer reforma completa, que se prolongou até agosto de 1898, quando retornou ao Brasil. Após o período de reparos na Europa, o navio voltou a ser batizado *Aquidabã*, nome do afluente do rio Paraguai, cenário da batalha final da Guerra da Tríplice Aliança. Levou esse nome até o seu trágico desaparecimento.

No início do século 20, a Administração da Marinha realizou estudos para instalar um Porto Militar na Baía da Ilha Grande, local onde a Esquadra costumemente conduzia seus exercícios operativos. No dia 21 de janeiro de 1906, uma Divisão Naval, composta pelo *Aquidabã*, *Barroso* e *Tiradentes*, fundeu na entrada da enseada de Jacuacanga. Durante a noite, a surpresa. O velho *Aquidabã* explodiu e, antes da meia noite, foi a pique, sacrificando a vida de 223 oficiais e praças, inclusive a do seu Comandante. Monumento aos mortos da tragédia foi erguido em Angra dos Reis, RJ, em janeiro de 1913, com a presença de autoridades militares e parentes das vítimas.

*Aquidabã*, *Dezesseis de Abril*, *Vinte e Quatro de Maio*: três nomes para um navio com uma história sem final feliz.

## Encouraçado *Rio de Janeiro*

No ano do terrível acidente com o *Aquidabã*, o Programa Naval proposto em 1904 pelo Ministro da Marinha, Almirante Júlio de Noronha, foi alterado por iniciativa do novo Ministro, Almirante Alexandrino.

A nova configuração modificou as características dos três encouraçados previstos no programa original, a fim de enquadrá-los no projeto de encouraçado tipo *dreadnought*, referência ao HMS *Dreadnought*, navio que se tornaria uma marca.

Aprovado o novo Programa pelo Congresso, a encomenda dos encouraçados foi feita a estaleiros ingleses. O estaleiro de Elswick, de propriedade da empresa Armstrong, situado na cidade de Newcastle, norte da Inglaterra, ficou encarregado do primeiro encouraçado, batizado *Minas Gerais*. O segundo, *São Paulo*, foi repassado à firma Vickers e construído no estaleiro em Barrow in Furness, também situado ao norte do país. Ficou acertado que o terceiro começaria a ser construído somente após o lançamento ao mar do “Minas” e receberia seu primeiro nome: *Rio de Janeiro*.

A ordem para a construção do *Rio de Janeiro* partiu do Ministro Belfort Vieira, que havia sido nomeado pelo Presidente Marechal Hermes da Fonseca. Teria as características propostas pelo Almirante Alexandrino, exceto a configuração da artilharia principal, alterada pelo Ministro que o sucedeu, Almirante Marques de Leão. De 12 canhões de 14” (355mm) passaria para 14 canhões de 12” (305mm), calibre igual ao dos outros dois encouraçados.

As características do navio, diferentes dos dois iniciais, impressionavam. Maior tonelagem, maior comprimento, maior número de torretas, maior número de canhões de grosso calibre de qualquer navio de guerra lançado até então. Seria conhecido pelos apelidos “the big battleship”, “the old Rio” e “the giant”<sup>4</sup>. Previsão de entrega: outono de 1913.

No início de 1912, alguns oficiais designados para a tripulação do navio já haviam se apresentado na Inglaterra, caso do Comandante Américo Vieira de Melo, que mais tarde seria Diretor da Escola Naval e Chefe do Estado-Maior da Armada:

Tendo aceito o convite, poucos dias depois fui nomeado e partindo a 13 de março com minha senhora e dois filhos menores, cujas passagens foram por mim pagas, cheguei a New Castle a 30 apresentando-me ao Chefe da Comissão Naval a 1º de abril de 1912.<sup>5</sup>

4 HOUGH, Richard. *The Great Dreadnought: the strange history of H. M. S. Agincourt, the mightiest battleship of World War I*. Nova York: Harper & Row, Publishers, 1966, p.44.

5 MELLO, Américo Vieira. *Memórias: visão histórica da Marinha Brasileira – 1895 a 1945*. São Paulo: O Escriba, 1994, p.78.



Estando a par do desenvolvimento dos sistemas de direção de tiro e dos aperfeiçoamentos idealizados pelo Almirante Percy Scott, instalados em alguns navios de guerra ingleses, o Comandante Vieira de Mello e outros oficiais do *Rio de Janeiro* verificaram que o encouraçado não estava no estado da arte nesse setor e começaram a agir para suprir essa deficiência. Não lograram êxito, pois não houve tempo para instalar no navio um sistema de direção de tiro moderno e eficiente. Levando em conta a grave situação financeira do Brasil, o Almirante Alexandrino, que mais uma vez havia assumido o Ministério da Marinha, em consequência do falecimento do Almirante Belfort Vieira, determinou, no final de 1913, que fossem abertas negociações para vender o *Rio de Janeiro*. Alguns países se interessaram em adquirir a belonave. Grécia e Turquia demonstraram maior entusiasmo.

Após árdua disputa nos campos diplomático e econômico, saiu vencedora a Turquia, que alterou o nome do navio para *Sultan Osman I*, em homenagem a Osman Gazi, líder dos turcos otomanos e fundador da dinastia otomana. Para comandar o poderoso navio, foi designado o Capitão de Mar e Guerra Raouf Bey, famoso por suas ações como Comandante do Cruzador *Hamidieh*, durante a Primeira Guerra dos Balcãs.

O navio estava em fase final de construção quando eclodiu a 1ª Guerra Mundial. Churchill, avaliando que o navio poderia ser usado contra a Inglaterra, haja vista a simpatia da Turquia pela Alemanha, instruiu o estaleiro para retardar o andamento das obras, já em fase final.

Em 1º de agosto de 1914, a direção do Armstrong solicitou o guarnecimento de militares nos portões do estaleiro. Na manhã seguinte, uma companhia de soldados britânicos com baionetas caladas invadiu o estaleiro e adentrou o navio. A tripulação turca, ciente do que estava acontecendo, aceitou, sem resistência, o fato de que as autoridades navais inglesas haviam

assumido a posse do navio. A bandeira turca não seria mais hasteada no encouraçado. O *Sultan Osman I* foi batizado pela terceira vez: HMS *Agincourt*.

A aquisição do navio foi para o Almirantado britânico mais um problema do que uma solução. Havia dúvida sobre o que aconteceria com o navio se desse um tiro de bordada. Além disso, como conseguir 1.100 homens para compor a tripulação? Os problemas eram grandes, mas o país estava em guerra. Foram designados oficiais e praças para o navio, alguns que nunca haviam servido em encouraçados. A realização de um exercício de tiro empregando 10 canhões acabou com a dúvida sobre o tiro de bordada. Após alguns acertos no adestramento sob a liderança do Comandante, Capitão de Mar e Guerra Douglas Romilly Lothian Nicholson, o navio estava pronto para o combate.

No dia 31 de maio de 1916, durante a Batalha da Jutlândia, o *Agincourt* abriu fogo contra o inimigo. Foram gastos 144 tiros com os canhões de 12” e 111 com os de 6”, sem avaliação precisa dos resultados dos disparos. Dois dias depois, atracou em Scapa Flow e aguardou o final da guerra. Na Marinha inglesa, o navio ganhou mais um apelido: “the Gin Palace”. Em 1919, foi colocado na reserva e, em 1922, deu baixa definitivamente<sup>6</sup>.

*Rio de Janeiro, Sultan Osman I, Agincourt*: três nomes para um navio com uma história compartilhada por três Marinhas.

As histórias aqui contadas reforçam a semelhança dos navios com os seres humanos. Como visto, os navios, principalmente os de guerra, são tratados como pessoas. Até apelidos lhes são atribuídos como acontece entre colegas e amigos. Isso ocorre por um fato muito simples: os navios têm alma. Como certa vez disse o Almirante inglês Cecil Shephard: “Que os navios, assim

<sup>6</sup> HOUGH, Richard. *The Great Dreadnought: the strange history of H. M. S. Agincourt, the mightiest battleship of World War I*. Nova York: Harper & Row, Publishers, 1966, p.163.

como os homens, têm alma, os velhos marinheiros estão cansados de saber”.

“... o navio possui também uma alma, sua tripulação – que lhe dá características próprias, tais como valentia ou covardia, eficiência e, até mesmo, sorte e alegria. Mesmo navios iguais, construídos em série pelo mesmo estaleiro e segundo o mesmo projeto, apresentam desempenhos diferentes. Há os que têm sorte e os que não têm, há os que são eficientes e os que não são. Mas, quando a tripulação dele se afasta, passa o navio da condição de entidade viva e produtiva, para a de um corpo inerte, de estrutura de ferro e aço sem ação,

que se deteriora rapidamente pela corrosão, do mesmo modo como se decompõe o corpo humano, quando a alma dele se afasta para viver algo depois da vida. O navio é, pois, um produto semelhante ao homem e deve ser estudado, projetado e construído para as águas onde vai operar, como condição primeira para garantir-lhe eficiência bélica, nos casos de navios de guerra, e eficiência econômica àqueles projetados para transportar cargas comerciais.” Contra-Almirante (EN-Ref) Yapery Tupiassu de Britto Guerra<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> Folheto distribuído na Cerimônia de Incorporação da Corveta “Barroso” (V34) – 2ª Parte.

### REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira, Volume IV* Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 2001.

HOUGH, Richard. *The Great Dreadnought: the strange history of H. M. S. Agincourt, the mightiest battleship of World War I*. Nova York: Harper & Row, Publishers, 1966.

MELLO, Américo Vieira de. *Memórias: visão histórica da Marinha Brasileira, 1895 a 1945*. São Paulo: O Escriba, 1994.