



## DOIS NAVIOS, MESMO DESTINO

*“Que os navios, assim como os homens, têm alma,  
os velhos marinheiros estão cansados de saber”.*

*Cecil Shepard – Almirante inglês*

---

CMG (RM1) Pedro Gomes dos Santos Filho

---

Estados Unidos da América, janeiro de 1920. O praça Raimundo Nonato<sup>1</sup> encontrava-se a bordo do Encouraçado “São Paulo” prestes a finalizar um período de grandes reparos e modernização, preparando seu retorno ao Brasil.

O Encouraçado “São Paulo” foi o terceiro navio da MB a ostentar esse nome. Antes dele, dois navios foram batizados de “São Paulo”. Um vapor fretado para transporte de tropas na Guerra do Paraguai e um encouraçado com construção prevista no Programa

Julio de Noronha de 1904 que, embora já tivesse Comandante nomeado, não chegou a ser construído.

Chegou ao Brasil cinco meses após a chegada do seu “irmão”, o Encouraçado “Minas Gerais”. Em 1920, com menos de 15 anos de serviço, o “São Paulo” já tinha muitas histórias para contar.

Na sua viagem inaugural para o Brasil, em 1910, conduziu o Presidente eleito Marechal Hermes da Fonseca, de Cherbourg para o Rio de Janeiro, com escala em Lisboa. Nessa escala, um fato curioso. Um Marechal, sobrinho do Marechal responsável pela Procla-

---

<sup>1</sup> Personagem fictício.



mação da República no Brasil, pôde assistir à Proclamação da República em Portugal.

Pouco tempo depois da chegada ao Rio de Janeiro, seus marinheiros, em conjunto com marinheiros de outros navios da Esquadra, se revoltaram, dando origem ao Movimento conhecido como Revolta dos Marinheiros ou da Chibata.

Raimundo conhecia a história do seu querido barco. Costumava escutar com atenção as histórias contadas pelos companheiros mais antigos, durante os períodos de recreação. Marinheiro de escol, fazia parte de uma tripulação que tinha amor pelo seu navio e orgulho de servir a bordo de uma belonave de linhas elegantes e artilharia poderosa.

O “São Paulo” era um navio que primava pela

organização. Um documento pioneiro denominado Organização Interna Administrativa – OIA, baseado em documento semelhante adotado por navios da marinha norte-americana, regia as fainas e os trabalhos diários.

A disciplina e apresentação marinheira do navio chamavam atenção. As fainas de baldeação, lavagem de sacos e macas, limpeza dos amarelos e outras eram realizadas com afinco pela guarnição.

A tradicional faina “Lona e areia”, onde o convés com piso de madeira era coberto por uma lama de areia e esfregado pelos militares da tripulação calçados com chinelos de lona adaptados, mantinha o tabuado sempre limpo.

O pagamento de vencimentos a toda tripulação

com dinheiro vivo e devidamente envelopado era rápido e corretamente executado pelos Encarregados de Divisão.

Nos dias festivos se embandeirava em arco; à noite acendia a iluminação de festa.

O pessoal da Divisão de Serviço revezava-se de pé, rodando quarto, atento aos detalhes necessários à boa apresentação de seu navio. Pintura do costado sempre bem executada, Bandeira Nacional, de Cruzeiro, pavilhões e flâmula de comando atopetados sem enroscar nos respectivos mastros e adriças, praças de máquinas sem água e sujeira nos porões eram pontos de honra exigidos pelo Comando.

Recebia com garbo e distinção os visitantes ilustres. Presidentes da República eram hóspedes a bordo em viagens ao estrangeiro.

Era uma escola para os Aspirantes que embarcados em viagens de instrução conseguiam aplicar na prática os conhecimentos teóricos aprendidos nas salas de aula da Escola Naval.

No mar, o entusiasmo contagiante da tripulação traduzia-se em excelentes resultados nas fainas e nos exercícios realizados.

Satisfeito com a vida de bordo, Raimundo não imaginava que em pouco mais de quatro anos seu navio estaria envolvido em uma grave crise política. Novembro de 1924 seria para sempre lembrado.

Na manhã do dia 4 daquele mês, chega ao Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, a notícia alarmante: a tripulação do Encouraçado “São Paulo” estava revoltada e apontava os canhões para o Palácio do Catete, sede do Governo.

Na verdade, os revoltosos eram sete tenentes e vários praças que conseguiram dominar o navio, quando parte da guarnição estava licenciada. O Almirante Alexandrino ao tentar, sem sucesso, ir a bordo argumentar com os revoltosos, dirigiu-se ao Encouraçado “Minas Gerais” e ordenou ao Comandante preparar para atacar o navio revoltado. Antes de qualquer reação por parte do navio irmão, o “São Paulo” suspendeu e saiu da Baía de Guanabara sob o fogo do forte Copacabana e da fortaleza Duque de Caxias. A fortaleza de Santa Cruz também disparou. Em mar aberto, ao saber que estava sendo perseguido, demandou Montevideú, onde a guarnição solicitou asilo.

Findo esse período o “São Paulo” tornou a ser um navio exemplar da Esquadra, com sua eficiência e disciplina admiradas pelas outras unidades navais.

Após diversas comissões e muitas milhas navegadas, sua vida operativa chegou ao fim.

14 de julho de 1951 não foi um dia feliz para a Marinha. A cerimônia de Mostra de Desarmamento do navio tinha clima de funeral. Alguns oficiais e praças que um dia pertenceram a sua tripulação não conseguiam esconder a vontade de chorar. Depois da leitura do documento oficial que formalizava a sua baixa, foram arriadas as bandeiras e a flâmula de comando. O Encouraçado “São Paulo” deixava de ser um navio de guerra.

Em novembro do mesmo ano, já na Reserva, Raimundo toma conhecimento da triste notícia: – URGENTE! AFUNDOU O CASCO DO EX-ENCOURAÇADO SÃO PAULO! – Vendido como sucata para um estaleiro inglês e seguindo a reboque para Inglaterra a fim de ser desmontado, o casco do ex-Encouraçado “São Paulo” não resistiu ao mau tempo e afundou ao se aproximar da zona dos Açores. Na noite de 6 de novembro, o casco soltou-se dos cabos que o ligavam aos rebocadores, perdendo-se na escuridão, terminando por afundar em local de coordenadas desconhecidas. Aquele que fora um bravo navio levou consigo sua última tripulação composta de oito homens e repousou para sempre no fundo do mar.

xxx

Estados Unidos da América, janeiro de 1952. O praça Raimundo Nonato Filho encontrava-se a bordo do Cruzador “Tamandaré”, prestes a iniciar um período de treinamentos, preparando sua vinda ao Brasil.

O Cruzador “Tamandaré” foi o terceiro navio da MB a ostentar esse nome. A homenagem ao Almirante Joaquim Marques de Lisboa já havia sido feita nos costados de um encouraçado construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, participante da Guerra do Paraguai, e de um cruzador, também construído pelo Arsenal, que tomou parte ativa na Revolta da Armada.

Chegou ao Brasil quatro meses após a chegada do seu “irmão”, o Cruzador “Barroso”. Em 1952, com menos de 15 anos de serviço, o “Tamandaré” já tinha muitas histórias para contar.

Sobrevivente da 2ª Guerra Mundial, onde operou com o nome de USS “Saint Louis”, era considerado um navio valente e dotado de sorte. No dia do ataque japonês à Esquadra do Pacífico, em Pearl Harbour, o “Saint Louis” encontrava-se atracado ao píer de Southeast Lock. Mesmo atracado, conseguiu abater três aviões inimigos. Foi o primeiro navio de porte a deixar

a base americana no Pacífico. Ao entrar no canal navegável, foi atacado por um minissubmarino japonês, mas os torpedos explodiram nos recifes, a menos de 200 jardas do navio. Na batalha de Kolombangara, no Pacífico, o “St. Louis” recebeu um torpedo que avariou sua proa, mas não conseguiu afundá-lo. Sobreviveu a ataques aéreos e a uma ação suicida de *kamikaze*. Fazia jus ao apelido de “Lucky Lou”.

Raimundo Filho conhecia a história do seu querido barco. Costumava escutar com atenção as histórias contadas pelos americanos, durante o recebimento. Marinheiro de escol, fazia parte de uma tripulação que tinha amor pelo seu navio e orgulho de servir a bordo de uma belonave de linhas elegantes e artilharia poderosa.

O “Tamandaré” era um navio que primava pela organização. Um documento denominado Organização Interna Administrativa – OIA, semelhante ao adotado anos antes pelo “São Paulo”, regia as fainas e os trabalhos diários.

A disciplina e apresentação marinheira do navio chamavam atenção. As fainas de baldeação, arejamento de colchões, limpeza dos amarelos e outras eram realizadas com afinco pela guarnição.

A tradicional faina “Lona e areia”, onde o convés com piso de madeira era coberto por uma lama de areia e esfregado pelos militares da tripulação calçados com chinelos de lona adaptados, mantinha o tabuado sempre limpo.

O pagamento de vencimentos a toda tripulação com dinheiro vivo e devidamente envelopado era rápido e corretamente executado pelos Encarregados de Divisão.

Nos dias festivos se embandeirava em arco; à noite acendia a iluminação de festa.

O pessoal da Divisão de Serviço revezava-se de pé, rodando quarto, atento aos detalhes necessários à boa apresentação de seu navio. Pintura do costado sempre bem executada, Bandeira Nacional, de Cruzeiro, pavilhões e flâmula de comando atropetados sem enroscar nos respectivos mastros e adriças, praças de máquinas sem água e sujeira nos porões eram pontos de honra exigidos pelo Comando.

Recebia com garbo e distinção os visitantes ilustres. Presidentes da República eram hóspedes a bordo em viagens ao estrangeiro.

Era uma escola para os Aspirantes que embarcados em viagens de instrução conseguiam aplicar na práti-

ca os conhecimentos teóricos aprendidos nas salas de aula da Escola Naval.

No mar, o entusiasmo contagiante da tripulação traduzia-se em excelentes resultados nas fainas e nos exercícios realizados.

Satisfeito com a vida de bordo, Raimundo Filho não imaginava que em pouco mais de três anos seu navio estaria envolvido em uma grave crise política. Novembro de 1955 seria para sempre lembrado.

Na manhã do dia 11 daquele mês, na certeza de que o Dr. Carlos Luz, Presidente da República em exercício, pretendia dar um golpe e impedir a posse de Juscelino Kubitschek, eleito recentemente, o General Henrique Teixeira Lott, Ministro da Guerra, rebelou-se e desencadeou uma rápida operação militar que destituiu o Presidente. O cargo foi entregue para Nereu Ramos, Presidente do Senado.

Pego de surpresa, Carlos Luz embarcou no Cruzador “Tamandaré” com uma comitiva composta por alguns membros de seu gabinete e outras pessoas. Não tendo condições de governar no Rio de Janeiro, o Presidente deposto pretendia instalar seu Governo em Santos, pois estava informado que a situação em São Paulo lhe era favorável.

Com velocidade reduzida, pois das oito caldeiras apenas uma funcionava, o Tamandaré saiu à barra sob o fogo do forte Copacabana e da fortaleza Duque de Caxias. A fortaleza de Santa Cruz também disparou.<sup>2</sup> Ao receber uma mensagem do Capitão dos Portos do Estado de São Paulo informando não ser o desembarque possível em virtude da posição assumida pelo Exército, o navio regressou ao Rio. Não tendo base em terra e apoio político que lhe desse suporte, Carlos Luz decidiu pela renúncia.

O episódio conhecido como “Novembrada” não afetou a vida a bordo do “Tamandaré”, que continuou a ser um navio exemplar da Esquadra, com sua eficiência e disciplina admiradas pelas outras unidades navais.

Após diversas comissões e atingir a marca de 220.000 milhas navegadas, sua vida operativa chegou ao fim.

28 de junho de 1976 não foi um dia feliz para a Marinha. A cerimônia de Mostra de Desarmamento do navio tinha clima de funeral. Alguns oficiais e

<sup>2</sup> Artigo de Darly Correa – Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.

praças que um dia pertenceram a sua tripulação não conseguiam esconder a vontade de chorar. O evento contou com a presença do primeiro Comandante do navio, o ex-Ministro da Marinha, Almirante Paulo Bósio, antigo oficial do Encouraçado “São Paulo”. Depois da leitura do documento oficial que formalizava a sua baixa, foram arriadas as bandeiras e a flâmula de comando. O Cruzador “Tamandaré” deixava de ser um navio de guerra.

Seis anos depois, já na Reserva, Raimundo Filho toma conhecimento da triste notícia: – URGENTE! AFUNDOU O CASCO DO EX-CRUZADOR TAMANDARÉ! – Vendido como sucata para uma empresa com sede no Panamá e seguindo a reboque para Formosa a fim de ser desmontado, o casco do ex-Cruzador “Tamandaré” não resistiu ao mau tempo e afundou ao se aproximar do Sul da África. O casco apresentou uma banda, que foi se acentuando apesar do reboque seguir a boa velocidade. Na noite de 24 de agosto, por volta das 22h22min, na posição de coordenadas 38° 48’S e 001° 24’W, o ex-cruzador começou a submergir, sendo então largado o cabo de reboque. Por fim, aquele que fora um bravo navio afundou, reponsando para sempre no fundo do mar.

xxx

Incansáveis, o “São Paulo” e o “Tamandaré” prestaram mais de 25 anos de bons serviços à Marinha do Brasil.

Eficientes, disputaram o título de melhor navio com seus “irmãos rivais”, o Encouraçado “Minas Gerais” e o Cruzador “Barroso”. Frequentemente saíram vencedores nessa árdua disputa.

Guerreiros, participaram da 2ª Guerra Mundial. No Atlântico, o “São Paulo”, amarrado a quatro ferros, mas com a tripulação em estado de sobre-aviso e pronto para o combate, fazia a guarda do porto de Recife; no Pacífico, o “Tamandaré”, ainda com bandeira norte-americana e o apelido “Lucky Lou”, sobrevivia a ataques e combatia tenazmente os inimigos japoneses.

Corajosos, desafiaram, em novembro de crise, a artilharia dos fortes Copacabana, Duque de Caxias e Santa Cruz. De modo a não oferecer perigo à população do seu porto sede, não revidaram os tiros das fortalezas. Altivos, conseguiram continuar navegando e sair à barra.

Ciosos da importância que um navio de linha tem para a sua Esquadra, “combinaram a passagem de serviço”. No mesmo ano em que o “São Paulo” teve a sua baixa definitiva, o “Tamandaré” foi incorporado à Marinha do Brasil.

xxx

Raimundo Nonato costumava dizer a seu filho o que sempre ouviu nos conveses onde passou a maior parte da sua vida: “Todos os navios têm alma!”. Pai e filho, ao longo do tempo embarcado, puderam constatar que alguns navios possuem, além de alma, estrela. Outros, ainda mais especiais, têm vontade própria, decidem não se transformar em sucata e escolhem o fundo do mar para seu túmulo eterno. O Encouraçado “São Paulo” e o Cruzador “Tamandaré” eram assim. Navios com alma, estrela, vontade própria e marcantes coincidências nas suas brilhantes trajetórias.

## BIBLIOGRAFIA

BRASIL. Ministério da Marinha. *História Naval Brasileira, Volume V, Tomo II*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.

CORREA, Darly. *Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985*.

GAMA, Artur Oscar Saldanha da. *Brasileiros no sinistro triângulo das Bermudas*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984.