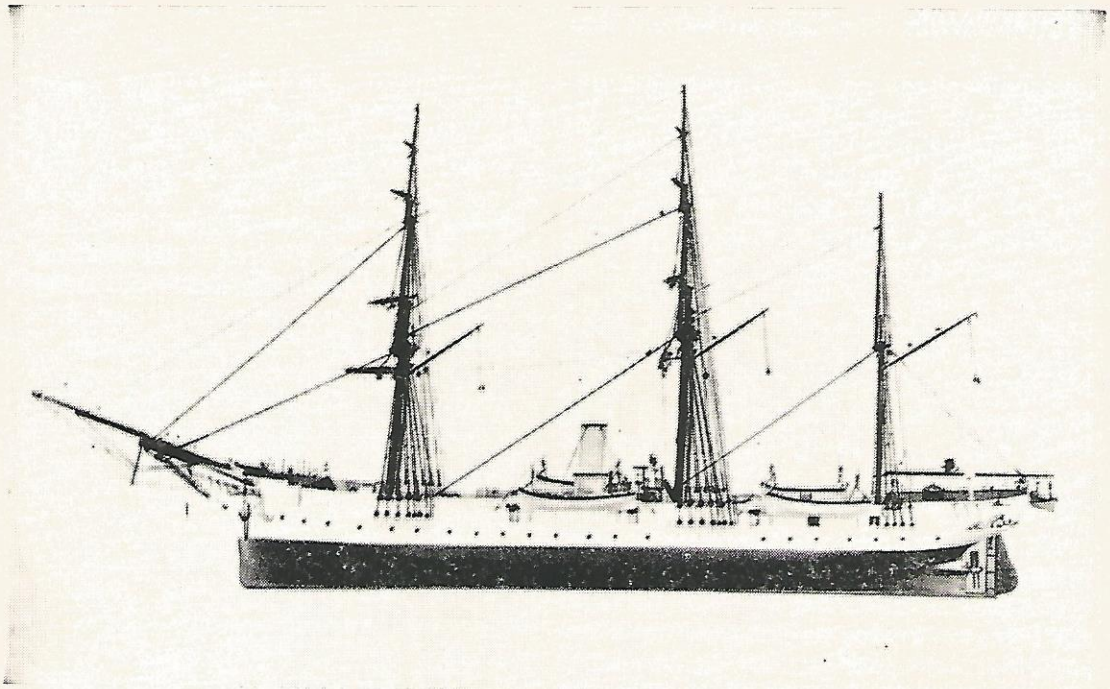


Cruzador *Primeiro de Março* — Construído no AMRJ em 1881. Modelo pertencente ao acervo do Serviço de Documentação Geral da Marinha.

UM NAVIO-HIDROGRÁFICO FRUSTRADO

LEVY PENNA AARÃO REIS
Almirante-de-Esquadra (RRm)

Um navio hidrográfico quase foi encomendado, pela Marinha, a estaleiro europeu, em 1907. Neste *quase* se resume mais uma das muitas procrastinações que o Governo, tanto o do Império quanto o da República, reservaram para a hidrografia brasileira. Como sabemos, nada foi feito nesse sentido até 1955.

Ideado pela própria Diretoria, então Repartição da Carta Marítima e, logo depois, Superintendência de Navegação, seria um navio especialmente desenhado para atender ao serviço de levantamento da costa do Brasil — e também ao de balizamento — segundo as características apontadas como adequadas.

Em rápida pesquisa a que me entreguei há tempos para examinar a evolução da repartição hidrográfica, encontrei em muitos relatórios ministeriais menção, sempre curta, da intenção de se construir navio próprio para a hidrografia. Mas somente há pouco, aprofundando a pesquisa, vim a conhecer mais detalhadamente o caso dessa frustrada tentativa, o que devo ao precioso auxílio do diretor do Arquivo da Marinha, o prezado amigo Haroldo Bastos e de seu digno auxiliar Alcir Chaves.

À época, tudo parecia fácil quanto a obter-se afinal um navio-hidrográfico próprio, pois a Marinha do Brasil es-

tava empenhada em vasto programa de aquisição de uma esquadra moderna. O País passava por um período financeiro favorável (quatriênio Rodrigues Alves, até 1906) às grandes realizações materiais, e a Marinha vinha planejando, longamente, aparelhar-se com navios de combate modernos, segundo a experiência recente colhida nos sucessos navais do conflito russo-japonês. O Ministro da Marinha no quatriênio que se iniciara com a Presidência Afonso Pena, ampliara o plano de seu antecessor, para incluir na encomenda nada menos que 3 *dreadnoughts*.

Na Europa, começara a corrida armamentista, principalmente a competição naval anglo-alemã, mas os estaleiros estavam ávidos de contratos que os mantivessem ocupados em pleno rendimento. Nenhuma dificuldade se prenunciava para a Diretoria incumbida do levantamento da costa.

O Diretor, empossado em 4 de abril de 1907, o ilustre Almirante Artur Jaceguai, ilustrado desde jovem na guerra e na hidrografia, distinguido pelo desempenho em altos cargos a que fora convocado já depois de reformado, conservava, sexagenário, o temperamento impetuoso de um jovem comandante de navio de vanguarda. Sem poder afirmar, tudo leva a crer que a iniciativa da encomenda foi dele próprio.

Porque tais circunstâncias favoráveis foram desperdiçadas? Jaceguai deixou o cargo em outubro de 1910, e assim o quatriênio se escoou sem que a repartição ganhasse o almejado navio; nenhum contrato fora firmado, menos ainda uma simples quilha batida... E a idéia se perdeu nas névoas da ingrata política de construções navais.

Mas não sem intenso trânsito de papéis, veemente da parte do Diretor, que vivia energicamente a sua função, friamente protocolares da parte de outras autoridades. É o que se vê do documento encontrado no Arquivo da Marinha, que anexo a este, Ofício nº 52 do Diretor Geral da Repartição da Carta Marítima (Almirante Jaceguai), de 15 de fevereiro de 1908, ao Vice-Almirante Ministro da Marinha (Alexandrino de Alencar).

Documento verdadeiramente jaceguaiano, violento, contundente, vale a pena ser apreciado pelo leitor, na íntegra, por isso está anexo a esta notícia. A competência do autor, reconhecida por todos, e o seu empenho em quebrar o marasmo, a lerdeza da administração, estão patentes nos minuciosos comentários que salvam para nós, meio século decorrido, uma boa imagem da conformidade governamental e naval, com o atraso da hidrografia brasileira de então. Sigamos os trâmites da burocracia naval, no caso, pelos papéis que se encontram no Arquivo da Marinha.

Em agosto de 1907, a Repartição da Carta Marítima remete, em ofício do dia 24, as bases para a concorrência a abrir para construção de um navio-hidrográfico. Tratava-se de construir para a Repartição um navio-hidrográfico que seria também navio de faróis, atendendo à dupla incumbência, com os requisitos detalhados pela mesma, entre as quais a existência de instalações próprias para o Almirante[1] e adstritos todos a pequeno calado, ao que parece fixado em cerca de 3 metros.

O Ministro da Marinha ordena, em 4 de setembro, ao Chefe da Comissão Naval na Europa que abra concorrência nas bases do ofício acima citado.[2]

Cinco meses depois, 15 de fevereiro de 1908, em Ofício nº 52, o Diretor Geral, Almirante Jaceguai, opina pela proposta Napier & Miller, estaleiro britânico. Este ofício, como dissemos acima, incisivo e minucioso, contém informações tão interessantes que vale ponderá-lo detidamente. Mas o que consta em seguida (ao que me foi dado encontrar) é apenas o frio despacho ministerial, lançado no mesmo, do próprio punho do Almirante Alexandrino de Alencar: "À Inspetoria de Engenharia Naval, p.ª dizer a respeito. 6-3.08". E, o que é muito para o nosso estudo, dois planos de navio, um proposto pelo estaleiro Cockerill, de Hoboken, Bélgica, outro de Schichau, de Elbing, Alemanha, não tendo sido encontrado papel algum sobre a proposta de Napier & Miller, que só podemos assim avaliar pelo que informa Jaceguai em seu ofício.[3]

Tudo ficou em projeto, para grave prejuízo da hidrografia e dos faróis, como se sabe. Mas vejamos o que consegui esclarecer no Arquivo.

O navio-hidrográfico em si, ideado por Jaceguai, com "sua larga experiência das cousas de Marinha", baseava-se

Arthur Silveira da Mota — (Barão de Jaceguai)
Óleo sobre tela de Dakir Parreiras. Acervo do SDGM.

em modelo "conhecido e experimentado na navegação costeira do país", o dos pequenos vapores do tipo *Santos* que havia anos serviam ao Lloyd Brasileiro.[4]

Porque não se cogitou de construí-lo no País, no próprio Arsenal de Marinha ou em estaleiro particular no Rio, é outra questão, tendo provavelmente influído nisto a urgência, requisito tipicamente jaceguaiano. Incluo, porém, no quadro que apresento adiante, as características de um navio antes construído no Arsenal de Marinha do Rio, o *Primeiro de Março*, que em 1907 ainda navegava, com mais de vinte e cinco anos de serviço, e o faria por mais dez. Isto somente para comparação e referência mais adiante.

A idéia de Jaceguai, como Diretor empenhado em recuperar o atraso em que se encontrava o levantamento da costa, visava sem dúvida à meta tão longamente colimada da Carta Marítima do País. Editando as cartas que mais tarde se chamou *coleção Jaceguai*, por compilação de cartas antigas e de elementos novos esparsamente obtidos, dera o primeiro passo. O seguinte teria de ser o levantamento em padrão atual (em 1907 as exigências da navegação haviam crescido muito, quer pelo porte dos navios, quer pelos novos perigos descobertos, às vezes à custa de desastres sérios, não admitindo um profissional de sua competência que permanecessem em uso cartas baseadas em levantamentos de 40 anos atrás). Para isso nada se faria efetivamente sem que a Diretoria dispusesse de um navio, exclusivamente para seu serviço, e este evidentemente construído segundo especificações ditadas por quem conhecesse o serviço. Passara já a época, nas grandes Marinhas que tomávamos como modelo, de usar nos levantamentos navios velhos, quase sempre pequenos demais, cedidos à repartição hidrográfica porque nenhum outro serviço o desejasse; e os grandes departamentos hidrográficos começavam a ditar os requisitos que lhes convinham. Enfim, começavam a usar navios novos e próprios.

Jaceguai imaginou um navio, pequeno mas não muito, com propulsão a vapor, a carvão, naturalmente, e bom de manobra (2 hélices?), com algum aparelho vélico, simples auxiliar, capaz de levar boas embarcações miúdas, com compartimento amplo para desenho, e alojamentos condignos para os oficiais e guarnição, e também para o Almirante, o Diretor. Complemento moderno, então, um camarim para a T. S. F., novidade ainda, mas já indispensável.[5] Tudo adstrito a calado reduzido, cerca de 3 metros, consideração evidentemente importante. Quanto a armamento, alguns pequenos canhões, ou melhor as plataformas prontas para instalação eventual dos mesmos.

Tal concepção era perfeita para a época, até no detalhe de não sobrecar-

Quadro comparativo das características dos navios-hidrográficos projetados em 1907

CARACTERÍSTICAS	PROPOSTAS			PARA COMPARAÇÃO	
	Schichau 1907	Cockerill 1907	Napier 1907(*)	Santos 1890	1.º de Março 1881
Deslocamento	470(**)				
Comprimento	76m	71m	85,4m	91m	56m
Boca	11m	11m	10,4m	11m	8,5m
Calado	3,05m	3m(***)	3,05m	3,05m	3,20m
Potência					750 CV
Velocidade			12 n	12m	10 n
			Carvão p. 10/12 dias		
Armação	2 mastros	Gurupés e 2 mast. (2 latinos e 3 d'entre mastros)			Armado em barca
Velame					
Armamento	4 c. 57mm	4 c. 57mm			

(*) Como citados por Jaceguai

(**) Dado não indicado, porém mencionado como correspondente ao calado indicado.

(***) Aproximado (não indicado, inferido do plano)

regar navio e sua gente com a existência de armas só raramente úteis. Seria perfeita ainda, muitos anos depois, não fosse a excrescência, que então se teria tornado, de espaço destinado exclusivamente ao Diretor.

Os hidrógrafos da geração de 1930 bem podem comparar esse navio ideal com aqueles nos quais serviram (sofreram...), as *chicacas* que lhes impingiam (e que algumas vezes a própria Diretoria solicitava, falta de melhor...), sempre necessitados de reparos, e nos quais, nos melhores casos, um só requisito satisfatório era anulado por outros, impróprios. Foi somente em 1935 que entrou em serviço, obtido em terceira mão, o *Rio Branco*, cuja conversão trouxe algumas características adequadas, mas muitas impróprias.

O mais lamentável no caso, entretanto, é a esplêndida oportunidade perdida. Na história da administração pública brasileira, este é um dos muitos exemplos, e talvez dos mais graves de perda de oportunidade. Difícil de medir, financeiramente, mas facilmente estimável diante dos desastres que se sucederam, na costa e nos portos, por imprecisa colocação dos perigos nas cartas com que se dotavam os navios, e do desperdício de carvão e de tempo nos exagerados resguardos a que eram forçados pelas dúvidas na posição.

A impaciência do Almirante Jaceguai, o azedume que mostrava para com seus colegas, encontra justificação plena para quem aprecia a perspectiva histórica. Os nomes citados por ele no ofício-libelo são dos mais ilustres da Marinha de então. O chefe da C. N. E., Proença, seu antecessor na direção da Carta Marítima, embora por curto prazo, certamente melhor que ninguém aquilataria a urgência quanto ao navio próprio; os outros, alguns engenheiros navais, todos de reconhecida competência, também se interessariam, é claro, por tão evidente falta. Um deles, que mereceu crítica mais extensa, Gomes Ferraz, é quem parece não ter sido tra-

tado com justiça, pois no caso o armamento era fator secundário, e de seu local escolhido para trabalhar, na Bélgica, é que veio a proposta mais completa, cujo desenho se reproduz adiante.

Compreende-se que a concorrência para construção de um (um, só...) pequeno navio-hidrográfico p e s a s s e pouco nas cogitações de quem se ocupava com 3 *dreadnoughts*, 3 cruzadores e 15 destróieres. Mas nem tanto tempo seria preciso para apreciar propostas de tipo tão simples. Provavelmente, terá pesado a conformidade da classe com a situação existente de conhecimento hidrográfico. Marinhas de guerra e mercante entorpecidas pelos trabalhos de Mouchez, tranquilizadas por doutrinas de hidrografia itinerante, de levantamentos esporádicos.[6]

Também não é crível que pesasse, dessa vez, a crônica dificuldade do Tesouro, pois insignificante seria a despesa, diante do custo dos navios de combate.

Deixando o cargo em 1910, Jaceguai viu findar-se o quatriênio presidencial; o Ministro Alexandrino de Alencar foi substituído pelo Almirante Marques de Leão, que não demorou no cargo, substituído pelo Almirante Berford que pouco demorou, também, na função, voltando ainda o Almirante Alexandrino à pasta. Porque não conseguiram estes levar adiante o projeto do navio-hidrográfico? Dificuldades administrativas explicariam porque não o conseguiram os dois primeiros citados; o primeiro, a braços com grave crise disciplinar, logo no início de sua gestão, e mais crises políticas, mas com a volta de Alexandrino à pasta, porque não efetivou este a encomenda que deixara adiar?

Com efeito, a situação financeira mudara, agravando-se as dificuldades do Tesouro. Mas continuava-se a construir o terceiro *dreadnought*, encomendara-se ainda 3 submarinos e respectivo tênder. Comparado a estes, o navio-hidrográfico era de custo insignificante. Sob a responsabilidade de Alexandrino, segunda ocasião perdida. O fantasma de Jaceguai poderia brandir o bengalão célebre, sem injustiça. Mais de cinco anos foram insuficientes para executar idéia tão simples.

Detalhe a esclarecer: quanto teria influído, no caso, o prestígio do fundador da repartição, o Almirante Teffé, que certamente teria apoiado o esforço de Jaceguai, seu antigo companheiro nas campanhas do Paraná e do Paraguai e nos árduos levantamentos debaixo de fogo? Esse apoio, ainda que tácito ou discreto, poderia ter pesado, principalmente na segunda gestão de Alexandrino, dada a ligação de parentesco que se estabelecera, de Teffé com o Marechal Presidente da República Hermes da Fonseca. Sobre isso podemos apenas conjecturar, mas de fato nada resultou, e a boa oportunidade foi perdida.

À vista do quadro comparativo das características do navio proposto, e dos poucos planos que encontrei, pode-se dizer hoje que qualquer desses teria sido precioso para dar início ao levantamento da costa. Não vale a pena perder tempo em *escolher* o melhor, nem foi para tanto que fiz o quadro, incompleto e meio duvidoso quanto a algumas características. Qualquer deles teria sido utilíssimo. Se em lugar de perder tempo e esforço em comparálos, tivesse o administrador, de coragem, deixado cair ao acaso o lápis sobre a lista das propostas (ou o bengalão de Jaceguai...) e ordenado a construção, outra teria sido a história da hidrografia brasileira.

O navio *da Diretoria* teria de ser guarnecido; os oficiais e a gente teriam sido relativamente fixados à incumbência, a especialização iria progredindo, nenhuma outra autoridade lançaria mão dele para as ocasionais crises políticas. O prestígio da repartição se teria firmado, outros navios, maiores e menores, se lhe juntariam, os teodolitos e sextantes sairiam dos paióis, em terra, para uso no mar, o serviço central reviveria da modorra de digerir dados esparsos para dotar o navegante de cartas apenas sofríveis.

Mesmo que se tivesse adotado a idéia de 1890, com rápida adaptação, teria sido melhor que nada. Mesmo que se tivesse apanhado o *Primeiro de*

Março de 1881, ou o próprio ou um similar construído no Arsenal, em 1910, admitindo mesmo que demorasse este o que demorou o malsinado Cruzador *Tamandaré* na carreira, — qualquer destas decisões teria sido melhor do que planejar, cotejar, examinar, remeter, opinar, e... não executar nada!

De tal inação se poderá debitar, ao administrador da época, trinta anos de atraso na hidrografia nacional.

O quatriênio da 1ª Guerra Mundial, de 15 de novembro de 1914 a 1918, o Presidente Wenceslau Brás encontraria morta a idéia do navio-hidrográfico; a repartição continuou a dispor apenas de velhas *chicacas*, todas de segunda mão. O quatriênio seguinte iniciou-se com as incertezas da sucessão presidencial; o Presidente Rodrigues Alves enfermo, a sucessão incerta, afinal resolvida com a eleição do Epitácio Pessoa, então delegado à Conferência da Paz em Versalhes. Com este, serviram três ministros civis na pasta da Marinha. O terceiro, o Engenheiro Veiga Miranda, sem nenhuma experiência em Marinha, mas com visão e arrojo de administrador, procurou em 14 meses executar um notável programa, em esforço desesperado de recuperar o tempo perdido.

Ainda vigorava a tranqüilidade quanto à hidrografia na esfera marítima nacional, quando a repartição foi sacudida por dois arrancos notáveis: as sondagens na Baía de Guanabara e o levantamento da Baía da Ribeira, com as lanchas e os pequenos navios do serviço de faróis.[7] A providência principal, a encomenda de navio próprio, ficaria ainda no papel. O orçamento de 1922 consignou 6 mil contos para 1 navio-escola e 1 navio-hidrográfico; contrato foi assinado com a Companhia Nacional de Navegação Costeira, o estaleiro Lage, para construção destes navios, por 4.800$000, contrato registrado no Tribunal de Contas, sob protesto; tal contrato, assinado uma semana antes da mudança de governo, foi cancelado, logo após, pelo novo Ministro da Marinha, outra vez o Almirante Alexandrino, e desta vez sob o Presidente Bernardes, empenhado em restabelecer situação financeira precária. Ao ex-Ministro Veiga Miranda nada mais era possível fazer senão queixar-se: "... o Tesouro, sempre escasso e sovina..."[8]

Aos diretores que se sucediam, zelosos por sua repartição, restou apenas a paciência, virtude eminentemente hidrográfica, segundo Wharton. Mas não foi esta, na verdade, virtude da parte dos administradores, do mais alto ao mais diretamente responsável pela segura navegação em nossos mares. Virtude foi dos hidrógrafos, engajados em atividades da repartição, na costa, em suportar as *chicacas* que lhes eram relegadas, repetidamente retomadas, e que agravavam desnecessariamente o peso das intempéries e outros óbices da natureza. Virtude não dos administradores, que deixavam escapar oportunidades sucessivas, apesar do notável exemplo que lhes deixara o desassombrado Jaceguai, até que a enérgica e eficiente demonstração de Nogueira da Gama viesse quebrar a inércia e interromper a culposa procrastinação.

NOTAS

[1]) Esta idéia de instalação própria para o Diretor cabia na tradição que vinha dos primeiros Diretores, Teffé e Freitas, que viajavam para as áreas de serviço, de levantamentos ou de obras, pessoalmente chefiando a execução, fora da sede, nos portos ou na costa — serviços que mais tarde passaram a ser feitos por comissões próprias, ausentando-se o Diretor da sede somente para inspeções ocasionais. A idéia pareceu ressurgir, em 1935, quando o *Rio Branco* foi incorporado à Diretoria, e o Almirante Graça Aranha reservou para si um camarote do mesmo.

[2] "Sr. Chefe da Comissão Naval na Europa — Não tendo sido aceita nenhuma das propostas que enviastes... por não satisfazerem as condições... ora vos remeto... o ofício nº 286 de 24 de agosto último, da mesma Repartição, para que com as bases por ele fornecidas mandeis abrir concorrência, etc. etc." Não foi encontrado até agora papel algum referente às propostas que acima se

menciona. Depreende-se que a C.N.E. colheu propostas e remeteu-as ao Rio, sem concorrência formal.

[3]) Segundo Jaceguai, havia no Rio um agente dos construtores Napier & Miller, o Sr. L. Campos, ao qual fornecera, a pedido, indicações sobre o navio ideado, indicações que constaram de seu precitado Ofício de 10 de agosto de 1907 (ofício que não encontrei). L. Campos é provavelmente a firma que cerca de vinte anos mais tarde absorveria a clientela da firma Norris, espécie de *Shipchandler* no Rio, e que por volta de 1940, como Luís de Campos Filho, era fornecedora de motores à Diretoria de Navegação.

[4]) Em 1926, como aspirante, viajei em um deles, do Rio para Recife, em viagem de prática *de navegação* que o Diretor do Lloyd, Comandante Cantuária Guimarães, facultava aos aspirantes em férias. Cinco anos depois, em início de carreira de hidrógrafo, imaginava como teria sido vantajoso contar com um navio parecido com aquele... E somente em 1932, transferido com mais dois outros, da Companhia Costeira para a Marinha, navio equivalente, o *Itajubá,* no qual embarquei para revisão do levantamento de Paranaguá e Antonina, medi o avanço em relação ao *Floriano* e ao *Tte. Lahmeyer,* no qual acabara de participar no levantamento da Baía da Ilha Grande, tudo sob a direção de Nogueira da Gama.

[5]) Isto permitiria ampliar o uso do navio na terceira incumbência da Diretoria, a meteorologia, pois como estação móvel completaria a rede costeira ainda bem escassa.

[6]) Ainda se contava com a hidrografia itinerante: "A saída de unidades navais em exercícios, além de familiarizar com o oceano as novas turmas de oficiais e Guardas-Marinhas, terá a vantagem de abrir oportunidade para os trabalhos cartográficos do litoral, tarefa que cada dia é reconhecida como de maior urgência". Reconhecia-se a maior urgência, mas ainda se contava com atividade esporádica que até então não frutificara!

[7]) Em seu livro "Quatorze mêses na pasta da Marinha"; página 326.

[8]) Frase no livro citado, página 94.

Além do acima citado, encontram-se as seguintes observações nos Relatórios anuais do Ministro da Marinha: 1908 — pág. 29 — "... o "Carlos Gomes"... do Amazonas ao Chuí...

para ficar determinada a publicação, pela primeira vez de uma carta nacional do nosso litoral marítimo."

1908 — pág. 94 — "Em vista dessa necessidade foi ordenada a abertura de concorrencia na Europa para a construção de um navio a vapor, de acordo com as condições indicadas".

Pág. 95 — "o desenho da carta geral da República..."

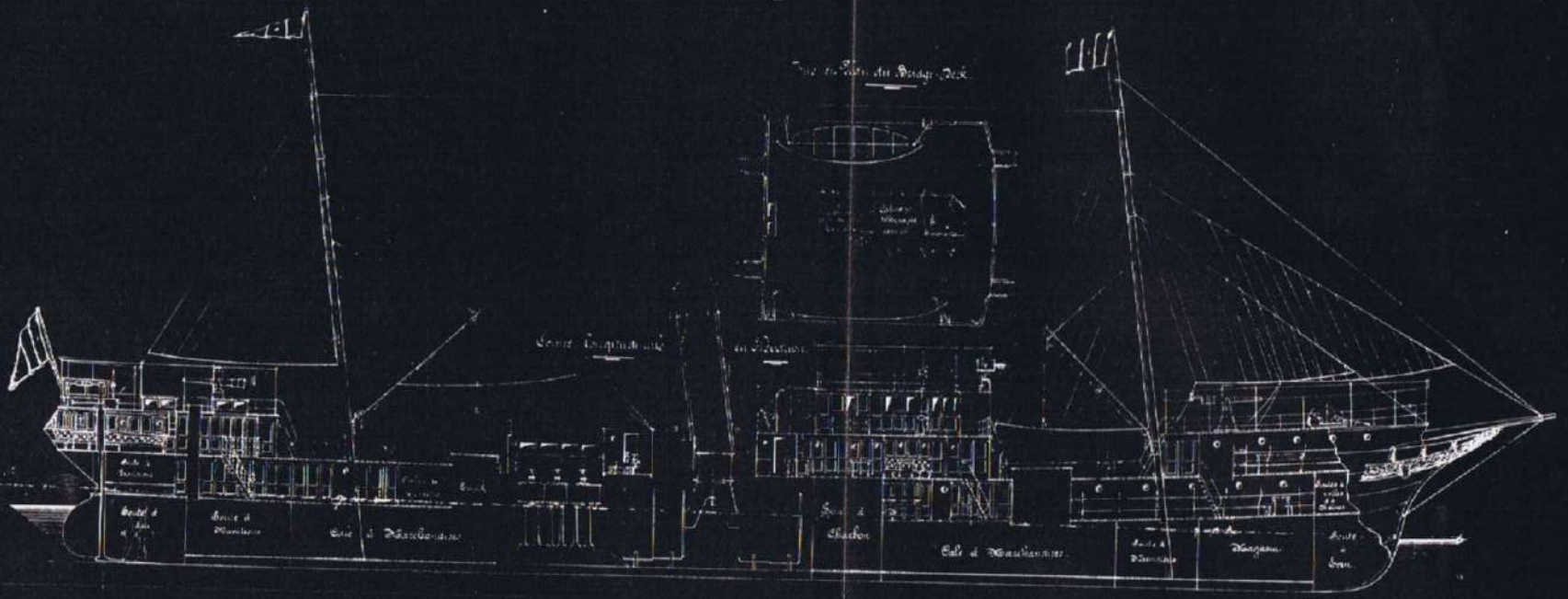
1909 — pág. 8 — "Além dos navios já encomendados, torna-se necessario proseguir na execução do programa, completando-se... incluindo o navio mineiro e o navio hidrografico".

1910 — pág. 85 — "Como não houvesse sido publicada até o presente uma só carta geral hidrografica da nossa costa, foi empreendida a construção e desenho de uma com os elementos de que se podia dispor, etc".

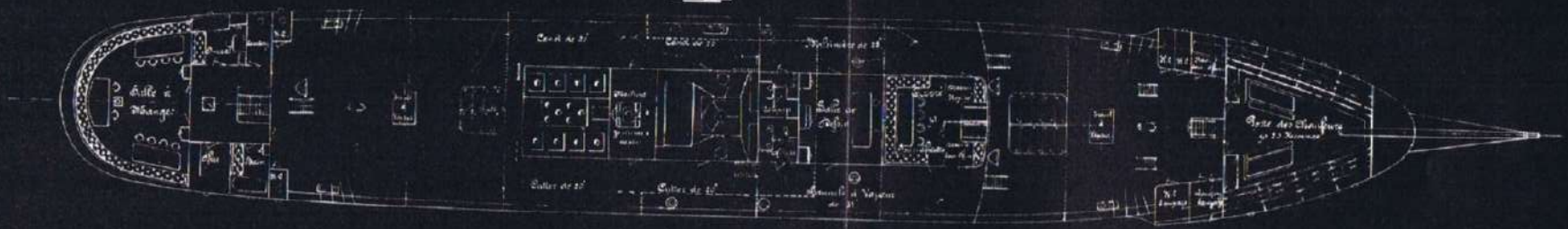
Projet de

Vapeur à deux Hélices

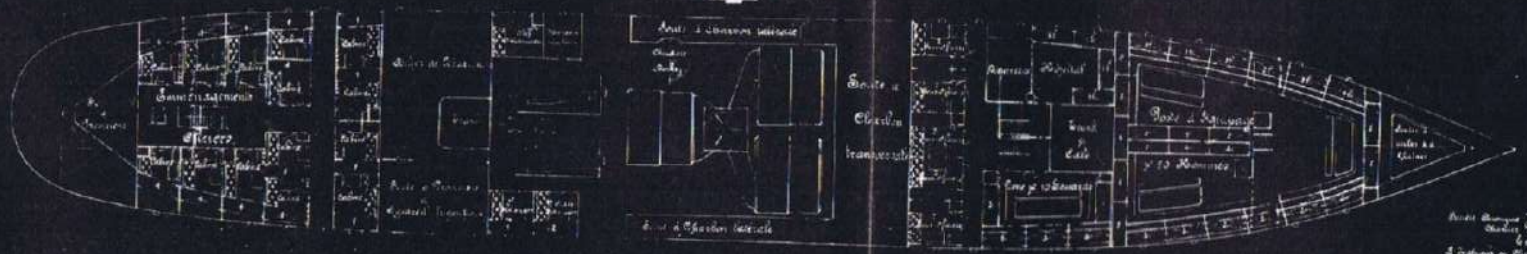
Dimensions Principales.



Vue en Plan du Pont principal



Vue en Plan du Pont inférieur.



OFÍCIO DO ALMIRANTE JACEGUAI AO MINISTRO DA MARINHA

Repartição da Carta Marítima do Brazil

Rio de Janeiro, 15 de Fevereiro de 1908.

Exm.º Snr. Vice Almirante Ministro da Marinha.

Por despacho de V. Exª, datado de 5 do corrente mez, sobre o officio, sob nº 60 de 14 de Janeiro ultimo do vice-almirante João Justino de Proença, chefe da Commissão Naval na Europa, mandou V. Exª que o chefe d'esta Repartição dissesse a respeito do mesmo officio e papeis annexos, a saber: dous pareceres dos engenheiros navaes, chefes das secções da dita Commissão Naval, e nove propostas, de diversos estaleiros, para construcção de um navio destinado ao serviço hydrographico do Brasil.

Não é fácil prestar a informação analytica sub-entendida pelo despacho de V. Exª.

O chefe da Commissão Naval na Europa, não incluio em sua communicação, copia das particularidades por elle exigidas dos estaleiros convidados a concorrer; nem siquer informa a que estaleiros pedio propostas; podendo-se induzir, dos termos em que um d'elles se dirigio ao mesmo chefe enviando-lhe proposta, o estaleiro da Inglaterra de Napier & Miller, haver este concorrido a pedido de uma firma de Hamburgo, dos Snrs. A. C. de Freitas & Cº. Não é de presumir que o Snr. Almirante Proença, para se dirigir a um estaleiro da Inglaterra, procurasse o intermediário de uma casa commercial de Hamburgo, na Allemanha.

O facto de enviar nove propostas, inclusive a ultima alludida, não prova haverem concorrido todos os solicitados a entrar na concurrencia; alguns convidados estando no direito de abster-se de enviar propostas.

Como informação, sobre as propostas apresentadas e transmitidas a V. Exª, o Chefe da Commissão Naval, limita-se a emittir o seu prejuízo, de accordo com o parecer dos engenheiros chefes das secções sob suas ordens, no sentido de haverem sido as casas de Armstrong, Vickers & Palmers, as que melhor interpretaram as especificações e programma que serviram de base á organisação das propostas.

Infere-se do officio a que me venho referindo, do vice-almirante Proença, ter havido demora na remessa dos papéis em questão, demora que, segundo conceitúa, fica justificada pela data do recebimento das ultimas propostas a elle endereçadas; donde, infere-se mais: *não haver o mesmo Chefe da Commissão Naval, fixado prazo para a apresentação das referidas propostas.*

Termina o vice-almirante Proença dizendo não seguir na mesma occasião

o mappa comparativo das propostas, por causa do tempo que exigiria para ser passado a limpo.

Um dos pareceres annexos, assignado pelos engenheiros navaes, Capitão de Mar e Guerra Benjamim Ribeiro de Mello, Capitão de Fragata A. M. Gomes Ferraz, Capitão de Corveta Bartholomeu F. de Souza e Silva e Capitão Tenente Gastom Lavigne, conclue haver sido a *impressão dos signatarios sobre a rapida comparação que fizeram das propostas apresentadas*, que mostravam satisfazer as condições do programma, as de *Palmers, Armstrong e Vickers*.

Os mesmos engenheiros, fazem uma classificação dos navios das propostas, pelo comprimento d'elles, e notam discrepancias dos dizeres do programma em todas menos nas trez acima mencionadas.

Entre as discrepancias notadas, está: na proposta de Cockerill: de não haver contemplado em seus planos escriptorio para desenho e hydrographia; não advertindo esses Snrs. que em identica omissão incorrem os planos de Armstrong, pelos mesmos Snrs. recommendados.

Os Snrs. engenheiros comprovam ainda a rapidez com que examinaram as propostas apresentadas á Commissão Naval, quando affirmam que a proposta de Napier & Miller não menciona, ou, *não dá botica nem enfermaria, nem telegraphia*. Todavia, lida com alguma attenção a carta endereçada ao almirante Proença, pela firma Napier & Miller, teriam aquelles Snrs. engenheiros deparado com o seguinte promenor das disposições internas do navio proposto pela mesma firma: *medicine chest all complete including bedding*, phrase esta ingleza que só se pode traduzir por: botica e enfermaria. Ainda mais: nas especificações do navio proposto por Napier & Miller, ha menção de um Lazarette, que outra cousa não pode ser senão a enfermaria. Quanto á telegraphia, dizem os mesmos proponentes: *masts fitted with semaphores and complete system of wireless telegraphy fitted*. Como se poderia observar omissão de telegraphia, onde ha compromisso formal de dispôr um systema completo de telegraphia sem fio, é o que só poderia acontecer a quem não tivesse lido, mesmo ligeiramente, uma proposta onde se vê a phrase acima reproduzida, em puro inglez.

O outro parecer é do engenheiro naval capitão de fragata Antônio Maximo Gomes Ferraz, no qual, officiando como chefe da secção de artilharia, conclue ponderando a conveniencia de *separar-se do contracto a parte do armamento para fazer-se contracto especial com a firma Armstrong*, e manifesta a opinião de dever-se dar preferencia ao typo de canhões de 57 m/m d'este fabricante já adoptado em nossa marinha, tratando-se de um navio *antes destinado aos labores da paz do que aos da guerra*. Não farei cabedal do valor d'este ultimo argumento em favor de um typo de canhões antiquado e reconhecidamente inferior.

Devo ferir antes, o ponto capital da questão: o da proposta do navio a ser preferido, tendo em vista os serviços a cargo d'esta repartição.

Já tive occasião de assignalar a circumstancia de não haver o Snr. Almirante Proença remettido a V. Exª copia do programma ou particularidades do navio, para construcção do qual abrio a limitadissima concurrencia cujas propostas enviara a V. Exª.

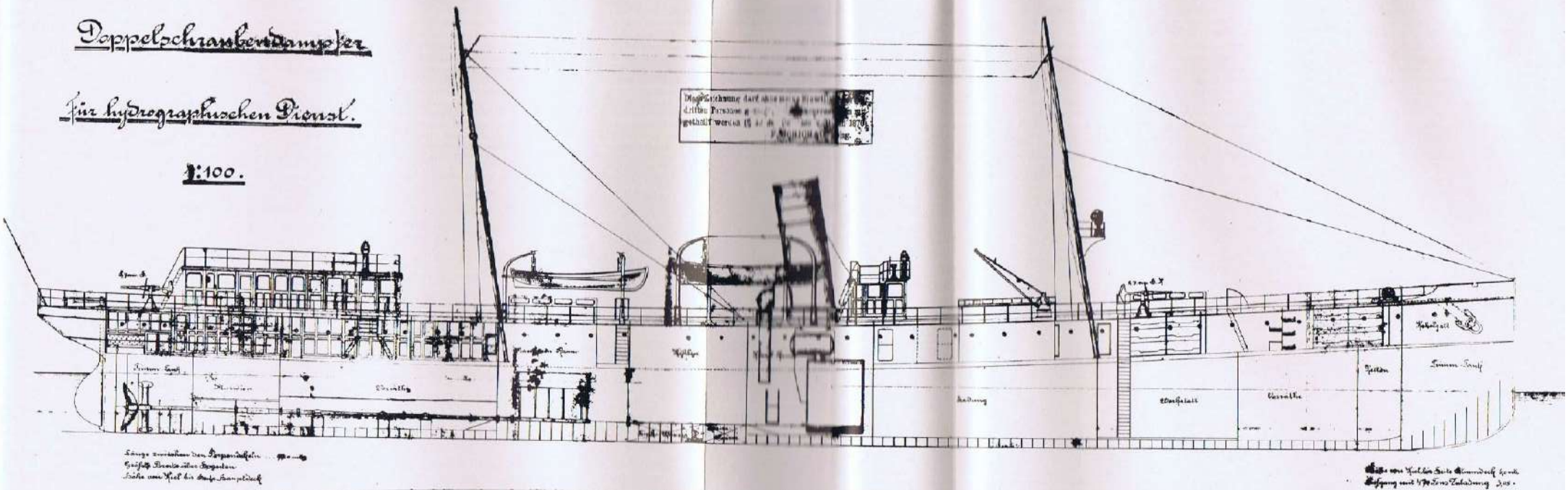
Devo, entretanto, suppôr, que o typo do navio, posto em concurrencia pela Comissão Naval, presidida pelo mesmo Snr. almirante Proença, não deveria affastar-se muito do ideado por mim com as particularidades constantes dos officios por mim dirigidos a V. Exª á 10 e 24 de Agosto ultimo, o primeiro sob nº 272 e o segundo sob nº 286. A esta supposição devo ser induzido, principalmente, pelo Memorandum da Directoria do Expediente, nº 334 de 4 de Setembro do anno proximo passado, communicando-me haver V. Ex., em vista do meu citado officio, sob nº 286, mandado abrir concurrencia na Europa para a construção do navio por mim suggerido.

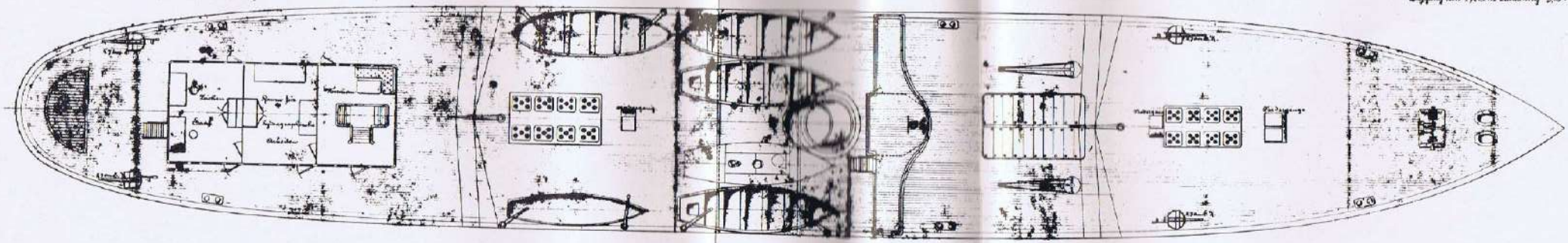
Mas, quer eu estabeleça o confronto dos planos ultimamente enviados pelo Snr. almirante Proença, com os dados por mim estabelecidos, quer compare

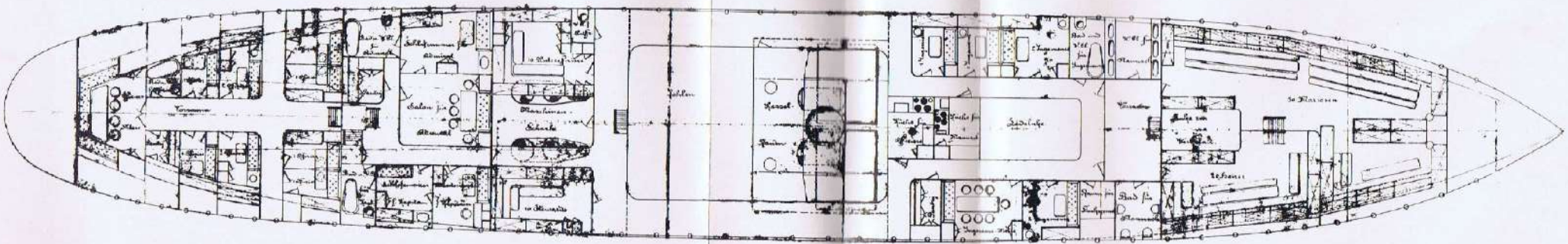
Doppelschraubendampfer

für hydrographischen Dienst.

1:100.







entre si os mesmos planos e respectivas especificações, não posso conformar-me com a opinião da Commissão Naval na Europa, de que as casas *Armstrong, Vickers e Palmers* são as que melhor interpretam as especificações e programma, que serviram de base á organização das propostas apresentadas, a menos que não attribua á Commissão Naval, o haver alterado os elementos por mim fornecidos com a acquiescencia de V. Exª: hypothese esta que julgo inconcebivel.

Assim, pois, em meu entender, a proposta unica que consubstancia o meu pensamento, do typo de navio adaptado aos multiplos serviços d'esta repartição, a saber: levantamentos hydrographicos, explorações oceanographicas e inspeção da illuminação e balisamento ao longo da costa maritima do paiz, é a proposta de *Napier & Miller* com estaleiro em Old Kilpatrick na visinhança de Glasgow. Não existe como acima mostrei, a omissão, notada pela Commissão Naval, quanto á botica, enfermaria e telegraphia, nas especificações d'esta firma; donde se pode concluir que a falta de taes promenores nos planos respectivos, achando-se mencionadas nas especificações, provem de haverem os constructores querido deixar ao fiscal da obra, a designação dos sitios do interior do navio onde deveriam ser installadas aquellas dependencias. É certo tambem nada haverem dito sobre ventilação artificial, machina frigorifica e vaporisador. Semelhantes particularidades, porem, uma vez preferidos, elles não deixariam de aceitar, maxime, estabelecidas como condição *sine qua non*, para celebração do respectivo contracto. Igualmente não se propuzeram fornecer a artilharia indicada; no que procederam prudentemente, não só porque no programma não se exigia canhões, e sim, simplesmente, plataformas convenientemente reforçadas para receberem quatro canhões de 57 m/m, tiro rapido; como pela razão obvia, de não poderem saber qual o typo de canhões, do referido calibre, presentemente adoptado no armamento dos navios brasileiros.

Um dos proponentes recommendados pela Commissão Naval, Palmers, estipula á parte o preço dos quatro canhões e respectivas munições, que, compromette-se a encommendar á firma Armstrong.

Outro proponente, também recommendado, Vickers, propõe-se dotar o navio de quatro canhões Hotchkiss de 57 m/m, mas, do modelo que o mesmo estabelecimento tem fornecido ao Almirantado Inglez. A Commisão Naval do Brazil não diz se aceita esse modelo que, como se sabe, é differente do de Armstrong do qual possuimos alguns exemplares em nossos navios, e que é objecto da preferencia accentuada do especialista engenheiro naval Gomes Ferraz, embora reconheça não ser actualmente este typo de canhão o mais poderoso do mesmo calibre.

Nem me sorprehende que os constructores Napier & Miller fossem os autores do projecto do navio mais apropriado ao serviço da Carta Maritima, tendo eu sciencia de haverem elles desenhado e calculado, primitivamente, *esse navio de inteiro accôrdo com as indicações por mim elaboradas a pedido do agente dos mesmos constructores nesta Capital, o Snr. L. Campos*, indicações por mim reproduzidas ingenuamente em meu precitado officio, de 10 de Agosto do anno proximo passado.

Taes indicações não foram arbitrarias. Com a minha experiencia das cousas de marinha, querendo reunir em um mesmo navio os requisitos necessários a tornal-o apto para o desempenho de todos os serviços incumbidos a esta repartição, adstricto sempre a um calado reduzido, procurei a solução do problema dentro de dimensões de um typo conhecido e experimentado na navegação costeira do paiz. Esse typo era o dos paquetes "Santos" e "Desterro" que, ha 16 para 17 annos, acham-se ao serviço do Lloyd Brasileiro. O comprimento de 280 pés inglezes, a bôca extrema de 34 pés inglezes, pontal de 19 pés inglezes e calado médio, maximo, de 10 pés inglezes; *dous helices* e velocidade de 12 nós, com carvão nas carvoeiras para 10 a 12 dias; foram dados por mim colligidos d'aquelle typo de navio a vapor.

Os planos e especificações apresentados ao chefe da nossa Commissão Naval, de firmas competentissimas, vieram corroborar o acerto da minha previsão. Todos os que se apartaram das dimensões por mim prefixadas, (e foram, litteralmente, todos os proponentes, excepto Napier & Miller) cingiram-se á solução de um problema muito menos complexo do que o visado por mim e, talvez por isso, a maior parte das firmas constructoras proponentes designaram as respectivas propostas como de navio especialmente destinado a levantamentos hydrographicos.

É verdade que Napier & Miller, igualmente não acharam outro denominativo para o navio por elles planejado; mas, estes constructores, tendo laborado sobre as dimensões do meu programa, sobre ellas tendo sido traçado o respectivo projecto, não se julgaram restringidos ás acanhadas dimensões adoptadas pelos demais concurrentes.

Em summa, continuo a pensar que a proposta de Napier & Miller é a que satisfaz plenamente o meu objectivo, de um navio, tanto quanto se pode desejar, apropriado aos diversos serviços da marinha, concentrados n'esta repartição.

Em virtude das dimensões mais amplas adoptadas por Napier & Miller, de accôrdo, como disse acima, com o que eu havia suggerido, poderam estes constructores dispôr no navio projectado todas as accomodações necessárias aos fins a que o mesmo navio se destina, taes como: camara independente da do commandante para o chefe da repartição ou para o Director, quando embarcados; bem assim *maior capacidade dos depositos* para agua doce e para carvão, como se faz necessário ao objecto da actividade ou mobilisação de um tal navio.

Quanto ao preço da proposta Napier & Miller é, incontestavelmente, o mais rasoavel, levando-se na devida conta as dimensões e o deslocamento do navio por esta firma projectado, dimensões irreductiveis, considerando-se os misteres a que é destinado.

É até de admirar que o preço de Napier & Miller seja praticamente igual ao de Vickers, comprehendido o armamento e munições, e inferior aos preços pedidos por Beardmore e Schichau.

Penso, pois, que a construcção do navio com que V. Exª tem em vista dotar a repartição da Carta Maritima, deve ser contractado com a firma Napier & Miller, sobre as bases da proposta por esta firma apresentada á nossa Commissão Naval na Europa, com as modificações que forem julgadas necessarias para que o navio em tudo corresponda ao programma approvado por V. Exª, cujas modificações, é de presumir, a dita firma, não repugnará aceitar.

Já havia escripto tudo quanto acabo de expôr, quando chegaram-me ás mãos, por ordem de V. Exª, mais dous officios do Snr. Almirante Proença, sob n.os 101 e 109, datados, o primeiro de 20 e o segundo de 21 de Janeiro ultimo.

Aquelle, inclue a traducção ingleza da proposta originaria, em allemão, dos estaleiros de F. Schichau, este, cobre o mappa comparativo das nove propostas sobre as quaes versava a communicação do mesmo Snr. almirante objecto da presente informação.

Devo lealmente declarar a V. Exª, que na ultima linha d'este mappa figuram os dizeres do programma que servio de base á confecção das propostas em questão, programma identico ao meu em suas linhas geraes, não obstante, a obscuridade de alguns de seus termos.

Occorrem-me diversas observações syntheticas sobre o modo de proceder da nossa Commissão Naval, relativamente á materia vertente.

Duas porem, d'essas observações releva aqui assignalar; a de: no grande centro da industria da construcção naval, em que está funccionando aquella Commissão, só haver ella pedido propostas a um numero tão limitado de constructores. Na Inglaterra, unicamente penso eu, não seria demais attrahir á semelhante concurrencia quinze ou vinte estabelecimentos, todos dando as garantias necessárias de proficiencia e de solvabilidade de seus compromissos. Nem pósso atinar com os motivos pelos quaes, da Allemanha, só fosse chamada

a concurrencia a casa F. Schichau; e uma vez admittida a firma de Cockerill, da Belgica, não pósso atinar com a razão por que foram excluidos os estaleiros da França e da Italia, dous paizes em que, é notorio, estar muito mais adiantada, do que na Belgica, a industria das construcções maritimas.

A outra observação, é a de não ter a Commissão Naval assumido a responsabilidade da escolha de uma determinada proposta, accentuando a sua preferencia por um grupo de trez concurrentes: expediente commodo mas, não digno de ser imitado. Em semelhante assumpto o servidor integro da nação, não deve hesitar em assumir a responsabilidade exclusiva de sua opinião.

Finalmente, V. Exº comprehenderá quanto me é desagradavel criticar actos de collegas meus, mas, ainda mais penoso seria para a minha consciencia procurar motivos evasivos para omittir a expressão franca de meu pensamento para com o Governo que me honra com a sua confiança e que me distingue tratando de esclarecer-se pela minha informação.

Saude e fraternidade.