

# SEVERINO DE BARROS E OUTRAS HISTÓRIAS

*"Oida" (História, do Grego) – Sei porque eu vi!*

DIMAS LOPES DA SILVA COELHO  
Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>)

---

## SUMÁRIO

*O Rio Branco*  
Campanha Hidrográfica do Braço Norte do Rio Amazonas  
Severino de Barros

**P**or que escrevo? Relevem o emprego desta expressão, muito comum entre aqueles que pretendem relatar alguma coisa; ela transmite um pouco mais de força ao que vai se seguir. Aqui, procuro fazer uma homenagem a um oficial com o qual servi, em meus tempos iniciais da carreira, o Primeiro-Tenente (FE)<sup>1</sup> Severino de Barros, que tinha, então, cerca de 50 anos. Mas o propósito maior que eu tenho agora é, por meio deste oficial, envolto em "outras histórias", realçar o papel de inúmeros comandados nossos, que, por ve-

zes, não têm tido um merecido reconhecimento por seus serviços prestados, tendo sido este tenente um desses exemplos.

## O RIO BRANCO

Encontrava-me, por volta de 1953, no meu navio, o glorioso Navio Hidrográfico (NH) *Rio Branco*, "capitânia" da frota de nossos navios hidrográficos, como a ele nos referíamos. Era um antigo navio canadense, mas de construção inglesa, com mais de 40 anos de uso, o ex-*Margareth*, proje-

<sup>1</sup> N.R.: Ferreiro – especialidade que não mais existe na Marinha.



antecessores, os Primeiros-Tenentes Hélio Coutinho Coimbra e George Schaeffer, tinham “pedido as contas”.

Recordo-me que o navio se encontrava na Doca Onze de Junho, recém-chegado da primeira fase da Campanha de Levantamentos do Braço Norte do Rio Amazonas, que tinha durado 11 meses e que abria uma nova via de navegação, mais direta, para o então Território do Amapá e a parte oeste da Amazônia, realização de extraordinária importância econômica para o País.

### *Campanha Hidrográfica do Braço Norte do Rio Amazonas*

Para nos motivar para a campanha, tinham informado ao nosso comandante, o Capitão-Tenente Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, que, se descobríssemos um canal navegável para navios com 10 metros de calado, proporcionaríamos ao Brasil uma nova fonte de riquezas – equivalente à oferecida pelo café, naquela época – em de-

corrência da exploração das jazidas de minério de manganês da Serra do Navio, recém-descobertas e situadas a cerca de 200 quilômetros para o norte de Macapá, na direção dos rios Araguari e Amapari, através da Floresta Amazônica.

A nossa comissão foi pioneira na área. Lembro-me que, antes de seguirmos para o nosso destino, comentávamos com amigos e colegas: “Nós vamos para o Amapá!” E eles nos perguntavam: “Onde é o Amapá?” Na verdade, também mal sabíamos como chegar lá!

Foram realizados, então, entre outros serviços: a cartografia interessada de um canal de 120 milhas náuticas de extensão; estabelecimento de dez faroletes ao longo desse canal; definição da “linha imaginária do equador” em sua passagem próximo a Macapá, que foi assinalada por dois marcos nos seus extremos, sendo hoje local de grande atração turística.

Esta campanha hidrográfica, que talvez tenha sido uma das longas (o navio suspendeu do Rio de Janeiro, com destino ao Território do Amapá, em 22 de maio de 1952 e regressou à Sede Rio em 10 de maio de 1953) e mais importantes realizadas pela nossa Marinha, por meio da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), em proveito de nosso país e da Região Amazônica – e que custou tanto devotamento e sacrifícios de seus executores –, deve ser mencionado aqui, não mereceu nem mesmo uma simples lembrança quando, após a primeira (1952-53), segunda (1954-55) e terceira fase (1955), foram completados 50 anos das realizações da DHN. Provavelmente, este evento hoje seja até mesmo desconhecido pelos próprios amapaenses, também seus grandes beneficiários.

Preciso, ainda, antes de chegar ao Severino, motivo principal destas despreziosas recordações, dizer que o comportamento das tripulações do *Rio Bran-*



Monumento Linha do Equador

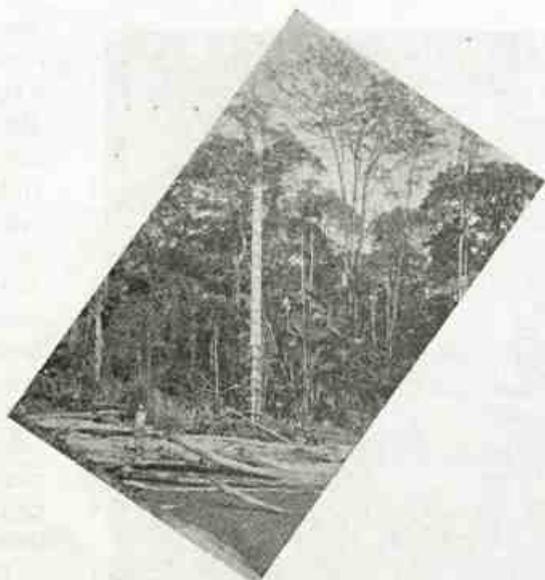
co, comandante, oficiais, praças e civis, foi de grande devotamento a essa missão tão árdua, naturalmente dentro das atribuições de cada um, mas todos foram importantes para a consecução do fim em vista, conforme testemunha o expressivo Elogio conferido à tripulação pelo diretor de Hidrografia e Navegação ao término da campanha. Hoje são falecidos e devem ser aqui recordados, entre os oficiais que participaram da primeira fase: o comandante (interino), CT Maximiano Eduardo da Silva Fonseca; o imediato, CT Gitahy da Silva Valente; o chefe de Máquinas, Primeiro-Tenente Hélio Coutinho Coimbra; o Primeiro-Tenente (MD)<sup>3</sup> Glauco de Castro Veiga; o encarregado de Cálculos e Folhas de Bordo, Primeiro-Tenente Janssem Ferreira Netto (que participou apenas dos três primeiros meses da campanha); o Primeiro-Tenente José Ribamar Castelo Branco (morto em acidente, em Macapá, ao final da comissão); o intendente, Segundo-Tenente Antônio

Constantino Gifalli; Segundo-Tenente Antônio Martins; e o prático civil Luiz Gonzaga Barros de Souza (que permaneceu conosco durante os 11 meses da comissão). Vivos, estão apenas: o autor destas notas e os Segundos-Tenentes Cláudio de Azevedo Monteiro Basto e Murilo Octávio Fortes de Azevedo, tendo este último participado somente de parte dos trabalhos.

Refiro-me, também, e aí começo a me aproximar do personagem que dá título ao presente trabalho, às praças, entre tantas, que se destacaram na comissão e foram quase tão importantes quanto os oficiais: o condutor maquinista Suboficial Bruno; os Primeiros-Sargentos Pereira e Teixeira; **1ª Classe SC** Varela (tinha a caderneta com o maior número de páginas amarelas, a de Contravenções, que conheci em minha vida); **2ª Classe SC** Paulo Santos; **2ª Classe TA-CO** "Fabu" e **GR-SC** Ferreira, que tanto deram de seus esforços em proveito da missão recebida. Devo destacar, ainda,



Sinal geodésico de 8 metros, montado na ilha do Pará



Sinal pronto.

<sup>3</sup> N.R.: Médico.

a importantíssima figura do prático civil por alcunha "Lulu", mostrando-nos caminhos que, inicialmente, desconhecíamos e que, por isso, foi fundamental para a realização dos trabalhos realizados dentro de prazos adequados ao propósito que se tinha em vista, o de abreviar o início da exploração do manganês da Serra do Navio.

Nesta altura do presente relato, por um dever de justiça, devo destacar como tendo sido de grande relevância para o êxito dos trabalhos realizados a sugestão, então feita pelo Tenente Jansen, de improvisação de árvores de grande porte, situadas em pontos de interesse da triangulação geodésica a ser estabelecida, como alternativa aos sinais tradicionais, utilizados pela DHN. Estes, que leváramos, se revelaram inadequados, devido às características geográficas da região a ser cartografada (rio muito largo, com litoral baixo e margens cobertas por vegetação exuberante).

E, por último, como pleito de merecida homenagem, devo recordar que, durante os trabalhos da Primeira Fase, em acidente aéreo ocorrido a 4 de novembro de 1952, na

Serra dos Órgãos, no Estado do Rio de Janeiro, morreram o Primeiro-Tenente Aviador Cid Spindola do Nascimento, dois mecânicos da Força Aérea Brasileira (FAB) e dois técnicos civis da DHN, especializados em Aerofotogrametria, que realizavam o chamado vôo aerofotogramétrico em proveito da campanha então em execução. Eles haviam convivido fraternalmente conosco até aquela altura da comissão e levavam para a DHN as fotografias aéreas que tinham realizado e requeridas para a construção das futuras cartas náuticas a serem produzidas. Tal fato motivou a necessidade de uma solução alternativa, utilizando mosaicos da área trabalhada, produzidos pelos americanos ao tempo da Segunda Guerra Mundial. Resultou do acidente, ainda, a perda total da aeronave, originalmente pertencente à DHN e já então na FAB, bem como de todos os equipamentos aerofotogramétricos que transportava.

Deve ser esclarecido que na primeira fase do levantamento, apesar do denodo do comandante e dos comandados, não foi possível cartear a área "mais afora" do ca-



Aeronave Beech - Bi

nal, por insuficiência de meios técnicos adequados (somente se dispunha de métodos visuais para a realização da sondagem na barra, que era muito ampla, de fundos variáveis e litoral muito baixo). Mesmo assim, ficou conhecida a existência do canal navegável requerido para garantir a exploração das jazidas já citadas, a ser realizada posteriormente por uma empresa privada, a Icomi.

Mas a DHN continuou em busca de uma solução mais segura para a navegação no Braço Norte do Rio Amazonas, e para isso, mais tarde, o navio tornou a suspender do Rio de Janeiro, desta vez para a segunda fase, com destino ao Amapá, em 3 de outubro de 1954, sob o comando do Capitão-de-Corveta Júlio de Sá Bierrenbach, para a execução de trabalhos complementares à primeira, especialmente a sondagem da barra e sua aproximação. Particularmente na terceira fase, quando o *Rio Branco*, sempre ele, estava sob o comando do CC Roxo Freitas (que, em 29 de março de 1955, substituíra o CC Bierrenbach), foi possível cartografar a área interessada, por se terem tornado disponíveis recursos técnicos adequados, não existentes nas primeira e segunda fases.

Valorosos companheiros (inclusive alguns que tinham participado da fase pioneira, a do desbravamento) participaram destas duas últimas etapas da campanha, que resultaram no “abrir”, em definitivo, o Canal Norte do Rio Amazonas e garantir, assim, finalmente, uma franca “safada para o azul”, o que não havia sido possível até então. Destacaram-se também, além dos comandantes acima citados, diversos oficiais da primeira fase, além de outros, tais sejam: o imediato, CT Orlando Tavares; o encarregado da Operação do **Raydist**, CC Júlio Gonzáles Fernandes (falecido); os chefes de Máquinas, Primeiros-Tenentes Paulo Martins e Severino de Barros (o per-

sonagem principal do presente trabalho, também falecido); os Primeiros-Tenentes Fernando da Silva Souza (falecido), Vicente Galvão França, Astolfo Barroso Migueis (falecido), e Hugo Protógenes Guimarães; e o médico Jorge Washinton Coelho de Souza (falecido), entre outros. Também devem ser recordados, por um dever de justiça, o civil americano que veio operar o **Raydist** e novamente o prático “Lulu” (se bem que apenas em parte dessas comissões) e, como sempre, praças devotadas.

Agora o navio dispunha de um novo equipamento eletrônico para sondagens, o **Raydist**, contando, inclusive, com a assistência de um técnico já citado. Para recebê-lo, foi indicado pela DHN um oficial hidrógrafo, o CC Julio Gonzales Fernandes, que, com elevado desempenho, garantiu, com êxito, o funcionamento do instrumento até o final da comissão.

## SEVERINO DE BARROS

Esboçado este cenário (o por que escrevo), é que chego, finalmente, ao Severino de Barros, para homenagear, na sua figura, todos os abnegados comandados de nossa Marinha (embora este não tenha sido o melhor, obviamente) oriundos de uma condição subalterna que muito fizeram por ela, sem que, por vezes, tivessem tido um destaque merecido quanto à dedicação revelada, por exercerem funções de pouca expressão.

Costumo dizer que o Serviço Naval não é feito unicamente pelas grandes figuras que ornaram a história de nossa instituição, ou seja, Tamandaré, Barroso, Saldanha, Tefé, Vital de Oliveira, Soares Dutra e tantos outros de indiscutível mérito, que costumamos recordar, justificadamente, nas datas festivas de nossa Marinha, mas também por seus humildes comandados que tiveram, muitas vezes, papel quase funda-

mental no êxito daqueles, quando no cumprimento de seus deveres.

Severino de Barros, nosso principal personagem, era natural de Pernambuco. Deixou o serviço da Hidrografia em 3 de setembro de 1955, quando servia nas máquinas do NHi *Rio Branco*, e o Serviço Naval, definitivamente, quando ainda se encontrava na Base Naval do Recife.

Começou sua vida militar como soldado fuzileiro naval, passou a marinheiro e ascendeu à graduação de primeiro-sargento. Participou da Segunda Guerra Mundial e, após, integrou a Reserva Remunerada como primeiro-tenente.

Severino de Barros não participou da primeira fase das Campanhas do Amapá, mas nas duas que lhe sucederam foi figura destacada.

Na lembrança deixada em todos que com ele serviram, ficou a melhor das impressões, pelo devotamento a seus deveres, pelos serviços prestados e pelo fato de ser um excelente companheiro, garantindo o funcionamento da máquina do glorioso navio em que serviu em inúmeras comissões hidrográficas, principalmente nas segunda e terceira fases da Campanha do Amapá, realizadas em 1954 e 1955, todas, ainda, pelo *Rio Branco*, nas últimas campanhas antes da baixa deste navio, em 31 de dezembro de 1956, logo após o regresso ao Rio de Janeiro.

Severino era feio, meio desengonçado, humilde (costumava dizer que era oficial por "circunstâncias da lei"), extremamente dedicado a seus deveres, muito embora as tarefas executadas fossem aparentemente simples, como as de condução da velha máquina de seu navio, do tipo alternativa e

bujonar tubos de caldeira (muitas vezes com ela mal resfriada). Mas "o navio não podia parar", para que a missão fosse cumprida no tempo requerido.

Relembro, ainda, neste particular, outros de seus feitos. O *Rio Branco* estava trabalhando, fazia algum tempo, na Carta 1.400, no litoral do Espírito Santo, juntamente com os Navios Hidrográficos *Caravelas* e *Camocim*, sendo que eu me encontrava destacado neste último.

Aproximava-se o final do ano e os comandantes dos três navios resolveram passar as festas natalinas no Rio de Janeiro. Tudo combinado entre eles, os navios foram saindo para seu destino.

O "velho" *Rio Branco* tinha uma máquina alternativa e "andava", no máximo, 10 nós; o *Camocim* era o mais veloz e chegava aos 11. O *Caravelas* era o mais lento dos três.

Na altura de Cabo Frio, pela madrugada, estando eu de serviço no passadiço, avistei, à distância, um navio me ultrapassando, parecendo-me muito veloz, e que eu não pude reconhecer. Naquela época era comum, ao adentrarmos a Guanabara, olharmos logo para a Ilha Fiscal, então sede

de nosso serviço, e para a Doca 11 de Junho, local de estacionamento tradicional dos navios hidrográficos, quando na sede.

Pensávamos, então, no *Camocim*, que tivéssemos sido os primeiros a chegar, mas qual não foi a nossa surpresa: o "velho" *Rio Branco* já se encontrava atracado (as velhíssimas máquinas do navio tinham, no trajeto Vitória-Rio, dado 14 nós, "envenenadas" pelo também "velho" Severino).

Mais tarde, em 1954, o NHi *Rio Branco*, como já dissemos antes, em cumprimento



de ordens recebidas da DHN, seguiu para o Amapá, e lá estava o nosso Severino ainda como o chefe de Máquinas.

Passado algum tempo (antes eu deixara o navio e estou me valendo de informações de oficiais que serviram com ele), o *Rio Branco* veio a ter problemas no eixo propulsor e na parede refratária da caldeira. Para solucioná-los, permaneceu na Base Naval de Val de Cães por certo tempo, tendo, inclusive, uma comissão do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) chegado a recomendar a baixa do navio. Posteriormente, houve uma decisão de tentar utilizá-lo a todo o custo – seus futuros substitutos, os Navios-Hidrográficos *Sirius* e *Canopus*, ainda se encontravam em construção no Japão. Um novo eixo foi usinado, ainda no AMRJ, e, depois de instalado, feitos os reparos requeridos, o navio voltou a operar por pouco tempo, ainda sob o comando do CC Bierrenbach, e logo depois do CC Paulo Irineu Roxo Freitas. E lá continuava ainda o nosso Severino.

Durante o novo comando, a certa altura, Severino foi substituído pelo Primeiro-Tenente Paulo Martins, recém-embarcado (que mereceu especial referência por seu desempenho, em elogio concedido pelo Diretor de Hidrografia aos participantes dessa última fase da campanha) como novo chefe de Máquinas do navio, função que exerceu até o fim da comissão, mas tendo, ainda, o Tenente Severino como seu ajudante.

Todos nós na vida temos, por vezes, um comportamento variado, praticando boas ações e outras nem tanto, e assim aconteceu com o nosso personagem. Ele era ale-

gre, trabalhador, fez-se amigo de todos nós, mas me recordo que tinha pequena fraqueza humana, talvez ser um pouco vaidoso, por ser um oficial da Marinha. Gostava de “fazer serviço” no porto, trocando conosco, por vezes, a sua escalação nos fins de semana, quando permanecia fardado, “de pomba” e tudo, principalmente nos sábados, para se “mostrar” para as lavadeiras, mulheres humildes, que, num costume tradicional na Marinha daquele tempo, vinham apanhar a roupa suja dos tripulantes do navio e trazer a limpa, muito bem passada. Nessas ocasiões, ele se exibiu um pouco, e ouvi mesmo alguém contar que teve um “caso” com uma delas, não sei em que porto. São fraquezas humanas, praticadas, com maior ou menor gravidade, em nossa Marinha.

Encerrando estes relatos de coisas ocorridas há mais de 50 anos, quero dizer que Severino de Barros, “oriundo da gola”, como se costuma dizer entre nós daqueles que iniciaram suas carreiras como praças, foi um dos que tanto fizeram pelos êxitos de nossa Marinha.

Nas fotos iniciais que ilustram este relato, pode-se ver o saudoso Severino e o inesquecível NHi *Rio Branco*, tão amado por todos aqueles que tiveram a felicidade de estar nele embarcados.

Auxiliaram-me com informações preciosas, que utilizei neste relato, inúmeros contemporâneos dos fatos narrados, a Diretoria do Pessoal da Marinha e a Diretoria de Hidrografia e Navegação. O meu agradecimento a todos, pedindo-lhes que me relevem eventuais erros e omissões.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<NOMES> / Barros, Severino de; NHi *Rio Branco*; Rio Amazonas; Amapá;