

O NAUFRÁGIO DO *AQUIDABAN*

– Uma opinião¹

GUILHERME MATTOS DE ABREU
Capitão-de-Mar-e-Guerra

Em 21 de janeiro de 1906, o Encouraçado *Aquidaban*, fundeado na Enseada de Jacuecanga explodiu, levando com ele 112 vidas. Foi um grande trauma para a Marinha, lembrado a cada ano em uma cerimônia singela, ao pé do monumento construído na Ponta Leste, em Angra dos Reis.

O acidente, por suas características, teve alguma repercussão na imprensa especializada estrangeira, merecendo de um leitor do britânico *The Navy League Journal* os seguintes comentários, sob o título *A Perda do Aquidaban*, publicados na seção destinada às cartas de leitores, na edição de março de 1906 (Vol. XL – Nº 3):

“Estive em um paiol de munição a bordo do *Aquidaban*, pouco tempo antes de ele dei-

xar o Tâmis, após prontificado, no ano de 1885, e alguns poucos comentários sobre os arranjos e procedimentos a bordo que observei na ocasião podem ser de interesse e, possivelmente, também instrutivos no momento atual.

Os cartuchos² para os grandes canhões eram empacotados em um formato tal que, embora pequenos o suficiente para entrar na culatra do canhão, não podiam entrar nos escaninhos existentes no paiol. Para contornar a dificuldade, foi necessário alterar a forma do cartucho, fazendo-o um pouco mais longo, mas de diâmetro menor.

A entrada do paiol de munição se fazia por uma pequena escotilha no convés principal.

Neste convés, próximo à escotilha, existiam dois dínamos, que geravam eletricidade para iluminar o navio.

1 N.R.: Veja também “O Aquidaban e seu trágico destino” na *RMB* 3ºtrim/1994 – pág. 103.

2 N.A.: Naquela época empregava-se munição de cartucho de tela, em que a carga de projeção era acondicionada em um saco (saquete) de seda, junto com a carga de ignição.

Os cartuchos eram passados do paiol de munição para o convés e ali eram abertos e reembalados; em seguida, retornavam ao paiol.

Uma grande quantidade de poeira era gerada pelos grãos de pólvora e, durante o processo de reembalagem, oficiais e outras pessoas passavam constantemente pela área enquanto o procedimento era executado.

Os dínamos estavam em funcionamento durante parte do tempo em que se executava o serviço e centelhavam com frequência.

Após algum tempo, um oficial, com mais autoridade e discernimento que os demais, determinou a colocação de um anteparo entre os dínamos e a pólvora espalhada pelo convés. Nenhum cuidado foi tomado para se impedir a formação do pó (*por atrição dos grãos de pólvora*), e eu me senti aliviado ao me achar a salvo quando fui para o cais.

Se procedimentos perigosos como esse eram norma a bordo, é surpreendente que o *Aquidaban* tenha se mantido flutuando por um tempo tão longo como 20 anos, sem um incidente grave.

Assina: Herbert Birkett (M.I.Mech.E.)

COMENTÁRIOS DO AUTOR DO ARTIGO

Como é praxe nas seções de cartas dos leitores, a correspondência publicada costuma expressar pontos de vista a partir de ângulos de visão muito limitados. Que diria o Sr. Birkett se conhecesse a vida atribulada do Encouraçado *Aquidaban* ao longo desses 20 anos?

O século XIX foi marcante no desenvolvimento das Marinhas, e o Sr Birkett, na verdade, foi testemunha ocular de uma das muitas dificuldades vividas nessa fase de adaptação às novas tecnologias.

A introdução da eletricidade foi uma delas (a lâmpada elétrica surgiu em 1879).

O nosso homem do mar brasileiro, ainda bronco e rude, pois guardava características da Marinha a vela, era também ingênuo e incapaz de identificar a necessidade de medidas de segurança elementares no manuseio de pólvora quando na presença de equipamentos elétricos.

*
* *

O *Aquidaban* de 1906 já não era o mesmo da época de sua incorporação.

Ainda que não possamos assegurar que a deficiência apontada pelo Sr. Birkett tenha sido corrigida, podemos inferir que não mais deveria existir em 1906, pois os canhões da bateria principal, originalmente de 233,68 mm (um pouco mais que 9 polegadas) passaram a ser de 203 mm ou 8 polegadas durante a modernização iniciada em 1896. Mesmo se assim não fosse, as medidas corretivas (de adaptação dos alojamentos das novas cargas no paiol) parecem de simples execução.

O navio foi ator importante de inúmeros acontecimentos da nascente República.

Participou do movimento que derrubou o Presidente Deodoro da Fonseca, em 1891, e da Revolta da Armada de 1893, quando forçou a Barra do Rio de Janeiro por três vezes, com oposição das fortalezas da costa.

Por fim, foi afundado pela torpedeira *Gustavo Sampaio*, em Santa Catarina, em 16 de abril de 1894.

Posto a flutuar, após reparos seguiu para a Europa a fim de ser submetido a uma remodelação, aí incluída a modernização do sistema de armas.

Em sua última comissão, conduzia experiências com o telégrafo sem fio e trazia a bordo parte da comitiva ministerial que conduzia estudos sobre a localização de um novo porto militar na Baía da Ilha Grande, o que nunca se concretizou.

O detalhado relatório técnico então elaborado não indicou a causa da explosão, “embora houvesse inicialmente a desconfiança de que a pólvora cordite armazenada em paiol pouco refrigerado tenha sido responsável pela explosão”.(3)

Note-se que a explosão do *Aquidaban* não é um evento isolado.

Entre a explosão do Encouraçado norte-americano *Maine*, na Baía de Havana, em 1898, e a do Monitor inglês *Glatton*, em 1918, 16 encouraçados foram destruídos por acidentes desse tipo, sendo um deles poucos meses antes do *Aquidaban* (o Encouraçado *Mikasa*, que fora capitânia do Almirante japonês Togo, na Batalha de Tsushima, em 1905). (3-114)

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Encouraçado /; *Aquidaban* (Enc.); Acidente;

REFERÊNCIA BIBLIOGRAFIA

1. Dicionário Marítimo Brasileiro (1ª edição). Clube Naval – Seção Cultural. Rio de Janeiro. 1961
2. História Naval Brasileira, Vol. Quinto, Tomo 1B, Serviço de Documentação da Marinha. 1997. p.248.
3. Mendonça, Lauro. “O *Aquidaban* e seu Trágico Destino. *Revista Marítima Brasileira*, 3º trimestre 1994. Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro. p 103-114.
4. “The Navy League Journal” (Vol. XL – Nº 3), março de 1906, p. 2 (fragmento, sem outros dados).

As leis por demais suaves são raramente obedecidas; as demasiado severas raramente são executadas.

Benjamim Franklin



REVISTA



MARITIMA BRASILEIRA

A SEGUNDA REVISTA MAIS ANTIGA DO MUNDO

Preço de 9 vells. 1851/1860

A Revista Marítima Brasileira completou 152 anos em 1º de março de 2003. Fundada em 1851 pelo

Primeiro Tenente Sabino Elói Pessoa,

foi a segunda revista mais antiga do mundo a tratar de assuntos marítimos e navais.

Conforme os registros obtidos, a Rússia foi o primeiro país a

lançar uma revista marítima, a *Morskoi Sbornik*, (1848),

seguida do Brasil com a *Revista Marítima Brasileira* (1851),

França – *Revue Maritime* (1866),

Itália – *Rivista Marittima* (1868),

Portugal – *Anais do Clube Militar Naval* (1870),

Estados Unidos – *U.S Naval Institute Proceedings* (1873)

e

República Argentina – *Boletín Del Centro Naval* (1882).