



UMA LONGA VIAGEM DE INSTRUÇÃO

CMG (RMI) Pedro Gomes dos Santos Filho

“No edifício do Ministério da Marinha, um repórter do jornal A Noite consegue uma breve entrevista com o Ministro, Almirante Henrique Aristides Guilhem.

– As avarias foram de grande vulto?

– Não tão grandes, quero crer, como a princípio pareceram. Esperamos receber uma carta-aérea do engenheiro naval Raul Regis Bittencourt, que está em Porto Rico, para onde se transportou deixando os EUA, a fim de acompanhar os serviços de salvamento do navio, dando notícias sobre as avarias.

– Ministro, o senhor tem conhecimento sobre uma carta que o Comandante do navio escreveu à esposa, despedindo-se e comunicando-lhe, também, a deliberação firme que tomara de não sobreviver, caso não fosse salvo o seu barco?

– Não conheço tal carta, mas é do Código de Honra da Marinha o marinheiro morrer com o seu navio”.

1938 não transcorria tranqüilo para o recém-implantado Estado Novo. Nem tanto pela perda da Copa do Mundo, embora o Presidente Getúlio Vargas tenha percebido a importância política do futebol, ao registrar no seu diário, após o jogo Brasil x Itália, que “a perda do *team* brasileiro para o italiano causou uma grande decepção e tristeza no espírito público, como se tratasse de uma desgraça nacional”. A derrota da

seleção, de certa forma, era ruim para a imagem do seu governo de força, mas isso não se comparava com o que já havia ocorrido naquele ano. O que realmente preocupou o Presidente no primeiro semestre de 38 não foi o futebol. Foram as tentativas de golpe empreendidas pela Ação Integralista Brasileira (AIB), partido político paramilitar que, pelas mensagens idealistas e disciplinadoras de seus programas, contava com a simpatia de diversos oficiais e praças da Marinha.

Uma das tentativas ocorreu no dia 11 de março. Alertados por um alarme que significaria o início da rebelião, 13 Guardas-Marinha (GM) de uma turma aquartelada na Escola Naval, ilha das Enxadas, junto com outros militares que serviam naquele local, prenderam a guarda de fuzileiros navais, recolheram munições e armas da escotaria e as embarcaram em uma lancha que os levaria ao encontro de outros amotinados. Quando tudo estava pronto, a má notícia. O alarme era falso. Telefonema de um dos cabeças da conspiração ao GM de serviço desfez o mal entendido e mandou cancelar a ação. Os guardas-marinha, sem outra opção, entregaram-se ao Oficial de Serviço que momentos antes haviam feito prisioneiro. Instaurado o Inquérito Policial Militar (IPM), os 13 GM foram

demitidos¹ do Serviço Ativo da Marinha e, provavelmente, nunca souberam de onde partiu o tal alarme.

Exatos dois meses depois, durante a madrugada, ocorreu na capital da República o episódio conhecido como “Levante Integralista”. Das diversas ações planejadas pelos revoltosos apenas quatro foram efetivadas, todas com a participação de elementos da Marinha. Alguns grupos tentaram seqüestrar autoridades militares em suas residências; o edifício do Ministério da

Marinha foi ocupado por sargentos comandados por um Primeiro-Tenente; cinco oficiais assumiram o comando do cruzador Bahia, após dominarem o oficial de serviço. Nenhuma ação logrou êxito. Não conseguiram efetuar os seqüestros, o ataque ao

Ministério foi rechaçado por um destacamento de fuzileiros – que chegou a bombardear os rebeldes com artilharia de campanha de 75 mm – e, após evoluir pela baía e não conseguir adesões ao movimento, os revoltosos do cruzador se renderam.

A quarta ação, a mais importante, também não deu certo. Previa a invasão do palácio Guanabara e a conseqüente prisão do Presidente. A data escolhida tinha um motivo. O comandante da guarda de fuzileiros navais de serviço no palácio, um Primeiro-Tenente fuzileiro naval ligado aos revolucionários, facilitaria a ação. Um sargento fuzileiro ficou encarregado de fabricar cópias das chaves necessárias. No início, tudo correu como planejado. O chefe da guarda isolou seus comandados numa sala e abriu os portões.

Cerca de 50 integralistas armados invadiram o palácio presidencial, obrigando o Presidente, sua filha e alguns auxiliares a se esconder e, de suas janelas, abrir fogo contra o inimigo inesperado. O ataque só foi totalmente rechaçado quando, depois de algum tempo de renhido combate, chegaram reforços do Exército e da Polícia comandados pelo Ministro da Guerra em pessoa. Nas diversas ações houve algumas mortes e várias prisões. Os militares da Marinha presos foram

confinados na ilha de Fernando de Noronha. A AIB foi declarada ilegal e seu fundador, Plínio Salgado, exilado em Portugal. Apesar do perigo a que foi submetido, nada do que aconteceu abalou o Presidente.

“Horas após o ataque frustrado, Getúlio fez a pé, sob aclamações populares, o percurso entre os palácios Guanabara e do Catete, onde recebeu os cumprimentos do Corpo Diplomático e despachou normalmente com seus Ministros”.

Não deve ter sido fácil para o Ministro da Marinha

o despacho com o Presidente. Era grande o número de militares da sua Força envolvidos nas ações com a intenção de depor as autoridades constituídas e implantar um novo regime de governo no país. A seu favor, o fato de a própria Marinha ter combatido com sucesso os revoltosos.

Apesar do possível desconforto, o despacho ocorreu normalmente. As relações de cordialidade e respeito entre as duas autoridades não ficaram estremecidas. Tanto é que, em 11 de junho, por ocasião do almoço em homenagem à inauguração das novas instalações da Escola Naval, na ilha de Villegagnon, o Almirante Guilhem pronunciou longo discurso, onde afirmou: – “A Marinha de Guerra, Senhor Presidente, vem constatando que Vossa Excelência tem sido promotor do seu desenvolvimento, consagrando com alta autoridade os esforços que ela faz”. Ao final, propôs um brinde, saudando: – “Senhor Presidente, os Almirantes aqui presentes, em nome da Marinha, erguem suas taças em honra a Vossa Excelência.”

Ao erguer a sua taça, o Ministro não imaginava que em breve teria outra má notícia a transmitir ao Chefe da Nação.

No dia 24 de julho, em viagem de instrução de Guardas-Marinha, o Navio-Escola (NE) “Almirante Saldanha” encalhou na entrada da Barra de San Juan de Porto Rico.

Não foi a primeira vez na Marinha do Brasil que um acidente com um navio transportando Guardas-Marinha interrompia definitivamente uma viagem de instrução.



Na madrugada de 21 de maio de 1893, o cruzador “Almirante Barroso” com Guardas-Marinha da Turma de 1891, navegando no Mar Vermelho, foi sacudido por uma forte pancada e começou a fazer água. O Comandante, considerando o navio perdido, ordenou o abandono. No desembarque para terra, morreu um oficial de máquinas ao tentar salvar um escaler que encalhara nos arrecifes. Pela manhã, passou um barco de bandeira turca e levou um oficial do “Barroso” a Suez para buscar auxílio. A tripulação permaneceu acampada três dias na praia, até chegar um pequeno cruzador inglês de nome Dolphin, que recolheu os naufragos. O navio foi perdido. Comandava o cruzador o Capitão-de-Fragata Joaquim Marques Batista de Leão, digno e competente oficial. Absolvido no Conselho de Guerra, tornou-se mais tarde Ministro da Marinha. A situação política conturbada daqueles dias – estava prestes a eclodir a Revolta da Armada – e a precariedade dos meios de comunicação da época fizeram com que o naufrágio não tivesse grande repercussão no Brasil.

No caso do encalhe do NE “Almirante Saldanha”, ao contrário, a repercussão foi bastante significativa.

Lançado ao mar havia menos de cinco anos (dezembro de 1933), o “Saldanha” era por ocasião do acidente um navio praticamente novo. Havia feito somente duas viagens de instrução, além da viagem inaugural. Nesta jornada, vindo da Inglaterra, onde foi construído, escalou em diversos portos da Europa, Salvador e Vitória, antes de chegar ao Rio de Janeiro. “Sua chegada, em 24 de outubro de 1934, foi apoteótica. Decretado feriado na cidade, as praias ficaram abarrotadas de gente para ver o veleiro navegando com todo pano, escoltado por contratorpedeiros e rodeado de centenas de embarcações, entrar à barra, em meio a salvas das fortalezas e um desfile de diversas aeronaves da Aviação Naval”. Era um navio especial. Não havia quem ficasse indiferente à sua passagem quando navegando à vela. Herdou do NE “Benjamin Constant” o apelido “Cisne Branco”. Tornou-se um símbolo para a Marinha e, de certa maneira, para o governo de Getúlio. Com efeito, era uma má notícia para o Ministro transmitir àquele que havia autorizado a construção do navio, agravada por um pequeno detalhe. A madrinha do “Saldanha” era a Sra. Darcy Vargas, esposa do Presidente.

A notícia foi explorada pela Imprensa. Era o tempo em que as Forças Armadas freqüentavam as primeiras páginas dos então chamados periódicos. Saíram fotos do navio encalhado em diversos jornais. Reportagens apressadas foram publicadas com versões

diferentes sobre o acidente e as condições do navio. O rádio, ainda adolescente, mas já uma “coqueluche nacional”, também noticiou o fato. Os assuntos do momento eram o NE “Almirante Saldanha” e a Viagem de Instrução de Guardas-Marinha de 1938.

A viagem de instrução iniciou-se em 23 de abril, com destino a Belém. O planejamento considerava 155 dias de mar e 74 de porto. Devido à situação política, o roteiro não incluía a Europa. Um mês antes da partida do navio, os nazistas haviam anexado a Áustria ao Terceiro Reich.

A quantidade de Guardas-Marinha embarcados não era grande. A Turma de 28 GM estava reduzida a 15. Os demais, seguidores de Plínio Salgado, respondiam ao IPM do alarme falso.

Suspendendo de Belém, o navio escalou nos portos de Port of Spain, La Guaira, Cartagena, Cristobal e Kingston, cumprindo as formalidades de praxe. Em 22 de junho, atracou no porto de Havana.

Neste porto, a festa a bordo foi um tremendo sucesso. Conjuntos musicais locais revezaram com a banda do navio e tocaram até altas horas, animando o sarau. Presentes no baile o Presidente Federuco Laredo Brú, o ex-Presidente José A. Barnet e várias autoridades, exceto a principal, “El Jefe del Ejército”, Coronel Batista, que mandava mais do que todas juntas. Este recebeu, no dia seguinte, a visita formal do Comandante do navio, acompanhado do Encarregado de Negócios brasileiro, para um “Ponche de Honor”, evento que, por envolver o Coronel, foi mais noticiado do que a badalada festa.

Ex-Sargento revolucionário, Fulgêncio Batista tornou-se Chefe do Exército (nomeado por ele mesmo), eminência parda de presidentes, Senador, Presidente eleito e ditador implacável até ser exilado pelo golpe capitaneado por Fidel Castro.

No período de 1933 a 1958, Batista exerceu rigoroso controle sobre a população daquela ilha. Rigoroso, mas não total. Na travessia Havana – Washington, ao executar sua limpeza de rotina, um marinheiro do “Saldanha” encontrou um clandestino escondido dentro de um bote salva-vidas. Era um menino cubano de 15 anos, Pedro Sanchez, que explicou ter subido a bordo por estar faminto. O rapaz foi muito bem tratado pela tripulação, conseqüência da cordialidade brasileira. O navio, ao contrário, depois da partida não recebeu o mesmo tratamento das autoridades cubanas. Ao serem contatadas, via rádio, solicitando o que fazer com o adolescente, as autoridades esqueceram os laços de amizade estreitados durante

a estadia do navio e responderam com uma ríspida mensagem: “O problema é vosso! Desembarquem o clandestino em Nova Iorque para ser deportado para Cuba”.

Com o caso Pedro Sanchez para resolver, o Navio-Escola atracou em Washington no dia 28 de junho. A eficiência norte-americana solucionou de pronto o problema. O difícil deve ter sido, depois da hospitalidade brasileira e de conhecer Washington e Nova Iorque, convencer o rapaz a voltar para casa. Após sair de bordo, o clandestino foi rapidamente esquecido. Colaboraram para isso o deslumbramento com o porto e os elogios recebidos pelo navio.

“Diga ao Comandante do navio que nunca subiu o Potomac um navio de guerra estrangeiro em igual estado de ordem, conservação e limpeza” foram as palavras do Secretário da Marinha, interino, Sr. Charles Edison, ao Adido Naval brasileiro. Este, por sua vez, em ofício dirigido ao Chefe do Estado Maior da Armada, elogiou a “perfeita navegação realizada em tão precárias condições de tempo”, durante a travessia de 80 milhas náuticas entre o ponto de fundeio, onde embarcou o práctico, e o local da atracação. Outro elogio marcante foi recebido ao término da visita protocolar das autoridades locais. Nem tanto pelo conteúdo – quase padrão – mas pelo autor, o Comandante de Operações Navais, Almirante Willian D. Leahy, primeiro oficial das Forças Armadas norte-americanas a receber cinco estrelas (*Fleet Admiral*). Tal a envergadura moral deste militar que, nos anos 60, batizou uma classe de navios de guerra (cruzadores com mísseis), tradicional homenagem das Marinhas aos seus homens de vulto.

Após oito dias em Washington, com diversos elogios na bagagem, o navio suspendeu com destino a Nova Iorque, aonde chegou às 18 horas do dia 8, atracando no Riverside, cais nº 99, próximo à Rua 59. Um programa de representações mais suave permitiu à tripulação conhecer as atrações da “cidade que nunca dorme”.

A acolhida do navio no coração dos Estados Unidos foi exemplar. A visita do “Saldanha” foi uma pequena amostra da “Política da Boa Vizinhaça”, política de aproximação com o Brasil, implantada pelos EUA no ano seguinte, quando perceberam o flerte de Getúlio Vargas com a Alemanha. Entretanto, a visita ao território norte-americano não havia terminado. Faltava o Estado Livre Associado de Porto Rico. Para a bela ilha do Caribe, o navio rumou em 18 de julho.

A travessia ocorreu sem anormalidades. Na

chegada, em 24 de julho, foi diferente. A má visibilidade reinante e a ausência do práctico no local combinado aumentaram o risco da aterragem. O navio demandou a entrada do porto navegando muito junto à costa. Após ficar parado por cerca de 15 minutos aguardando o práctico, o “Saldanha” caiu mais para terra. As profundidades começaram a decrescer rapidamente e começou-se a avistar arrebentações pela proa e por boreste. O Comandante mandou chamar o Senhor Mestre do Navio para preparar para o fundeio, mas sentindo que o navio se aproximava em demasia da costa, ordenou: “Máquinas adiante toda força; todo o leme a bombordo”! Não adiantou. O navio, que obedecia ao leme muito lentamente, tocou com o seu boreste na orla do banco que se estendia para W-NW da ilha das Cabras, encalhando. A ordem de máquinas atrás toda força, ordenada em seguida, não surtiu efeito. Medidas como aliviar o navio, transferir a água e o óleo de tanques e espisar um ancorote pela popa, evitando maior caimento para cima do banco, foram tomadas. Aos navios próximos, o sinal “Estou encalhado” foi transmitido. Não havia alternativa para o Comandante.

O Capitão-de-Fragata Washington Perry de Almeida ingressou na Escola Naval em 1902, época em que a EN estava sob a influência da rigidez do Barão de Jaceguay, herói da Guerra do Paraguai e único Oficial de Marinha membro da Academia Brasileira de Letras.

Realizou a Viagem de Instrução de GM em 1906, a bordo do NE “Benjamim Constant”. Ao regressar, embarcou em diversos navios e participou, em 1910, de mais uma viagem de instrução no mesmo Navio-Escola, sob o Comando de seu tio, Capitão-de-Fragata Felinto Perry. Imediatou os contratorpedeiros Maranhão e Piauí. Comandou o Contratorpedeiro Pará. Do submersível (assim eram chamados os submarinos) F5 foi Imediato; e o segundo, Comandante.

Ganhou, em 1929, o Prêmio Jaceguay, pelo melhor trabalho literário sobre o tema “Como se deve educar o Aspirante e o Guarda-Marinha para a formação do perfeito Oficial de Marinha”.

Em meados de 1930, foi promovido a Capitão-de-Corveta e assumiu o cargo de Comandante do Corpo de Alunos da Escola Naval, na ilha das Enxadas, onde morou com a família por cerca de dois anos.

Casado e pai de quatro filhos, três rapazes e uma menina, era, segundo seus pares, “um oficial muito acatado na classe, estudioso, honesto no cumprimento

de seus deveres e disciplinador, mas, diziam, um pouco teimoso”.

Em 18 de janeiro de 1937, no posto de Capitão-de-Fragata, assumiu o Comando do Navio-Escola “Almirante Saldanha”.

Com as pancadas que o casco do “Saldanha” dava no fundo, a água começou a penetrar pelo túnel do hélice. Pouco tempo depois, a praça de máquinas começou a alagar e, quando atingiu o quadro elétrico, o navio ficou sem energia, interrompendo o funcionamento das bombas de esgoto. Os socorros de terra começaram a chegar, mas o único rebocador existente em Porto Rico estava avariado, impedindo um reboque de imediato, ação que poderia ter retirado o navio do banco antes que suas obras-vivas sofressem muito. O Comandante ordenou o desembarque da tripulação e permaneceu a bordo, acompanhado de alguns oficiais e praças.

Enquanto o navio recebia o auxílio improvisado de meios disponíveis na área, o Governo brasileiro contratou uma firma norte-americana, que enviou dois rebocadores com diversos equipamentos e pessoal especializado em operações de salvamento marítimo. O socorro efetivo chegou em 29 de julho, cinco dias após o acidente. Neste mesmo dia, à noite, apresentou-se a bordo o Capitão-de-Corveta (EN) Raul Regis Bittencourt, para fiscalizar e acompanhar os serviços.

A faina continuou pesada e longa. A 8 de agosto, um fato novo veio perturbar o andamento dos trabalhos: um aviso meteorológico noticiou a movimentação de um ciclone na direção de Porto Rico. Autoridades locais sugeriram que não ficasse ninguém a bordo.

No mês de agosto, naquela área, os ciclones são temidos pelas populações, tendo em vista a sua violência. Recebem, por tradição e talvez com a esperança de minimizar os prejuízos, o nome do santo do dia em que ocorrem. São Domingos não foi muito benevolente. O furacão foi de grande intensidade. Providências comopear o material volante e alagar alguns compartimentos baixos foram tomadas. A bordo ficaram somente o Comandante, o oficial engenheiro, três oficiais da tripulação, nove funcionários da firma de salvamento, e algumas praças, entre elas o despenseiro do Comandante que, contrariando a ordem do seu superior para baixar a terra, permaneceu no navio em apoio ao Chefe. Lealdade típica dos homens do mar. Durante nove horas o navio foi sacudido por enormes vagalhões e

ventos fortes, que provocaram diversas avarias. Um operário ficou ferido. No final da noite, tudo se acalmou.

Enquanto isso, em terra, os Guardas-Marinha e parte da tripulação eram acolhidos pelo Governador, que tinha o sugestivo sobrenome de Winship.

A vida do Governador Blanton C. Winship, em meados de 1938, também não estava nada tranqüila, culpa da situação política na ilha que governava. No dia seguinte ao encalhe, durante as comemorações pelos 40 anos da invasão da ilha por tropas dos Estados Unidos, ele foi alvo de um atentado no qual morreram um policial e o fanático nacionalista que tentou assassiná-lo. Mesmo vivendo dias conturbados, o Governo prestou todo apoio ao pessoal do “Saldanha”, que ficou alojado em um quartel do Exército até embarcar, em 23 de agosto, no navio “Prudente de Moraes”, do Lloyd Brasileiro. A chegada ao Rio de Janeiro ocorreu a 8 de setembro. Curiosa e desafortunadamente, o “Prudente de Moraes” também viria a encalhar, cerca de três anos mais tarde, no estreito de Magalhães.

Após quase um mês de trabalhos árduos, a equipe de salvamento, apesar das avarias no casco, conseguiu colocar o “Saldanha” para flutuar. Os dois rebocadores da firma contratada rebocaram o navio para dentro do porto. Não foi uma faina tranqüila. “Com banda de 30º para boreste, o navio deslocou-se ameaçado pelas ondas, com o pessoal a bordo agarrado aos pés de carneiro, torcendo para que a inclinação não ultrapassasse seu limite de estabilidade”. Uma nova tempestade com ventos fortes estava se formando. Após manobra precisa dos rebocadores, o navio fundeou em águas abrigadas, livre das ameaças dos ventos e temporais.

Ao saber da boa notícia, 80 alunos da Escola Almirante Saldanha da Gama, no Rio de Janeiro, compareceram ao Gabinete do Ministro da Marinha para demonstrar seu contentamento pela recuperação do navio.

Os reparos continuaram por cerca de quatro meses, até que no dia 14 de dezembro, às 9h30m, iniciou-se o reboque pelo rebocador brasileiro “Comandante Dorat”, único no país com capacidade de executar aquela difícil tarefa.

As festas de fim de ano não tiveram a menor graça para a reduzida tripulação embarcada no “Saldanha”. Além disso, a chegada ao porto base, a 31 de janeiro de 1939, em nada se pareceu com o regresso de um Navio-Escola. Não havia banda de música, nem

multidão saudosa no cais, muito menos flâmula de fim de comissão tremulando no mastro. Durante a travessia, vendo seu querido barco navegar a reboque, situação indesejada para qualquer marinheiro, o Comandante já se sentia punido. Para ele, a punição começara antes do início do inquérito.

O Comandante e o Encarregado de Navegação foram a julgamento em Conselho de Guerra, na Primeira Auditoria da Marinha. O primeiro foi condenado a sete meses de prisão; e o segundo, absolvido. A aproximação do navio à terra vindo de oeste, navegando muito próximo à costa, confiando apenas nas indicações do ecobatímetro e fiando-se em uma carta com escala inadequada, caracterizou a atuação do Comandante como imprudência. “Em contraposição, foram pontos positivos: a atitude corajosa e digna do Comandante depois do encalhe e durante o julgamento que se seguiu, assumindo toda a responsabilidade e afastando qualquer laivo de culpa de seus auxiliares, o que levou o representante do Ministério Público a incluir em sua acusação (na qual pedia a condenação do Comandante) a afirmativa de que “seu procedimento depois do encalhe fora uma página que iria servir de exemplo para as gerações futuras”, e a ordem e a disciplina que reinaram durante o acidente, no desembarque da guarnição e nas operações de salvamento que se seguiram. Tendo apelado para o Superior Tribunal Militar, o Comandante Perry foi absolvido, depois de cumprir dois meses de sua pena, a 27 de novembro de 1939”.²

O acidente com o “Saldanha” não interrompeu a carreira do seu Comandante. Promovido a Capitão-de-Mar-e-Guerra (CMG) em 1940, foi nomeado Capitão dos Portos do Estado de Pernambuco. Estando em curso a 2ª Guerra Mundial, recebeu diversos elogios pelo apoio prestado às divisões de navios de guerra da esquadra norte-americana que atracavam no porto de Recife, inclusive do Almirante Jonas H. Ingran, Comandante das Forças do Atlântico Sul e da 4ª Esquadra dos Estados Unidos. Antes de ser transferido para reserva em 8 de abril de 1945, exerceu, como CMG, os cargos de Vice-Diretor e Diretor Geral do Pessoal da Armada.

Na reserva, promovido a Contra-Almirante, foi nomeado Juiz do Tribunal Marítimo. Por ter estado em atividade durante os períodos de guerra e mais de trinta anos de serviço, alcançou os postos de Vice-Almirante e Almirante de Esquadra.

O “Saldanha” ficou pronto para realizar a viagem de GM de 1940 e permaneceu como Navio-Escola até

1954, quando realizou sua última viagem de instrução. Em 1957, começou a operar como Navio-Oceanográfico. Em 1990, foi submetido à Mostra de Desarmamento, após 56 anos de bons serviços à Marinha.

Para um Oficial de Marinha de “passado profissional exemplar e moral irrepreensível”, os dois meses de prisão foram rigorosa punição, atenuada apenas pela visita eventual de parentes e amigos. Mas a prisão não foi o único castigo. Durante o período em que esteve preso, podia, da janela do camarote, ver seu querido navio em reparos no dique e pensar que tudo poderia ter sido diferente. Para o Comandante Perry de Almeida, a Viagem de Guardas-Marinha de 1938 nunca terminou. Foi uma longa viagem de instrução.

Ao dar a entrevista para o jornal “A Noite”, o Ministro da Marinha não tinha conhecimento, mas a carta do Comandante endereçada à esposa existiu. Escrita sob forte emoção, foi entregue na sua residência, deixando os familiares apreensivos devido à firme convicção de não abandonar o seu barco, qualquer que fosse o seu destino. Não foi um ato de heroísmo ou desespero, mas apenas a decisão de um homem do mar. Como disse o Almirante Guilhem ao repórter: “É do Código de Honra da Marinha o marinheiro morrer com o seu navio”.

BIBLIOGRAFIA

1. BITTENCOURT, Júlio Regis. *Memórias de um engenheiro naval: uma vida, uma história*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 2005.
2. BRASIL. Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira, Volume V, Tomo II*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.
3. BRASIL. Serviço de Documentação Geral da Marinha. *Subsídios para a história marítima do Brasil, Volumes 1 e 2*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1938/39.
4. GAMA, Artur Oscar Saldanha da. *Brasileiros no sinistro triângulo das Bermudas*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984.
5. PEREIRA, Leonardo Afonso de Miranda. *Footballmania*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

Notas:

¹ Mais tarde foram anistiados e três chegaram a Almirante.

² *História Naval Brasileira, Volume V, Tomo II, p. 168.*