

LAURO NOGUEIRA FURTADO DE MENDONÇA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

SUMÁRIO

- Introdução
- As traineiras (*trawlers*)
 - Características*
 - Os nomes*
 - A construção*
 - O armamento*
- A participação na guerra
 - As ações do Henrique Dias*
- A guerra termina
- Servindo a paz.

INTRODUÇÃO

Ao iniciar-se o último ano da década iniciada em 1930, acumulavam-se no ambiente europeu as evidências de que as sucessivas crises que envolviam as nações do Velho Continente encaminhavam-se para um desfecho sangrento.

A delicadeza da situação resultava em ponderável aumento das Forças Armadas

daquelas nações, à época alinhadas em lados opostos e, como não poderia deixar de ser, a Armada britânica não haveria de deixar-se surpreender pelos eventos bélicos, os quais aparentavam estar cada vez mais próximos.

A chamada Grande Guerra, iniciada em 1914, havia demonstrado ao insular império a indispensável necessidade de utilizar, na defesa do extenso litoral fronteiro ao conti-

nente europeu, a numerosa frota de barcos pesqueiros de que dispunha, quer na limpeza das águas prontamente infestadas de minas, quer no ataque aos submersíveis que se aproximassem.

AS TRINEIRAS (*TRAWLERS*)

Assim sendo, como suplemento à construção naval em seu próprio território, já superlotada de encomendas, o Reino Unido, por intermédio da firma Campbell and Sons, de Glasgow, contactou os estaleiros da Ilha do Viana, de propriedade do Sr. Henrique Lage, sobre a possibilidade de construir seis traineiras (*trawlers*) nesses estaleiros.

Aceita a proposta, devidamente encaminhada por meio dos bons ofícios da Embaixada britânica, então sediada no Rio de Janeiro, foi imediatamente assinado o competente contrato, conforme referendado pela empresa construtora, em julho de 1939, contrato este do qual assumiu a responsabilidade a firma The Marine Navigation Company Ltd..

Características

Possuiriam as embarcações casco de aço, apresentando desenho tipicamente britânico. Não seriam elegantes, porém sólidas, com o deslocamento previsto de 680 toneladas, em condições de carga leve, atingindo, porém, as 920, se completado seu carregamento.

Suas dimensões seriam de 53,8 metros de comprimento total; 8,54 de boca; 4,88 de calado leve, o qual, porém, poderia atingir os 6,8 metros, em condições de carga máxima.

As máquinas dessas traineiras seriam alternativas, de tríplex expansão, desenvolvendo 1.000 HP, o que lhes permitiria alcançar velocidades estimadas entre 12,5 e 14 nós.

Possuiriam duas caldeiras cilíndricas, aquatubulares, próprias para a queima de carvão, o que era compatível com a produção carbonífera britânica, de excelente qualidade, além de evitar o consumo excessivo de óleo, em caso de escassez, condição previsível, dada a eventualidade, cada vez mais próxima, de nova guerra na Europa.

Os nomes

A primeira delas haveria de receber o nome de *Pargo*, segundo nos informa o Dr. Pedro Brando, Superintendente das Organizações Henrique Lage, após o falecimento do ilustre brasileiro que dera nome à organização, superintendente este a quem coube fazer a oração de praxe, por ocasião do lançamento ao mar desta unidade.

As demais receberiam os nomes de *Pampeiro*, *Pampo*, *Parai*, *Palombeto* e *Paru*, segundo o ilustre historiador Almirante Lucas Alexandre Boiteux.

Ocorre, entretanto, que a publicação inglesa *Janes Fighting Ships* relaciona outra série de nomes para tais navios, denominando-os *Pargo*, *Papaterra*, *Pâmpano*, *Parati Pelegrim* e *Paru*. Estas discordâncias estão a indicar que, se ambas as informações estiverem corretas, como é lícito supor, algumas delas teriam tido seus primeiros nomes alterados durante a construção, o que analisaremos a seguir.

A construção

O que importa constatar é que, ao ter início o temido conflito, envolvendo a Grã-Bretanha, a 3 de setembro de 1939, já haviam decorrido dois meses desde a assinatura do contrato, para que fossem construídas as novas embarcações. Entretanto, o início das obras ter-se-ia atrasado, pois o Volume V, Tomo 2, da *História Naval Brasileira* registra como época para tal início o mês de **fevereiro de 1941**.

Não obstante, a construção teve rápido desempenho, pois já a **11 de junho de 1942**, era lançada às águas da Guanabara a **primeira** dentre elas, a já referida *Pargo*. Sobre seu nome, que está em desacordo com a referida publicação inglesa, não restam dúvidas, conforme pode ser constatado na obra intitulada *Porque não temos Construção Naval no Brasil*, de autoria do já referido Sr. Pedro Brando. Este nome é confirmado pelo Almirante Boiteux. Mais tarde, ser-lhe-ia atribuído, em definitivo, o nome de *Matias de Albuquerque*.

A **segunda traineira** a ser lançada ao mar seria a *Pampeiro*, conforme registra o volume V dos *Subsídios para a História da Marinha do Brasil*, tendo a cerimônia sido realizada em **2 de julho**, o mês seguinte, embora o referido volume dos *Subsídios* refira-se à mesma data da primeira dentre elas, certamente por engano. Segundo o *Janes*, seu nome, porém, seria *Papaterra*. O nome desta segunda belonave viria a ser *Filipe Camarão*, quando incorporada à Marinha do Brasil.

A **24 de agosto** do mesmo ano, foram, todas as traineiras em construção, transferidas para a Armada brasileira.

Pedro Brando refere-se a que tenham sido cedidas, porém como, segundo os termos do contrato para sua construção, seu pagamento seria feito, "em prestações um tanto por unidade, sendo a primeira no lançamento, a segundo quando a obra estivesse em meio e a terceira por ocasião da entrega, descontados os preços dos materiais a serem fornecidos pelos ingleses e as máquinas que deviam vir da Inglaterra", pouco teria sido desembolsado, para sua construção até o momento, tratando-se assim de um tipo de cessão praticamente sem despesas para o doador, cabendo mesmo notar que a maquinaria, em parte, foi também construída pelas oficinas da Ilha do Viana.

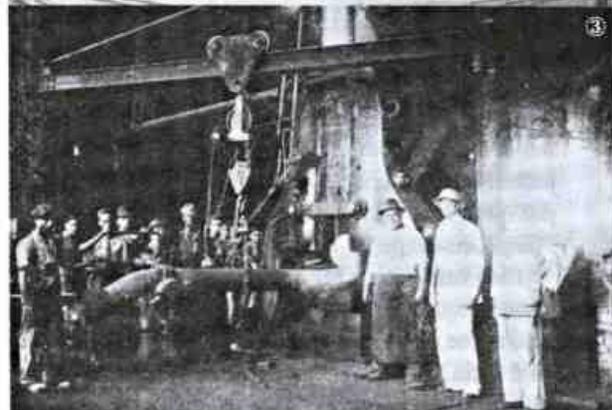
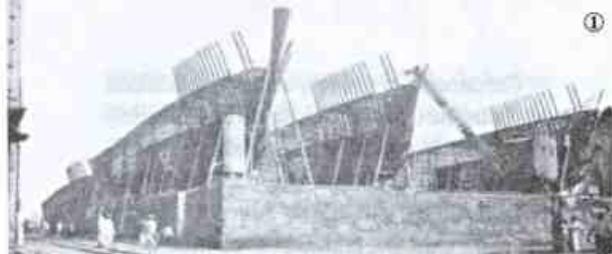
Certamente o grosso, senão a totalidade dos ônus, há de ter cabido ao Erário brasileiro. A **terceira traineira** terá sido provavelmente a *Pâmpano*, pois não pode seu nome ter sido *Pargo*, citado pelo *Janes*, à vista do que já foi exposto, podendo-se estimar que a publicação inglesa tenha trocado os nomes entre a primeira e a terceira traineiras, já que uma fotografia desta embarcação, existente na mesma obra de Pedro Brando, mostra-nos um nome cujo comprimento é de todo compatível com a palavra *Pâmpano*, palavra que por outro lado tem o mesmo significado de *Pampo*, citado por L. Boiteux.

Este vaso viria a ser batizado *Henrique Dias*, e seria seguido pela **quarta unidade**, cujo nome inicial deveria ter sido *Parati*, o qual seria alterado para *Fernando Vieira*. Quanto a esta nomenclatura, não pairam dúvidas, tendo mesmo sido objeto de uma fotografia, ilustrando artigo da lavra do Engenheiro Pedro Carlos da Silva Telles, publicado na *Revista Marítima Brasileira* (3º trim./98) quando ainda no berço em que foi construído.

Logo a seguir, a **12 de outubro de 1942**, o Aviso número 1.708 do Ministro da Marinha classificava as traineiras, ainda em construção, na categoria de corvetas, tendo sido, assim, as primeiras belonaves nacionais a adotar a nova nomenclatura, a qual ressuscitava aquela que incluía tantas das nossas belonaves, ao tempo do Império.

A **quinta** a ser lançada ao mar seria a futura *Vital de Negreiros*, a **11 de dezembro** do mesmo ano. A já referida publicação *Janes Fighting Ships* atribui-lhe o nome primitivo de *Pelegim*, que, entretanto, não consta na relação de L.A. Boiteux, relação esta em que resta sem correspondência, unicamente, o nome *Palombeto*, correspondendo, portanto, a esta unidade.

Podemos supor, à vista de tal duplicidade, que tenha ocorrido a substituição do nome primitivo, durante a construção, o



- ① Fase preliminar da construção das corvetas
- ② Lançamento ao mar da *Fernandes Vieira*
- ③ Forjamento da madre do leme de uma das corvetas
- ④ Colocação da base da máquina
- ⑤ Colocação da caldeira na *Henrique Dias*
- ⑥ *Henrique Dias* pronta

O NASCIMENTO das BICUDAS

Fotos:

1, 3, 4 e 5 do livro *Por que não temos construção naval*

2 e 6 – SDM



que, aliás, teria também ocorrido com a *Filipe Camarão*.

Última dentre as novas corvetas seria a *Barreto de Menezes*, belonave esta que só viria a sulcar as águas da Guanabara a **2 de janeiro de 1943**. Quanto a esta não há

	Entrada em serviço
F-1: <i>Matias de Albuquerque</i>	11 jun 43
F-2: <i>Filipe Camarão</i>	11 jun 43
F-3: <i>Henrique Dias</i>	10 set 43
F-4: <i>Vidal de Negreiros</i>	20 nov 43
F-5: <i>Fernandes Vieira</i>	11 mar 44
F-6: <i>Barreto de Menezes</i>	09 out 44

O Grupo Patrulha do Sul (GPS) teve seu nome alterado para Força Naval do Sul (FNS), a partir de 24 de abril de 1944.

O armamento

Para atender às exigências bélicas de suas novas finalidades, foram, as novas unidades, dotadas com o armamento necessário e compatível com suas futuras atividades, recebendo um canhão de 3 polegadas (76 milímetros) de calibre, instalado no castelo de proa, além de quatro metralhadoras *Oerlikon* de 20 mm, todas estas peças de duplo propósito, ou seja, podendo ser utilizadas tanto para tiro de superfície, como para tiro antiaéreo. As metralhadoras foram montadas em reparos singelos, duas em cada bordo.

Receberam, ainda, as indispensáveis calhas para lançamento de bombas de profundidade, instaladas a ré. Às quatro primeiras, foram ainda aduzidos dois morteiros, para lançamento de tais bombas, pelos respectivos bordos.

Foram, é claro, dotadas com os já indispensáveis e modernos equipamentos, batizados, respectivamente, de sonar e radar, quedando-se prontas e apetrechadas para as ásperas campanhas a que estavam destinadas.

discordância entre as fontes disponíveis à consulta. Seu nome primitivo era, simplesmente, *Paru*.

Receberam elas indicativos iniciados pela letra F, seguida do numeral correspondente, a saber:

Incorporação operativa
17 set 43 (Grupo Patrulha do Sul)
17 set 43 (Grupo Patrulha do Sul)
17 set 43 (Grupo Patrulha do Sul)
03 dez 43 (Grupo Patrulha do Sul)
14 mar 44 (Grupo Patrulha do Sul)
07 nov 44 (Força Naval do Sul)

A PARTICIPAÇÃO NA GUERRA

No início de 1944 foram empregadas em saídas fora da barra para instrução dos aspirantes.

Numa destas missões, o autor destas linhas, em um exercício de Postos de Combate, teve a oportunidade de disparar seus primeiros tiros, iniciando uma longa carreira como artilheiro.

Cabe assinalar que nessas mesmas águas, fronteiras à barra da Guanabara, foi afundado, por um avião *Catalina* da FAB, o submarino germânico *U-199*, após persistente caçada, em que foi abatido um avião norte-americano.

A atuação das novas belonaves materializou-se, porém, com a escolta de comboios, em especial, entre o Rio de Janeiro e Florianópolis; porém, embora em caráter eventual, dois deles prolongaram-se até Recife.

Guarneciam-nas 588 homens, dentre os quais 24 oficiais e 48 sargentos, que se desdobraram incansavelmente, na efetivação de 98 escoltas de comboios, assim distribuídos:

- F1 – 20 comboios;
- F2 – 21 comboios;
- F3 – 27 comboios;

F4 – 20 comboios;

F5 – 9 comboios;

F6 – 1 comboio.

Os dois comboios para Recife (ida e volta) foram integrados, entre outros navios, pela F1 – *Matias de Albuquerque*.

Cabe assinalar que, ao contrário do que tem sido divulgado, a região Sul do País não ficou imune aos ataques dos submarinos adversários, tendo, em suas águas, sido afundados dois submersíveis, a saber, o U-199, já mencionado, e o U-513, comandado por um dos ases da Marinha alemã, o Capitão-de-Corveta Fritz Guggenberg,* destruído nas águas próximas a Florianópolis.

O reverso da medalha também cabe assinalar, pois, no litoral, próximo ao Cabo de São Tomé, foi torpedeado e afundado o Navio-Auxiliar da Marinha brasileira *Vital de Oliveira*, com o sacrifício de uma centena de vidas humanas, enquanto no litoral paulista eram destruídos dois navios mercantes, a saber, o *Campos*, ao largo de Alcatrazes, e o *Tutóia*, cerca da praia da Juréia, com a morte de 19 de seus tripulantes, além de diversas outras unidades de bandeira estrangeira, sem esquecermos de mencionar o fracassado ataque ao Contratorpedeiro *Greenhalgh*, também no litoral do Estado do Rio de Janeiro.

As ações da Henrique Dias

Das ações ofensivas dessas corvetas, persistem os registros de duas dentre elas, referentes à *Henrique Dias*, então sob o comando do Capitão-de-Corveta Daniel dos Santos Parreira.

A primeira ocorreu a 4 de junho de 1944, quando a belonave obteve contato sonar e avistou uma esteira fosforescente,

indicativa de submarino, a 24° 30' S e 046° 30' W, e passou a executar o procedimento recomendado para a efetivação dos ataques anti-submarinos, aparentemente sem sucesso. Encontrava-se, então, ao largo do litoral do Estado de São Paulo.

A 5 de agosto, sendo parte da escolta do comboio JF-20, que seguia da Guanabara para o porto de Florianópolis, teve novamente contato sonoro com um objeto submarino, às 10h40, lançando-lhe oito bombas, sem que lhe fosse possível constatar os resultados, porém com a certeza de ter afugentado o eventual agressor.

A mesma corveta, juntamente com a *Matias de Albuquerque*, nas **noites de 20 e 21 de julho** do mesmo ano, receberam ordens para navegar de São Francisco, com rumo Norte e, chegando ao largo do porto de Santos, permanecerem em patrulha fora da barra, pois existiam informações de eventuais avistamentos de submersíveis na área, além de terem ocorrido outros contatos, indicativos de sua presença.

A GUERRA TERMINA

Terminada a conflagração, em cujo desenrolar desempenharam satisfatoriamente seus papéis, as seis corvetas não pareciam identificar-se com as novas necessidades da Marinha, em tempos de paz, além de que, não obstante sua solidez, eram observadas com certa "reserva" pela maioria da oficialidade naval.

Sua construção incomum fazia serem conhecidas com o epíteto de "bicudas", certamente devido ao altaneiro castelo de proa, tão necessário aos bravios mares do norte europeu, porém pouco comuns aos olhos de nossos marinheiros.

* N.A.: O Capitão-de-Corveta Fritz Guggenberg afundou o famoso porta-aviões inglês *Ark Royal*.

Ao apreciá-las, determinado oficial, bem conhecido pelos seus ditos sarcásticos e grande aficionado à arte da fotografia, definiu-as de modo a ganhar foros de notoriedade, com a seguinte frase: "São navios com proa de cruzador, popa de *destroyer* e chaminé de fábrica". Classificação prazerosamente aceita, por bem se ajustar as suas características.

SERVINDO A PAZ

A solução foi subordiná-las, de roldão, à Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), onde não faltaria ensejo para bem utilizá-las e que, à época, encontrava-se bastante desprovida de embarcações que lhe permitissem cumprir suas tão essenciais atividades. Constituiriam elas, assim, o maior acervo de uma reconstituída Flotilha Hidrográfica, à qual logo estaria incorporada a Corveta *Rio Branco*, vindo-se-lhe juntar os oito caça-submarinos de madeira, de construção americana, os famosos e infortáveis caças-pau.

A 3 de junho de 1946, seria esta Flotilha dissolvida, arriando-se do mastro da *Filipe Camarão* a insígnia de seu último chefe, o Capitão-de-Corveta Jorge Pais Leme.

Excluídas a *Matias de Albuquerque* e a *Fernandes Vieira*, as outras quatro continuaram subordinadas à DHN, a ser empregadas nos serviços de balizamento e de manutenção dos faróis, serviços para os quais mostravam-se bastante apropriadas, à vista de disporem de espaçosos paióis, sendo então reclassificadas para a categoria de navios faroleiros.

Além de disporem de paióis avantajados, eram dotadas de grande raio de ação, o que lhes permitia comissões de larga duração, realizando campanhas simultâneas, que tinham a duração média de três meses, para o Sul e para o Norte do País.

Eram, não obstante serem navios desgraciosos e sujeitos às desagradáveis fainas de recebimento de carvão, navios

confortáveis. Sobre ele expressa-se um de seus ex-comandantes, o então Capitão-de-Corveta Carlos Joaquim Magalhães, a respeito da *Vidal de Negreiros*, "que seu camarote tinha uma suíte, um escritório ao lado (com escrivaninha e sofá) e um balcão espaçoso, com vista permanente para o mar. No mar, em viagem, jogava muito menos... era tranqüilo... o ambiente fazia-se repousante, quer estivéssemos atracados no cais, ou em viagem, em mar aberto".

Era uma opinião abalizada, que o presente autor confirma totalmente, pois num destes navios, a *Barreto de Menezes*, esteve embarcado.

A 13 de janeiro de 1947, o ministro da Marinha resolveu que fosse dada baixa numa das corvetas e mandou entregá-la à Escola de Pesca Darcy Vargas, situada na Ilha da Marambaia. Cremos que se trate da *Fernandes Vieira*, pois não mais encontramos registros desta embarcação, posteriormente, embora conste no Vol. II dos *Subsídios para a História Marítima do Brasil* que tenha sido a *Vidal de Negreiros* que não foi, de fato, entregue.

Ainda o Vol. VI dos mesmos *Subsídios* informa-nos que, encontrando-se a *Filipe Camarão* na Base Naval de Val-de-Cães, sofrendo reparos, viu-se presa de um incêndio, que atingiu razoáveis proporções, embora sem resultados graves, salvo a intoxicação e algumas queimaduras em um marinheiro, felizmente sem maior gravidade.

Em 7 de abril de 1952, novas determinações do ministro da Marinha mandavam transferir para a área pesqueira mais uma das antigas corvetas. Tratava-se agora da *Matias de Albuquerque*, a ser passada à responsabilidade da Confederação dos Pescadores, dentro do pensamento de incentivar a economia pesqueira no Brasil, para o que foi determinada sua baixa da Armada Nacional, conforme aviso expedido a 4 de abril do já citado ano de 1952.

A 14 de julho do ano seguinte, determinaria a mesma autoridade que fosse retirada do serviço a *Filipe Camarão*. Esta decisão cancelava aviso semelhante, que havia determinado a baixa da *Barreto de Menezes*.

Esta nova medida resultou em curto *sursis* à antiga corveta, pois, já no ano da graça de 1954, tendo seguido para o Norte, em serviços específicos de atendimento e manutenção do balizamento e dos faróis, até o extremo norte do País, sob o comando do Capitão-de-Corveta Rodolpho Cruz de Vasconcellos, ao manobrar, no acesso ao porto de Tutóia, a 4 de novembro, montou sobre um banco de areia, cujos limites haviam-se alterado, sem que tal alteração tivesse sido carteadada, tendo sido vãos todos os esforços de seu experiente comandante e o socorro do Rebocador *Triunfo* para safá-la da enrascada, o que, tendo se mostrado impossível, tornou indispensável seu abandono, tornado impositivo quando mostrou-se à evidência ser iminente seu emborcamento, evitando-se, destarte, a ocorrência de perdas humanas.

As ex-corvetas *Vidal de Negreiros* e *Henrique Dias* continuaram a bem exercer suas novas funções de navios faroleiros até o ano de 1959.

Finalmente, Aviso de 16 de junho desse ano mandava dar baixa à primeira dentre as duas, decisão que também atingia a segunda, nesta mesma data. Estas determinações foram afinal cumpridas em 7 de janeiro de 1960, com a realização das respectivas Mostras de Desarmamento.

Prestariam, porém, ainda, seus preciosos serviços à nação brasileira, na qualidade de navios pesqueiros, pois, conforme determinado a 19 de abril de 1959 pela mes-

ma autoridade que determinara suas baixas, foram adaptados à pesca, respectivamente, de arrastão e de atum.

Terminou, assim, a experiência das seis robustas "bicudas", cujos serviços, na paz e na guerra, mais do que justificaram sua inclusão na Armada brasileira, à qual serviam com eficiência e dedicação.

A título de reconhecimento, citemos os nomes de seus comandantes, durante a Segunda Guerra Mundial:

F1 – *Matias de Albuquerque* – Capitão-de-Corveta Francisco Bulcão Viana; Capitão-de-Corveta Luiz Filipe de Filgueiras Souto; Capitão-de-Corveta Jorge Campelo Maurício de Abreu; Capitão-de-Corveta Henrique Cesar Moreira; Capitão-de-Corveta Osmar Almeida de Azeredo Rodrigues.

F2 – *Filipe Camarão* – Capitão-de-Corveta João Pereira Machado; Capitão-de-Corveta Adalberto de Barros Nunes (futuro ministro da Marinha de 1969 a 1974); Capitão-Tenente Luiz Philipe Caldas Lacê Brandão;

F3 – *Henrique Dias* – Capitão-de-Corveta José Santos de Saldanha da Gama; Capitão-de-Corveta Daniel dos Santos Pereira; Capitão-de-Corveta José Machado Pavão;

F4 – *Vidal de Negreiros* – Capitão-de-Corveta Antonio Raja Gabaglia; Capitão-de-Corveta Djalma Garnier de Albuquerque; Capitão-Tenente Paulo Emílio Ferreira da Silva;

F5 – *Fernandes Vieira* – Capitão-de-Corveta Fernando de Almeida Rodrigues; Capitão-de-Corveta Manoel Poggi de Araújo; Capitão-Tenente Victor Crocchia de Moraes;

F6 – *Barreto de Menezes* – Capitão-de-Corveta Luiz Henrique Marques da Costa.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Corvetas classe *Matias de Albuquerque*; Campanha do Atlântico Sul;