

# REVISTA MARITIMA BRASILEIRA



## SUMMARIO

Marquez Guglielmo Marconi — Cap. de Fragata Didio I. A. da Costa .....	5
Armas não controladas e Navios de Guerra de desloca- mento limitado — S. V. Goodall — Trad. de A. R. ..	11
Catastrophe da Corveta D. Isabel — A. J. Victorino de Bárros (Conclusão) .....	21
A Pulpctomia e suas graves consequencias — 2º Tenente cirurgião dentista Zetho C. Caldas .....	69
Notas sobre ataque e defesa das linhas de communicações maritimas — Cap. de Corveta Jorge Paes Leme ..	75
Revista de Revistas — A. R. ....	109
Aviões e Submarinos — C. F. X. ....	139
Respiga .....	157
Noticiario .....	177
Necrologia .....	187

# Bibliotheca da Marinha

---

## Relação das Revistas estrangeiras recebidas regularmente pela Biblioteca da Marinha

- ALEMANHA — "Nachrichten für Luftfahrer".  
ARGENTINA — "Economia Argentina". "Revista Militar".  
"Boletim del Centro Naval Argentino".  
CHILE — "Revista de Marina". "Memorial del Ejercito de Chile".  
CUBA — "Neptuno". "Boletim del Ejercito".  
ESTADOS UNIDOS — "U. S. Naval Institute Proceedings". "Scientific American". "Internacional Telephone Review". "Coast Artillery Journal". "Aviation".  
FRANÇA — "L'Aéronautique". "La Revue Maritime". "La Nature". "La pêche Maritime". "Memorial de l'Artillerie Française".  
EQUADOR — "El Ejercito Nacional". "Revista Municipal".  
GUATEMALA — "Revista Militar".  
HESPAÑHA — "Iberica". "España Maritima". "Revista General de Marina". "Técnica".  
INGLATERRA — "The Journal of the Royal Aeronautical Society". "The Journal of the Royal Artillery". "The Naval and Militar Record". "The Nautical Magazine".  
ITALIA — "L'Universo". "Rivista Maritima". "L'Ala d'Italia". "L'Italia Marinara".  
MEXICO — "Revista Aérea". "Revista del Ejercito y de la Marina".  
PERU' — "Revista de Marina".  
PORTUGAL — "Boletim da Agencia G. das Colonias".  
URUGUAI — "Revista Maritima". "Revista Militar y Naval".

Nota — Além das Revistas acima, outras são recebidas irregularmente.



# Willy Meiss

RIO DE JANEIRO  
Caixa Postal 1987

RUA 7 DE SETEMBRO, 209  
Tel. 22-4081

**MATERIAL FERROVIARIO - MARITIMO E AÉREO**



Iluminação Marítima  
Aérea e Terrestre a electricidade, gaz de acetileno, gaz Blau, do

## SYSTEMA "PINTSCH"

PHAROES MARITIMOS E  
AÉREOS

Boias Illuminativas PINTSCH  
de todos os typos.

SIGNAES ACUSTICOS E  
SUBMARINOS  
PINTSCH

## RADIO-PHAROES

Accumuladores Pintsch  
para acetileno dissolvido.

Usinas completas para  
a fabricação deste gaz e de  
outros.

*Iluminação sem sombra  
systema PINTSCH  
para Campos de Aviação*

Indicador de vento  
illuminado PINTSCH

Medidor aphico para a altura  
das nuvens PINTSCH

Solda alumino-thermica "THERMIT"

ESCRITORIO TECNICO

# RAJA GABAGLIA

Engenheiros Civil

CAPITAL..... 1,000:000\$000

Fundado em 1921

Projecta, Administra, Fiscalisa, Empreita, Obras hydraulicas, Concreto armado, Instalações industriaes e electricas, Estradas de Ferro e Rodagem

Rua da Quitanda, 96-1.º Phone 23-3431 Rio de Janeiro

## AO REI DOS MARES



Artigos sanitarios  
e canalizações submarinas

**MEDEIROS SARTORE & C.**

Successores de MEDEIROS & BORGES

**RUA THEOPHILO OTTONI, 162**

Telephone: 24-1096

RIO DE JANEIRO



# COMPANHIA AGA DO BRASIL, S. A.

RUA ANTUNES MACIEL, 31-33--Rio de Janeiro

CASA MATRIZ: STOCHOLM--SUÉCIA

FABRICANTES E FORNECEDORES

**DE**  
**PHAROES** Maritimos e Aero-maritimos de todos os typos, a Acetilene e Electricos.

**BOIAS** de luz de qualquer typto com sino automatico e apito.

**PROJECTORES** Typto Flood-Light para iluminação de campos de aterragem.

**RADIO-PHAROES**

OXIGENIO E ACETILENE DISSOLVIDO  
MATERIAL DE SOLDA



## LIVROS BONS E BARATOS

Quer comprar todos os seus livros com desconto? Associe-se a «PRO LUC», cooperativa dos amigos do bom livro.

Por 20\$000 annuaes o socio receberá:

- 1.º — descontos em todas as compras;
- 2.º — varias novas obras no valor global de 30\$000;
- 3.º — assignatura gratuita do jornal "A Voz de Santo Antonio", com 8 paginas cada vez.

Peça o prospecto explicativo completo á  
«PRO LUCE» — Caixa posto, 23  
Petropolis — Estado do Rio

## THE BRAZILIAN COAL CO. LTD.

RIO DE JANEIRO

Representantes dos Srs. CORY BROTHERS & CO. LTD., de Cardiff e Londres

IMPORTADORES DE CARVAO DE PEDRA — ESTIVADORES.  
SERVIÇO DE REBOCADORES, EMBARCAÇÕES, ETC.

Officinas de machinas, construcção naval e fundições de ferro e bronze na Ilha dos Ferreiros.

Carreiras: ILHA DOS FERREIROS E PONTA D'AREIA

Depositos: ILHA DOS FERREIROS E PONTA D'AREIA

PRAÇA MAUA' N. 7 — 10º Andar — Sala 1003

TELEPHONES: {  
Escritorios..... 23 - 4715  
Deposito..... 28 - 0376  
Idem..... Nltheroy 1373  
Officinas..... 28 - 5464

Endereço Postal: CAIXA 774

Endereço telegraphico: "CAMBRIA"



---

---

# REVISTA MARITIMA BRASILEIRA

Publicação do Ministerio da Marinha

---

Séde: Bibliotheca da Marinha — Edifício do Ministerio da Marinha — Rio de Janeiro

---

---

## SUMMARIO

Marquez Guglielmo Marconi — Cap. de Fragata Didio I. A. da Costa . . . . .	5
Armas não controladas e Navios de Guerra de deslocamento limitado — S. V. Goodall — Trad. de A. R. . .	11
Catastrophe da Corveta D. Isabel — A. J. Victorino de Barros (Conclusão) . . . . .	21
A Pulpectomia e suas graves consequencias — 2º Tenente cirurgião dentista Zetho C. Caldas . . . . .	69
Notas sobre ataque e defesa das linhas de communições maritimas — Cap. de Corveta Jorge Paes Leme . .	75
Revista de Revistas — A. R. . . . .	109
Aviões e Submarinos — C. F. X. . . . .	139
Respiga . . . . .	157
Noticiario . . . . .	177
Necrologia . . . . .	187

## REVISTA MARITIMA BRASILEIRA

---

### REDACTOR-CHEFE

Capitão de Fragata. . . — Didio I. A. da Costa

### REDACTORES

Capitão de Fragata. . . — Renato Bayardino

Capitão de Corveta. . . — Adalberto Rechsteiner

Capitão Tenente. . . . — Affonso Cavalcanti Livramento

Capitão Tenente. . . . — Sebastião Fernandes de Souza

Capitão Tenente. . . . — Cesar Feliciano Xavier





**Marquez Guglielmo Marconi**

# Revista Marítima Brasileira

ANNO LVII

JULHO-AGOSTO DE 1937

Ns. 1-2

## MARQUEZ GUGLIELMO MARCONI

---

Doutor em Sciencias — Doutor honorario das Universidades de Oxford, Glasgow, Aberdeen, Liverpool e Pennsylvania. — Premio Nobel de Physica em 1909. — Ministro Plenipotenciario da Italia na Conferencia da Paz de 1919. — Senador desde 1918. — Presidente da Academia Real de Italia. — Membro do Grande Conselho Fascista.

---

A 20 de Julho, por volta das 4 horas da manhã, expirou Marconi, o grande sabio de estirpe italo-britannica, aos 63 annos de idade, victima de uma crise cardiaca. Nascido em Bolonha, Italia, em 1874, começou os seus estudos em Livorno, continuando-os nas Universidades de Bolonha e Florença, e na Academia Militar daquela segunda cidade.

Mal se lhe esfriava o corpo e já o chefe do governo italiano se inclinava deante dos seus despojos. Mal descambava o sol do pino nos céos romanos, naquelle triste dia, e o ataude era levado da camara mortuaria para a Academia de Sciencias de Italia. Depois os "camisas pretas" o transportaram á Basilica de Santa Maria, onde o governo, o povo, a raça, a alma italiana se inclinaram e ajoelharam deante do



grande luzeiro, extinto depois de haver assombrosamente illuminado sendas obscuras que dilataram o campo por onde agora se lançam e se entrelaçam, em variadas manifestações, a cada instante, as intelligencias ou os espiritos de todo o orbe.

Não foi só a Italia, porém, que fundamente se commoveu á perda immensa. Toda a humanidade se recolheu ao golpe desferido e se inclinou enlutada.

Artifice que sentia certamente que lhe estava no cerebro e no coração uma parcella maior do que a Providencia communmente concede aos homens, o grande Marconi atravessou a vida em estudos e experiencias incessantes, gradualmente assignalados por conquistas surprehendentes no ramo das sciencias em que se notabilizara, succumbindo na marcha gloriosa pela estrada em que andava, a lidar, ora no seu navio-laboratorio, ora nas vastas installações da Academia Real de Italia.

Marconi desapareceu depois da verificação das conquistas que fizeram a sua gloria, sentindo-se com certeza compensado e ufano, porque o seu grande talento e o seu immenso labor lhe fizeram excepcional e feliz a vida, e tambem fizeram orgulhosa a patria e agradecida a especie humana. Desappareceu no pleno esplendor da sua obra. Desappareceu entre fulgurações, graças a elle mesmo, que ampliaram o campo de recreação e actividade collectiva. Desappareceu já conquistador consagrado, a cujo nome e a cuja effigie a Sciencia incansavel e a gratidão dos seus semelhantes puzeram uma moldura esplendida.

Ainda na phase em que a sua mentalidade desabrochava, cinco annos depois da primeira experiencia de telegraphia sem fio, effectuada pelo eminente sabio francez Edouard Branly, interessou-se Marconi pelo problema dessa telegraphia, datando de então as suas primeiras experiencias em Bolonha.

A experiencia, "crucial, decisiva, a experiencia-mãe", do homem de sciencia francez, realizada em 1890, consta de varias memorias que este apresentou, em 1890 e em 1891, á Academia das Sciencias. Depois desse acontecimento Marconi frequentava, em Bolonha, o curso do professor Righi que então estudava e expunha a recente descoberta de Branly. Marconi repetiu as experiencias, varias vezes, do sabio francez, augmentando gradualmente a distancia entre a estação transmissora e

a receptora. Em 1896, expoz as suas experiencias ao governo britânico e no anno seguinte ao italiano. Neste mesmo anno, estabeleceu communicacão radio-telegraphica, na distancia de 9 milhas, entre Lavernock e Brean Down. Montou em Spezia, em seguida, uma estação terrestre para communicacão com os navios italianos a uma distancia de 12 milhas. Na Inglaterra, fez novas experiencias, á distancia de 34 milhas, entre Salisbury e Bath. Em Julho de 1898, o *Express*, de Dublin, durante uma semana, publicou, diariamente, noticias radio-telegraphicas sobre as regatas de Kingstown. Estabeleceu ainda communicacão entre a residencia da rainha Victoria, em Osborne (ilha de Wight), e o Yacht *Osborne*. Em Dezembro do mesmo anno, communicava-se pelo sem fio entre o pharol de South Foreland e a barca-pharol de South Coast. Em 1901, estabeleceu communicacão entre Poldhu e S. João da Terra Nova, á distancia de 250 milhas. Em 1902, a bordo do paquete *Philadelphia*, recebia os signaes de Poldhu até a distancia de 2000 milhas. No fim desse anno, inaugurava o serviço regular transatlantico das estações do Cabo Bretão e de Poldhu, substituidos depois pelas estações de Cliffden e de Glace Bay, sendo estas, por seu turno, substituidas por estações de ondas curtas.

Foi no Instituto Technico de Livorno que Marconi revelou a sua vocacão para o estudo da Physica, posteriormente á grande descoberta de Branly, quando então o glorioso italiano contava 16 annos de idade, descoberta, aliás, que "Marconi jámais contestou".

A 29 de Março de 1899, a primeira mensagem pelo sem fio, ou radiogramma, enviado por Marconi a Branly, de Dovres a Wimereux, foi assim concebida:

"MR BRANLY FACULTE'  
CATHOLIQUE PARIS

— P WIMEREUX 838 36 29 4<sup>re</sup> 47 S —  
MR MARCONI ENVOI A MR BRANLY SES  
RESPECTUEUX COMPLIMENTS PAR LE  
TÉLÉGRAPHE SANS FIL A TRAVERS LA  
MANCHE CE BEAU RÉSULTAT ÉTANT DU  
EN PARTIE AUX REMARQUABLES TRA-  
VAUX DE M. BRANLY".

Procurado pela imprensa, á noticia do fallecimento de Marconi, o sabio francez declarou:

"Em 1912, Guglielmo Marconi veio ver-me, em Paris, no meu antigo laboratorio do Instituto Catholico, onde eu,



vinte e dois annos antes, havia realizado experimentalmente, pela primeira vez, o fechamento á distancia de um circuito de pilha, sob a influencia radiante de uma centelha de descarga de condensador.

"Marconi me convidou para um lugar importante na Sociedade Industrial de telegraphia sem fio que elle dirigia. Declinei do offercimento. O principio da T. S. F. estava conhecido; a realizacão pratica da minha descoberta não me interessava...

Tive oportunidade, ao menos, de apreciar as qualidades de rectidão e de cordeal generosidade do bom servidor da Sciencia que todos nos hoje choramos".

Não interessava a Branly, ha ja um quarto de seculo, a realizacão pratica da sua descoberta. Teria tido motivos ponderosos para tanto.

Realmente, o principio da telegraphia sem fio estava descoberto; mas o acontecimento ponde a todos ser sensivel e maravilhoso, porque Marconi o apanhou, como quem apanha uma semente milagrosa, que seria esteril se fosse retida, embora sob as arcadas dos laboratorios; Marconi o apanhou e o applicou, tambem como homem de sciencia, trazendo-o das memorias de Branly para a amplidão do mundo, retocado de maravilhas, graças aos seus persistentes e consummados trabalhos de homem de genio.

Das idades em que se reparte a historia, a antiguidade acaba no Golgotha, quando o Salvador ascende ao infinito, depois de ter deixado na terra uma sementeira eterna para a transformaco do espirito e do coraco dos homens. A millenaria idade média, da conversão á nova fé, toda de silencio mystico, toda de soffrimento religioso, de invases de barbaros, de transformaces sociaes e politicas, até Guttenberg, Colombo e Vasco da Gama, acaba transplantando a cruz de Christo a todas as terras desconhecidas. A idade dos tempos modernos então começa, assignalada pela Renascença e pela Reforma, até á Revolução, j devassadas todas as regies da terra, j estendidas todas as conquistas, j irrompendo o espirito de liberdade, espraizando-se a consciencia humana em planos mais elevados, necessariamente mais christãos. Percorridas e conhecidas as terras do planeta, e conhecidos todos os seus habitantes, apprehendidas e realizadas transformaces profundas, graças á actuação de espiritos eminentes e immortaes, o engenho humano desceu ao seio do mar e subiu á infinda região dos ares.

Em todo o longo trajecto que fez a humanidade, nas idades extinctas e nos tempos modernos, certos homens foram predestinados. Branly e Marconi estão entre elles. Branly, conseguindo, pela primeira vez, "o fechamento á distancia de um circuito de pilha, sob a influencia radiante de uma centelha de descarga de condensador", descerrou a vereda para um glorioso e immenso trajecto de empresas de alcance incalculavel. Marconi, enveredando pela senda indicada, foi o grande realizador.

Emile Vuillermoz, escrevendo sobre Marconi, á noticia do seu fallecimento, disse que o grande italiano, "pelo milagre do seu genio, cavou um abysmo entre os homens que o precederam e os que o seguirão".

Em periodo destacado, aquelle collaborador do *Excelsior* de Paris (21-7-1937), accrescentou:

"Dotou, com effeito, o animal humano de um sexto sentido. Enriqueceu-nos de antennas emisoras que prolongam nosso systema nervoso, dotando-nos de faculdades novas. Graças a elle, operou-se uma revolução total na noção do tempo e na do espaço. As relações entre os individuos e entre os povos foram completamente modificadas pelos resultados do seu labor."

Os assertos de Vuillermoz, a seguir, são de tal sorte apropriados e interessantes, que os trasladamos integralmente:

"Do ponto de vista social, uma invenção como a do radio é fecunda em incidencias incalculaveis. Os homens de agora, fartos de prodigios scientificos, parecem não ter comprehendido, desde logo, o valor inestimavel de um tal presente. Depois de ter assistido a electrolyse da agua, nossos contemporaneos acharam naturalissima esta especie de electrolyse do ar que isolava e liberava uma força desconhecida, depressa dominada por nossos laboratorios.

"Esta distillação do impalpavel e do imponderavel participa, contudo, do sortilegio e da magia. Até aqui, a camada de ar que envolvia nosso globo terrestre era considerada como um simples reservatorio de oxygenio e de



azoto posto obsequiosamente á nossa disposição para satisfazer aos nossos órgãos respiratorios. Os trabalhos de Marconi nos provaram que semelhante concepção provinha de um finalismo ingenuo. Ha, no ether, todas as especies de forças mysteriosas que nós descobriremos, uma a uma, no decurso das idades. Sabemos agora que certos raios são flechas invisiveis que percorrem o espaço a uma velocidade vertiginosa e podem levar aos antipodas nossas mensagens e nossas palavras. O ar que respiramos está impregnado de prosa, de poesia e de musica. Graças a Marconi, as noções adquiridas no decurso dos seculos pelos artistas, pelos philosophos e pelos sabios, todos os thesouros intellectuaes, todas as aquisições da consciencia são transmittidas acima dos oceanos, das montanhas e das fronteiras. E' uma conquista do ar, é uma colonização do céu, mais empolgante e mais decisiva que as que devemos á invenção das azas.

“Do ponto de vista philosophico, moral e social, todas as invenções praticas sahidas dos trabalhos de laboratorio de Marconi marcam, na historia do genero humano, um passo decisivo. Não se póde ainda medir todo o alcance de semelhante descoberta. Homens como esse honram magnificamente a humanidade”.

Tal é, com effeito, o aspecto da grande obra de Marconi, luzeiro da terra que aos espaços arremessou centelhas miraculosas, devassando horizontes para a sciencia e para o progresso da especie humana, constituindo-se assim grande figura, de renome imperecivel, como as que illustraram as idades extinctas.

Inclinando-nos, lamentando sentidamente sua morte, deante do grande Guglielmo Marconi.

DIDIO COSTA.

## ARMAS NÃO CONTROLADAS E NAVIOS DE GUERRA DE DESLOCAMENTO LIMITADO

Na 78.<sup>a</sup> sessão da *The Institution of Naval Architects* que teve lugar em Londres em 17 de Março ultimo, foi lida pelo seu auctor S. V. Goodall C. B. a interessante memoria publicada no *Engineering* de 26 de Março ultimo e que passamos a traduzir:

Os tratados de limitação dos armamentos navaes deixaram certas armas livres de serem desenvolvidas, ao passo que restringiram os deslocamentos de varias cathegorias de navios e o calibre da respectiva artilharia. Esta memoria é o estudo, de um modo geral, do effeito das armas não controladas sobre as características dos navios capitaes, porta-aviões e cruzadores. Os limites impostos pelo Tratado de Washington de 1922 incluíam:

- 1 — Nenhum navio capital excederá o deslocamento de 35.000 tons. standard (1) nem terá artilharia de calibre superior a 16 pollegadas;
- 2 — Não será construído nenhum porta-aviões com o deslocamento superior a 27.000 toneladas standard (2). Nenhum porta-avião terá artilharia de calibre superior a 8 pollegadas;
- 3 — Não será construído nenhum navio de guerra de deslocamento maior de 10.000 tons. standard, além dos navios capitaes e porta-aviões, e nenhum navio de guerra, além dos navios capitaes, terá artilharia de calibre superior a 8 pollegadas;
- 4 — Restricção da tonelagem completada em navios capitaes e porta-aviões;



- 5 — As potencias signatarias assentaram a prohibição do emprego de gazes asphyxiantes, venenosos ou outros de qualquer natureza e bem assim de todos os liquidos analogos, artefactos etc.

Foi igualmente adoptada a seguinte resolução relativamente aos porta-aviões: "A comissão é de parecer que não é praticavel impor actualmente qualquer limitação effectiva sobre o numero ou characteristics dos aparelhos de aviação, quer commerciaes quer militares".

As limitações estabelecidas pelo Tratado de Londres de 1930 incluam:

- 1 — Não será construido nenhum submarino com o deslocamento standard (3) superior a 2.000 tons. ou com artilharia de calibre excedente a 5,1 pollegadas;
- 2 — A cathegoria "cruzadores" será dividida em duas sub-cathegorias:
  - a) Cruzadores com artilharia de calibre superior a 6,1 pollegadas;
  - b) Cruzadores com artilharia de calibre não superior a 6,1 pollegadas;
- 3 — Os contra-torpedeiros não deverão ter um deslocamento standard acima de 1.850 toneladas, nem artilharia de calibre superior a 6,1 pollegadas.

Este tratado conservou, em regra, as limitações impostas pelo de Washington mas influio nos deslocamentos restringindo, para as cathegorias dos cruzadores, contra-torpedeiros e submarinos, a tonelagem completada, que não poderia ser excedida até 31 de Dezembro de 1936.

As limitações estabelecidas pelo Tratado de Londres de 1936 incluem:

- 1 — Nenhum navio capital poderá ter deslocamento standard maior de 35.000 toneladas, nem montar artilharia de calibre superior a 14 pollegadas, mas se algum dos signatarios do Tratado de Washington deixar de entrar em accordo para a observação

desta clausula até 1 de Abril de 1937 o mais tardar, o calibre maximo de artilharia, será o de 16 pollegadas. Nenhum navio capital terá menos de 17.500 toneladas de deslocamento standard, nem artilharia de calibre superior a 10 pollegadas.

2 — Nenhum porta-aviões terá deslocamento standard superior a 23.000 toneladas, nem artilharia de calibre maior do que 6,1 pollegadas.

Se o armamento de qualquer porta-aviões incluir canhões de calibre superior a 2,25 pollegadas, o numero de canhões de maior calibre não poderá exceder a 10.

3 — Não serão construidos, nem comprados, cruzadores com deslocamento standard superior a 8.000 toneladas, nem montando canhões cujo calibre seja maior de 6,1 pollegadas.

4 — Nenhum submarino excederá o deslocamento standard de 2.000 toneladas, nem terá artilharia de calibre superior a 5,1 pollegadas.

Neste Tratado os contra-torpedeiros, como classe, deixaram de ser mencionados; elles apparecem como navios ligeiros de superficie, sub-categoria C, que não montam canhões de calibre superior a 6,1 pollegadas e cujo deslocamento standard não excede a 3.000 toneladas.

Nenhuma das clausulas dos tratados anteriores, restrictivas da tonelagem completada, foi incluída no Tratado de Londres de 1936.

As armas de que podem se utilizar os navios de guerra são o canhão, o torpedo, a mina e o avião. Pelos extractos que acima fizemos dos diversos tratados, constata-se que as armas não controladas são o torpedo, a mina e o avião. Vamos agora examinar o desenvolvimento dellas e a sua influencia sobre os navios capitaes, porta-aviões e cruzadores.

As diversas Potencias mantem-se reservadas no que concerne o desenvolvimento do torpedo, mas acredita-se geralmente, que esta arma foi aperfeiçoada quanto ao alcance, precisão e capacidade destruidora. Os contra-torpedeiros e submarinos, navios essencialmente transportadores de torpedos, augmentaram de deslocamento e dispõem, hoje em dia, de maior numero de torpedos do que durante a Grande Guerra. Devido ao aperfeiçoamento tecnico, especialmente



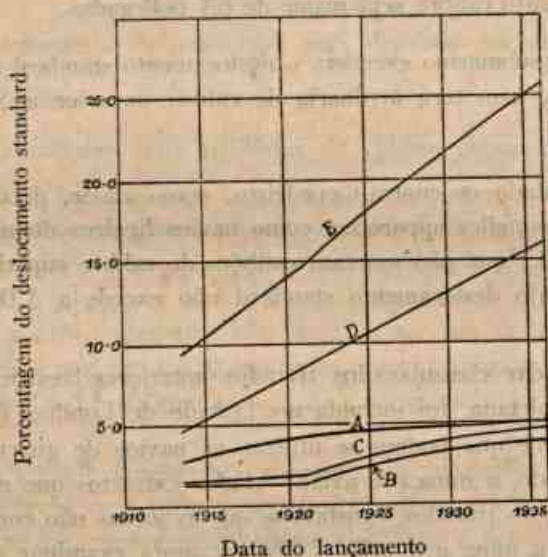
nas machinas motoras, esse typo de navios transporta uma carga militar maior do que a indicada pelo augmento de dimensões.

O advento do avião-torpedeiro e do contra-torpedeiro a motor veio augmentar o numero de typos atacantes dos navios de guerra, pelo torpedo.

Duas consequencias resultam do desenvolvimento acima :

a) *Efeito sobre a protecção das obras vivas* — Os navios projectados com uma protecção submarina contra torpedos, devem ser capazes de supportar, sem graves avarias, um impacto de torpedo mais poderoso do que o usado durante a ultima guerra e devem, tambem, ser capazes de receber sem avarias funestas, o choque de mais de um torpedo.

Fig. 1 Navios Capitaes (1915-1936)



A — Porcentagem do deslocamento standard absorvida pela defesa anti-torpedica.

B — Porcentagem do deslocamento standard absorvida pela defesa anti-torpedeira.

C — Porcentagem do deslocamento standard absorvida pela defesa anti-torpedeira e antiaerea.

D — Porcentagem do deslocamento standard absorvida pela protecção horizontal.

E — Porcentagem do deslocamento standard absorvida conjunctamente pelos requisitos acima mencionados.

A curva A da fig. 1 mostra a porcentagem do deslocamento standard absorvida pela protecção antitorpedica nos navios capitaes lançados depois de 1915 (4). Verifica-se assim, que como resultado de experiencia da guerra, houve um augmento apreciavel na porcentagem do deslocamento attribuida á protecção antitorpedica, mas que á partir da data da assignatura do Tratado de Washington a elevação tem sido lenta e pouco de accordo com o que precedentemente se tem dito sobre a necessidade de uma melhor protecção submarina. Os systemas de protecção das obras vivas, porém, foram melhorados, de modo que a efficiencia actual da defesa, proporcionalmente ao peso, é provavelmente maior do que se poderia suppor á vista de uma ligeira inflexão para cima na curva, depois do anno de 1920.

b) *Armamento antitorpedeiro* — Melhoramentos realizados nos contra-torpedeiros tornaram mais difficil detel-os pelo fogo da artilharia; é, entretanto, certo que o augmento de suas dimensões veio tornal-os maiores alvos. Apezar disso, o desenvolvimento do contra-torpedeiro e o aperfeiçoamento do proprio torpedo determinaram a necessidade de um armamento antitorpedeiro mais efficiente com o fim de deter o navio á uma maior distancia e destruil-o mais rapidamente. A curva B da fig. 1 mostra a porcentagem do deslocamento standard attribuida ao armamento antitorpedeiro nos navios capitaes lançados depois de 1915. Nessa curva nota-se, logo apoz a data do Tratado de Washington, uma elevação marcada, indicadora do abandono da pratica anteriormente seguida de installar os canhões entre dois convezes, em montagens movidas a mão, e da adopção da montagem em torres movidas electricamente.

*Minas* — Como no caso dos torpedos, dispomos de poucas informações authenticas relativamente ao desenvolvimento desta arma, mas do que tem sido publicado pode-se admittir que a mina moderna é, pelo menos, 50 % e provavelmente 100 % mais destruidora do que as empregadas durante a ultima guerra. A defesa então adoptada contra ellas foi a paravana, mas não seria prudente, ao projectarmos os novos navios capitaes, que devem permanecer em serviço durante vinte e seis annos, confiar á esse engenho a segurança contra o ataque pelas minas, no futuro.

Por conseguinte torna-se necessario tomar precauções para que no caso da acção da paravana ser annullada, o navio não seja posto fóra de combate. Não nos é possivel traçar um graphico mostrando



a porcentagem do deslocamento standard attribuida á protecção contra minas nos navios capitaes lançados depois de 1915, em virtude das informações insuficientes de que dispomos, mas é provavel que tenham sido adoptadas installações especiaes e aperfeçoada a construção, abservendo assim uma porcentagem do deslocamento maior do que a de vinte e um annos atraz.

*Aviação* — A aviação naval estava em sua infancia quando foi concluido o Tratado de Washington, mas actualmente todas as principaes Marinhas possuem navios dotados de aviões. Não é facil traçar diagrammas que mostrem á simples vista, as realizações actuaes da aviação naval, mas a fig. 2, delineada sobre a base — tempo — mostra: Curva A, a dimensão "envergadura da aza multiplicada pelo comprimento" de uma divisão naval de combate, curva B, peso que pode suspender para ataque um avião naval de combate; curva C o peso que pode suspender um avião de reconhecimento naval; curva D o peso total que pode suspender um avião naval de combate.

Fig. 2

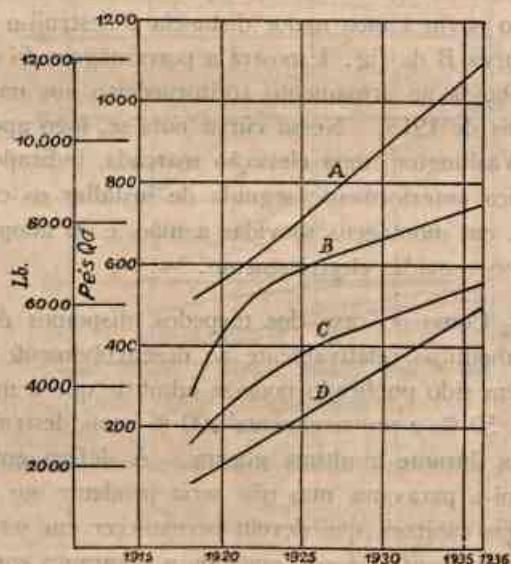


Diagramma representativo do desenvolvimento da aviação

A primeira curva é dada apenas como uma indicação do augmento progressivo do tamanho dos aviões navaes, mas não constitue uma

demonstração satisfactoria das realizações mais destacadas dosapparelhos, pois que aperfeiçoamentos nos motores e o emprego de maiores potencias permittiram o uso de maior carga de aza e ao mesmo tempo a construcção de aviões mais efficientes sem o correspondente augmento de peso. As outras tres curvas indicam, igualmente, a maior efficiencia dos modernos apparelhos.

Como se vê, cada uma dessas quatro curvas tem uma tendencia ascendente accentuada. Tem havido evidentemente, uma crescente exigencia de maior espaço a bordo dos navios para a accommodação dos apparelhos. A fig. 2 entretanto, de modo algum completa a historia do desenvolvimento da aviação nos annos considerados. E' necessario levar em linha de conta os apparelhos pertencentes á bases em terra; elles foram grandemente melhorados quanto ao raio de acção e carga militar transportada. Não sendo propriamente armas navaes, só accidentalmente são mencionadas neste trabalho, mas devem ser tomadas em consideração ao se projectar um navio de guerra e as suas possibilidades futuras devem ser cuidadosamente estudadas, pois será temeridade prophetisar o raio de acção dos aviões com base em terra, quando os navios actualmente projectados attingirem a idade da baixa do serviço.

Passaremos á estudar a influencia deste desenvolvimento sobre os navios capitaes, porta-aviões e cruzadores.

*Armamento antiaereo dos navios capitaes.* Não é possivel traçar um graphico que se possa affiançar seja uma representação exacta do augmento da potencia do armamento antiaereo. A curva C da fig. 1 mostra a porcentagem do deslocamento standard concedida ao conjuncto das baterias antiaerea e antitorpedeira. A comparação desta curva com a curva B, que mostra a porcentagem absorvida pelo armamento antitorpedeiro, pode não dar o valor do augmento de potencia da artilharia antiaerea, uma vez que não se sabe se o armamento antitorpedeiro pode ser empregado tambem contra aviões. E' possivel que a curva C represente mais correctamente o desenvolvimento da artilharia antiaerea.

*Protecção horizontal dos navios capitaes* — A curva D da Fig. 1 mostra a porcentagem do deslocamento standard absorvida pela protecção horizontal. Não seria verdadeiro dizer que a elevação accentuada é devida unicamente ao desenvolvimento da aviação, uma vez que a protecção horizontal é tambem necessaria contra o tiro da arti-



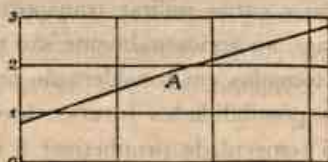
lharia á grande distancia, mas tomando em consideração que a tendencia actual é para reduzir o calibre da artilharia principal dos navios capitaes (vide Tratado de Londres de 1936) e que nenhum limite foi estabelecido quanto á carga militar transportada pelos aviões, não padece duvida que a continua marcha ascendente desta curva é largamente devida ás exigencias da protecção antiaerea.

Seria natural esperar que em consequencia do maior tamanho dos apparatus, o navio porta-aviões crescesse tambem; isto, entretanto, é impedido pelo Tratado.

O traçado dos diagrammas da fig. 3 foi feito considerando-se os cruzadores-tipo, dos diversos paizes, lançados depois de 1920.

Fig. 3 — Cruzadores

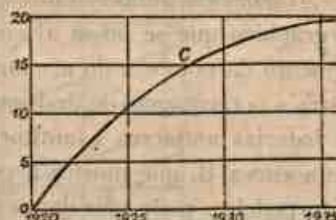
Porcentagem do deslocamento standard absorvido pelos armamentos anti-aereos.



Porcentagem do deslocamento standard absorvida pela protecção horizontal.



Porcentagem da superficie da tolda occupada pelos aviões e seu equipamento.



Anno do lançamento

*Armamento antiaereo dos cruzadores* — A curva A mostra a porcentagem do deslocamento standard absorvida pelo armamento antiaereo, mostrando como esse factor augmentou.

*Protecção horizontal dos cruzadores* — A curva B representa a porcentagem do deslocamento standard attribuída á protecção horizontal. Neste caso tambem, como se vê, nota-se a tendencia para elevação. Embora, como acontece com os navios capitaes, o augmento

não seja inteiramente devido á necessidade de uma melhor defesa antiaerea, ella é relativamente, a razão mais poderosa.

*Espaço reservado para aviões* — Durante a ultima guerra os pequenos aparelhos transportados pelos navios de guerra podiam levantar o vôo de plataformas, depois de uma corrida de cerca de 20 pés; os grandes e pesados aviões modernos exigem catapultas e um aparelhamento mais complexo que tomam grande espaço no convex e os ultimos navios dispõem mesmo, de hangars para accomodar os aparelhos.

A curva C mostra a porcentagem da area da tolda (*weather deck*) occupada pelos aviões e respectivo aparelhamento. Como se vê foi outra exigencia que cresceu muito sensivelmente.

*Conclusões* — O desenvolvimento das armas não controladas — torpedo, mina e avião — particularmente a ultima, trouxe como consequencia o augmento da porcentagem do deslocamento standard attribuida aos armamentos antitorpedeiro e antiaereo, á protecção horizontal e ás installações para o transporte e manejo dos aeroplanos.

Para que um projecto de um navio capital seja bem equilibrado elle deve constituir uma accommodação que preencha satisfactoriamente as exigencias do ataque, da defesa, da velocidade, da resistencia, das qualidades marinheiras e da habitabilidade; a protecção contra o fogo da artilharia deve ser relativa ao ataque de canhões cujo calibre seja pelo menos igual ao dos que guarnecem o proprio navio. As maiores exigencias do armamento auxiliar e da protecção, claramente representadas pela curva E de fig. 1, obrigarão os constructores a reduzir o armamento principal se não quizerem prejudicar as demais características do navio ou a augmentar-lhe o deslocamento standard. O Tratado Naval de Londres de 1936, mantendo o deslocamento standard de 35.000 tons. limitou em 14 pollegadas o calibre da artilharia principal em lugar das 16 pollegadas do Tratado de Washington.

Ao projectarem-se os navios capitaes permittidos pelo Tratado de 1936, será preciso levar em conta a duração da vida que aquelles navios devem ter e a possibilidade de maiores desenvolvimentos, durante esse periodo, das armas não controladas. Quando tudo isso fôr attendido veremos que o projecto bem equilibrado de um navio de 35.000 tons. será, no estado actual de technica, aquelle que adoptar para armamento principal o canhão de 14 pollegadas



em vez do de 16 pollegadas. O Tratado de Londres, permite, contudo, a adopção de canhões de 16 pollegadas se todas as potencias signatarias do Tratado de Washington não se conformarem com o limite de 14 pollegadas. Nesse caso será interessante saber que sacrificios se farão em outras direcções, nos navios guarnecidos com artilharia de 16 pollegadas.

A despeito do progressivo augmento de tamanho dos aviões navaes, o navio porta-aviões não pode, actualmente, exceder de 23.000 tons, enquanto que o limite precedente era de 27.000 tons. E' evidente que um navio maior poderá transportar maior numero de aparelhos de mesmas dimensões, de onde se conclue que para dar á Marinha a quantidade de aviões necessaria, seria preciso um maior numero de navios. O effeito do desenvolvimento da aviação sobre os cruzadores constitue o problema mais interessante do futuro immediato, particularmente com o reduzido deslocamento limite, de 8.000 tons. Continuará o pendulo á inclinar-se na direcção do cruzador transportando um certo numero de aviões e provido de protecção contra os ataques aereos? Se assim fôr, á custa de que caracteristicas? Ou então, com o augmento do numero de navios porta-aviões surgirá um novo typo de cruzador?

Tradução de *Adalberto Rechsteiner*

(1) O deslocamento standard é o do navio completo, guarnecido e equipadocomo para guerra, mas sem combustivel ou agua de alimentação de reserva.

(2) Uma disposição concedia a qualquer das potencias contractantes a posse de dois porta-aviões de deslocamento não superior a 33.000 tons, standard dentro dos limites de tonelagem permittidos.

(3) O deslocamento standard de um submarino é o deslocamento na superfície do navio completo (sem agua na estrutura não estanque), guarnecido e aprovisionado para guerra, mas sem combustivel, oleo lubrificante, agua doce ou agua de lastro de qualquer especie.

(4) Nestas curvas, como em todas as demais dos diagrammas, foram omittidas deliberadamente, marcas individuais de navios e aviões, porque não são conhecidos dados detalhados exactos. O mais que se pôde fazer é joeirar as informações encontradas em varios jornaes e revistas, examinar as probabilidades de taes informações e fazer um calculo baseado no que parecer mais provavel ser correcto. As curvas resultantes serão consideradas como sufficientemente exactas para os fins geraes desta Memoria.

# ESTANTE TAMANDARÉ

DIVULGAÇÃO DE MANUSCRIPTOS E OBRAS RARAS

---

## Catastrophe da Corveta “D. Izabel”

Facto palpitante de actualidade descripto por A. J. Victorino de Barros, irmão do Commandante do mesmo navio de guerra

Rio de Janeiro, — Typ. Americana  
de José Soares de Pinho — Rua da Al-  
fandega n. 197 — 1861.

---

### (CONCLUSÃO)

#### XVII

Cuidou de tudo e não cuidou de si!

E porque tanta abnegação?

Seria porque “a vida do commandante do navio de guerra, depois do naufragio, é fardo que não se deve disputar ás ondas”, como elle disse ao estimavel seu immediato o Sr. Salgado?

Seria porque, dizendo ao probó official marinheiro Antonio Joaquim “o mar foi o meu berço, o mar ha de ser o meu tumulo; esta japona, minha gala de temporaes, que me pedem dispa para tornar-me o corpo agil, é a minha mortalha”, dava a entender que desejava deixar-se morrer?

Póde ser, mas não é crível.

Quem deu tantas e tão brilhantes provas de bravura, não se soccorreria do suicidio como remedio unico dos males presentes e dos rigores futuros.

Essa fraqueza, que os impios denominam valentia, não tinha o poder de nodoar a limpidez da alma, a fé catholica, a magnanimidade enfim de Bento José de Carvalho.



— Bento não era egoísta e no suicídio ha egoísmo de genero muito reprehensivo — a desesperança de gosos vingando-se dos males que a motivaram.

Christão e com a consciencia de haver heroicamente cumprido seus deveres elle era de natureza a apresentar-se de frente erguida ante a justiça dos homens, quer contasse merecel-a quer suspeitasse que lhe a extorquiriam.

Sabendo que em todos os mares, desde os mais placidos até os mais embravecidos, as melhores reputações marítimas teem soffrido revezes, não podia sentir o rubor da vergonha afoguar-lhe as faces por ter naufragado, nem ver atravez da lente de remorsos espectros exprobando-o de negligencia ou precipitação.

Naufragou; mas se com o naufragio do seu navio perdeu-se o casco e o trem de guerra, perderam-se vidas preciosas, não assim perdeu-se a honra nacional.

Ella foi salva do modo mais brilhante; e, se houver duvida, o vós homens dos Estados-Unidos, dos Açores, de Plymouth, de Napoles, de Marselha; ó vós guarnição da serie de navios, que ficaram aquem da D. Izabel no medonho temporal, vinde testificar que se calumnia o infortunio heroico, que se ultraja a desgraça ennobrecida, superior á fortuna, muitas vezes apanagio de nullidades obesas de ambição e fatuidade e quasi sempre conquistada ao ocio senão facilitada pela cortezia do acaso! Vinde certificar que aquelle que nasceu nas taboas de uma nobre fragata soube morrer sem mancha nas ruinas de uma illustre corveta.

Sois testemunha de vista. Vossa prova testemunhal contribuirá para reduzir ao silencio do pudor os prodigos de censuras que, na fruição da bemaventuranças terrenas, sem a idéa sequer do pezar, não comprehendem o que é aventurar tormentos deante de navifragos escolhos e sobre elles achar a sepultura, que esses bemaventurados do mundo julgam nunca se lhes ha de abrir na terra, onde alardeam as filigranas e louçainhas de nomes sem significação.

O commandante da infeliz corveta morreu, porque não pôde salvar-se.

Dado á exacta observancia dos regulamentos de bordo, severos como são e devem de ser as leis disciplinares, cumpria-lhe ser o ultimo a sahir do navio.

Um só dos escapos do lamentavel desastre não depõe que elle o abandonasse depois de vê-lo perdido. Pelo contrario referem, declararam em uma só voz que o deixaram a bordo quando a felicidade, por meios diversos, os fez pisar a terra dos netos de Agar.

Preso pelo dever, mantido pelo brio, tomado de resignação, esperou que seus miseros camaradas fossem salvos. Viu-os retirarem-se tornando louvavel o punível *saue qui peut*.

Ficou só.

Novo Mario nas ruínas de uma pequena Carthago e mais do que elle "longe do fausto da modestia como do orgulho", na phrase de Mascaron, refletia, não nas prosperidades, que podem dar direito ao reino dos céos, senão "na afflicção e na violencia, que o asseguram", segundo o inimitavel Massilon.

Catholico, como era, estaria psalmeando as palavras do rei propheta "experimentae-me, senhor, e sondae o fundo de meu coração".  
**Proba me, Deus et scito cor meum.**

O seu anjo da guarda velal-o-ia. Nem um braço amigo, um unico vivente havia que lhe ministrasse fragil taboa de salvação.

Curvo ao cansaço de tão prolongado trabalhar, com a mente impressionada dos horrores, que não pôde evitar, entorpecido pelo deliquo, desprendeu-se do madeiro a que se apegara...

Então uma onda enfurecida ergueu-se a alagar as trevas, rolou sobre a devastação do navio e, descambando para o abysmo, de onde havia surgido, entregou-lhe o semi-cadaver, cujo espirito, purificado pelo tormento, librando-se nas azas de anjo custodio, com elle voou á mansão dos justos.

Abateu-se o carvalho, como já disse voz facunda, e o corpo de mais um bravo, nas profundidades do Estreito de Gibraltar, vasta necropole de tantos bravos, foi reforçar a hecatombe de naufragos votada ás iras da tempestade.

Assim foi que a marinha brasileira perdeu um bello ornamento, seis irmãos um muito presado irmão, longa serie de parentes um digno parente e a Nação um filho que a engrandeceu aos olhos de cinco nações.

Assim foi que o domador de procellas viu punido o arrojo de as escarnecer pela mais temerosa de todas, seu juiz e algoz no singular cadafalso, que lhe erigiu para tortural-o implacavel e diuturnamente.

## XVIII

A tempestade não cessava de esbravejar; apenas alguns relampagos rompiam a densidade das trevas para de novo tornal-as impenetraveis.

Com os rapidos clarões puderam os naufragos aos poucos reunir-se em um ponto da extensa praia.

Os gritos desencontrados os davam a conhecer; as lamentações os attrahiam, de sorte que, ao approximar á meia noite, os hospedes do antigo dominio de Antheu constituíam nessa zona do Habat miserimo troço de estropiados, enfermos de fadigas e de entranháveis affecções moraes.

Tendo já agradecido a Deus havel-os libertado de morte reputada infallivel, procedendo entre soluços e lagrimas ás narrativas de



seus transe, tacteando as trevas, demandaram penosamente o visinho bosque, indicado pela luz fugaz dos ultimos relampagos.

Compunha-se de 10 officiaes e 85 marinheiros a improvisada caravana de rotos, nús e estropiados.

Internaram-se na floresta lybica e debaixo da copa de arvores seculares; nesse pouso então grato, apezar de encharcado, aguardaram os primeiros assomos da madrugada — longo esperar para alguns refractarios ao somno, e não menos para aquelles que o conciliaram, urgidos pela natureza provida, que serve-se deste phenomeno como do melhor melo de reparar forças.

Rompe a aurora e

“Traz a manhan serena claridade”.

como sóe acontecer sempre que os elementos, cançados de lutas renhidas e combates mal feridos, estabelecem tregoa e paz esperançosa.

Os naufragos sahem do abrigo e voltvem á praia.

Que scenas de compunção e abatimento! Era um campo de batalha, em que a espada exterminadora do genio das tormentas, em poucos minutos, causára maiores estragos do que causaria a luta porfiada entre dois exercitos belligerantes. Era o horrivel complemento das tribulações da vespera, que, á guiza de miragem desesperadora, não sahía da presença dos amargurados naufragos.

Viam espalhados pelo longo da costa os destroços do bello navio.

A dor de Jason ao ver esparsos os membros do gentil filho, despedaçado pela colera da infernal Medéa, por sem duvida não seria mais pungente do que a que se lhes apoderou dos corações.

Aqui encontram um cadaver de official, de guarda-marinha, de fusileiro naval, de imperial marinheiro, de talfeiro; mais além outros e outros intactos e mutilados.

Com interesse fraternal os foram reunindo e ao som de threnos compungidos cavaram-lhes sepultura nas arêas pagans, em que uns ao pé de outros, confundidos e iguados, teem de esperar até a consummação dos seculos.

Um anno de communhão maritima preparou-lhes quem sabe quantos mil annos de communhão subterranea?

O sol ia-se apumando.

Os que não estavam feridos percorriam a praia, onde, a alguma distancia, via-se inabalavel no dorso arenoso do execrando Spartel o pedaço volumoso da popa da malfadada corveta.

O desejo dos consternados brasileiros, lançados na costa brava, era exploral-a em differentes direcções, visto como em recessos desconhecidos ou angras occultas poderiam atinar com mais alguns companheiros mortos ou vivos.

Não era totalmente destituído de fundamento tão pio desejo.

Tinham as aguas estabelecido diversas correntes e era possível que os mastros, dos quaes não appareceu um só, carregado pela corrente, encalhassem em algum ensejo transportando os desgraçados que a elle se tivessem apegado.

Sendo, porém, essa vasta porção do littoral africano frequentada pelos hereberes mais conhecidos pelos nomes de amazigs e kabylas e vendo que elles, desconversaveis como são, os julgavam hespanhões, arrecearam-se de traições e da má fé proverbial de semelhantes hordas, então dispostas ao exercicio de vinganças contra quantos consideravam conterraneos daquelles que, em recentes pelejas porfiadas em campo aberto, os forçaram a depôr o crescente ante o labaro dos guerreiros da Sua Magestade Catholica.

A vindicta ser-lhes-hia facil.

Não era mais o torneio entre campeões aguerridos; o justar do alfange mourisco com a espada castelhana; era sómente o brandir e cravar do ataghan em peitos inermes e desalentados pelo embate de pujantes vagas.

Assim que não é para estranhar terem os naufragos, vendo o como vinham chegando os mouros, mudado de resolução e cessado de bater a praia, dando-lhes outrosim a entender, por meio de acenos, ser o navio perdido pertencente á Inglaterra, e bem assim subditos dessa rainha dos mares a companhia que o tripolára.

Este ardil produziu o imaginado effeito.

Dadas outras circumstancias seria astucia reprovada.

A'quelles que por pusilanimidade.

"Negam a patria e o rei, e se convém;

"Negarão, como Pedro, o Deus que tem," anathema!  
execração!

A'quelles que negam a patria e o rei, sem jamais negarem o seu Deus, no intuito de melhor servirem o rei e a patria, a esses benções e gratulações!

Com o inoffensivo stratagema pouparam os malfadados mais um grande crime á raça de Ismael e as vidas que devem ao seu paiz.

## XIX

Os infieis humanisaram-se.

Mediante estipulada retribuição pecuniaria, tres d'elles comprometteram-se a conduzir os infelizes á velha capital dos almora-vides.

O baal symbolisado no bezerro de ouro, tantas vezes merecedor da adoração israelita, tem por toda a parte adoradores e os sar-racenos, de longa data em contacto com os rabbinos, não veem nas



leis derivadas do *thalmud* imposição de pena contra quem afague o metal luzente, e porisso não se desculdam de captar a benevolencia do idolo, enthesourando moedas da materia de que elle é formado.

Firmaram portanto o contracto e foram alegres conduzindo os naufragos até que pararam em uma elevação plana, aonde estavam assentes cinco ou seis barracas de mesnadas do vice-rei de Marrocos Muley Abbas e dentro de uma dellas o mesnadeiro, que logo veio á falla com os guias.

Informando-se demoradamente do occorrido, dirigiu-se ao Sr. Salgado, immediato da corveta e, vendo-o ferido, fez-lhe sentir por gestos, visto não haver turgimão, que lhe interpretasse a algaravia, ser preferivel pernoitar all a proseguir na rota de Tanager ainda bastante longe.

Seductor era o convite, difficil portanto de recusar.

A fome, a sêde, o frio e o cansaço davam as mãos para flagello dos viandantes, e posto que o seu interlocutor não inspirasse confiança, todavia não exitaram; acceitaram a hospitalidade offerecida, contribuindo para esta deliberação o receio de que em breve os mouros dessem pela innocente mystificação que lhes urdiram.

Acceitando e agradecendo o offerecimento do marroquino, pediram-lhe que por um expresso enviasse ao ministro inglez a carta, que lhe acabavam de escrever.

Em seguida manifestaram-lhe quanto haviam mister de comer e beber, acompanhando a manifestação de signaes indicativos de seguro pagamento pelas despesas d'esse fornecimento.

Para melhor disporem o mouro certificaram-o de que o dispendio por semelhante motivo seria pago pelo consulado da Gran-Bretanha.

O nome inglez, bemquisto e temido n'aquellas paragens, serviu então de talisman e de philtro milagroso a promessa de dinheiro.

Matou-se-lhes a fome e a sêde debaixo das tendas, aonde tanto chovia como fóra dellas.

Antes da meia noite chegou a resposta de Mr. J. H. Drummond Hay, representante de S. M. britannica junto ao governo de Marrocos.

Mandava o illustre diplomata dizer ao Sr. Salgado que no dia seguinte iria o consul procural-o; assim como recommendava ao mesnadeiro de Muley Abbas que tratasse bem dos naufragos, supprindo-os do necessario por conta do seu consulado.

Nesta expectativa passaram o resto da noite.

Ao amanhecer accordaram entre si proceder a nova exploração da praia e foram designados para outra vez batel-a o Sr. tenente Marques Guimarães e o brioso mestre Antonio Joaquim.

Apezar de robustos os dous dedicados exploradores, não conseguiriam, sem grande custo, á vista da aspereza dos caminhos, voltar a pé ao sitio do naufragio.

Diligenciaram obter cavalgaduras e por fim deram-lhe dous cavallos em que se partiram.

O objecto principal da digressão era procurar com afinco o guarda-marinha Andréa, extraviado de seus camaradas na mesma noite do desastre e quatro marinheiros impossibilitados de andar, dous por ebrios e os outros dous por terem rendido á fadiga.

Chegados ao lugar do sinistro toparam com um dos marinheiros morto pelo frio e souberam que os trez restantes, guiados por alguns bereberes, tinham seguido a encontrar os companheiros, como tambem que o guarda-marinha Andréa estava recolhido á tenda de um natural do paiz.

Proseguindo os dous exploradores na empreza já adeantada, encontraram o consul inglez, Mr. Kerbey Green, acompanhado de trez soldados, que trouxera com o fim de pôr a bom recado os salvados do navio.

Por esse digno membro do commercio britannico é que os dous naufragos houveram a certesa de ter a corveta naufragado seis milhas ao sul do cabo Spartei e souberam que a poucas leguas além estanciavam tribus independentes, que viviam de rapina, perto das quaes, se se tivesse perdido a corveta **D. Izabel**, não haveria meio de salvação; os escapos das ondas não escapariam do ferro homicida dos assassinos errantes, que ahí juraram odio implacavel aos estrangeiros e sobretudo áquelles que no Jordão do christianismo lavaram-se da culpa original.

## XX

Juntos os dous brasileiros ao estimavel bretão e indo caminho do quartel dos spahis marroquinos, encontraram o commandante da guarda do vice-rei, vindo em auxilio dos naufragos.

Reconhecendo o polido mussulmano, apenas chegado ao aquartelamento, não ser possivel aos naufragos, feridos e contusos, o chegar a Tanger, arredada d'aquella planicie cerca de cinco legoas, mandou parar os seus cavalleiros e cedeu as montarias aos christãos sem o que muitos d'elles houveram de ficar mortos pela estrada, ou á espera de forças, com que podessem superar os algares e fragedos de que ella é crivada.

Esta acção do cortez emir congraça o christão com o mouro e diz que a hospitalidade dos tempos dos califas, apregoada nas canções orientaes, ainda conserva tradições eloquentes nos feudos africanos da Sublime Porta. Mil benções, pois, ao digno emir, e a felicidade que o seu koran promete aos justos faça-lhe da terra tangitana o paraíso das huris.



Reunidos todos os naufragos foram caminho de Tanger, aonde chegaram ás 11 horas da noite.

As portas da cidade foram-lhes franqueadas.

Muley-Abbas, personagem generoso, de ante-mão tinha mandado preparar alojamento para os marinheiros, assim como o presidente ministro da Inglaterra ambulancias para os doentes. A uns e a outros nada faltou. Os officiaes e guardas-marinha accomodaram-se em um hotel.

No dia seguinte, 14 de Novembro, appareceu em Tanger o guarda-marinha Andréa acompanhado do vice-consul portuguez o Sr. José Daniel Collaço.

Cumprê não deixar sem analyse o comportamento cavalheiroso do Sr. Collaço e muito folgaremos que elle, a tantos centenaes de legoas de nosso Brazil, saiba que seus irmãos do novo mundo registram com intimo reconhecimento os bons officios e dedicação prestados a seu joven compatriota.

Quando na capital de Marrocos divulgou-se o naufragio do dia 11, correu o boato de ser o navio perdido uma fragata ingleza.

Verificando-se pouco depois que o barco era brasileiro, o Senhor Collaço tratou de obter alguns soldados, e com elles partiu para o logar designado, a fim de auxiliar os subditos do paiz que, com o seu mantem tantas relações de amizade e commercio.

Chegado ao sitio do naufragio indagou dos mouros ali existentes o destino dos infelizes maritimos.

Informado de que, seguindo o caminho de Tanger opposto á prala, lamentavam o extravio de um official, que não tinham podido encontrar, decidiu-se o digno consul a procural-o cuidadosamente.

A chuva cahia em grossas bategas e a noite era escura e tempestuosa.

O incançavel portuguez, porém, pratico dos recantos da costa e dos costumes dos barbaros, não esmoreceu, foi por diante.

Acercando-se da cabana de Ben-Ahaol viu bruxulear luz e com ella esperanza de coroar seus esforços.

Bate á porta do mouro.

Abrindo-a Ben-Ahaol viu logo o diligente consul que tinha a tratar com o salteador de mais nomeada entre os amazigs.

Inquiriu-o a respeito do official extraviado.

O arrogante mouro não uzou de reserva; respondeu que o havia recolhido, que o estava pensando, por vel-o moço e opprimido de fadiga e fome.

Intimado para que o entregasse, redarguiu que o restituiria, com a condição de por isso achar favor em Muley-Abbas, a cuja perseguição já estava cansado de fugir.

O estimavel consul assegurou-o do indulto por todos os crimes até alli commettidos, uma vez que, além da entrega do christão, se compromettesse a abandonar a criminosa e arriscada industria do roubo.

O velho salteador aceitou o alvitre, e entregou o prisioneiro já em trajas mouriscos.

A detenção do jovem neto do illustrado e prestimoso barão de Caçapava no antro do salteador bedulno, faz crer que elle pretendia vendel-o a algum **cherif** e obrigal-o, internado na Africa, a renegar a religião de seus maiores.

É uzo entre as tribus independentes dos bereberes constrangerem os christãos moços, que aprisionam, á adopção do islamismo.

Quando conseguem este resultado, a que de industria se sujeitam os prisioneiros com o fim de esquivar violências, fazem os catechisadores uma festa, a que dão o nome de **chete-hear** muito concurrida de kabylas.

Cantam, dansam, comem em applauso da apostasia e louvor do pseudo-apostata, condemnado tambem ao tripudio do ritual.

Foi por consequencia muito feliz o Sr. Andréa em deparar com um homem generoso e dedicado, que o subtrahiu aos rigores da escravidão em regiões, onde o escravo é automato, que se menêa segundo os caprichos de seu possuidor, e os caprichos dos **cherifs** vendedores como dos arabes compradores não os comporta quem, como o neto do glorioso marechal do exercito barão de Caçapava, recebeu aprimorada educação.

A salvação deste official, tanto da primeira como da segunda vez, é milagrosa.

Milagrosa é palavra desagradavel á delicada audição dos espiritos-fortes, cuja argumentação, fundada sempre nas leis phisicas, nem por hypothese admite que aquelle que as codificou saiba alteral-as sem que o mundo sublunar se aperceba das alterações.

Estar cosido com um mastro, de encontro ao qual ventos furiosos, ondas montanhosas fallam a linguagem da destruição; ver companheiros, que tinham buscado esse abrigo, arrebatados, sumirem-se no abysmo, sentir o madeiro solido estalar e partir-se como simples vergontea, rolar na voragem e d'alli a meia hora, sem o apoio do lenho, ficar estatelado no meio da prala, dentro de um pedaço de vela, que parecia talhado para mortalha e sem sentidos e entanguido e occulto pela escuridão, desprender-se do involucro e fugir o alcance das vagas — é salvação commum, explicada pelos meios conhecidos de evitar a asphyxia?

Affirmal-o-hão os espiritos fortes, não a virtuosa mãe do illustre guarda-marinha, salvo por este modo singular da morte, a que pagaram tributo os seus collegas dos bancos academicos, os seus mestres e seus amigos.

Valeram-lhe as preces de sua mãe, a prece, instincto verdadeiro de nossa natureza caduca, na phrase do eloquente Sr. de Lamartine, e que em todas as contingencias da vida é o meio mais efficaz da communicação com Deus, com todos os seres, com os mundos in-



visíveis, segundo opinam profundos theologos e conforme creem todos quantos não malbarataram este legado do progenitor da humanidade, transmittido de geração em geração com o complexo de seus prazeres e dores.

Confessae, incredulos, confessae a existencia de milagres, e a proficuidade da oração.

Não tenhaes medo da sombra de Deus. Somos vermes nascidos hoje para morrermos amanha; o pó de nossos ossos vóa com os ventos. Quem não é nada deve confessar, deve reconhecer submisso os prodigios de quem é tudo.

## XXI

A cortezia do ministro inglez não se esquivou a diligenciar, além dos commodos já referidos, a satisfação de outras necessidades prementes dos infelizes brasileiros.

Intendendo-se com o chefe da força naval britannica ali estacionada, communicou aos miseros naufragos que podiam dispôr de uma embarcação com ordem de os transportar a Gibraltar.

No dia 16 partiu de Tanger o vapor *Argos*, levando a seu bordo os argonautas sul-americanos com a posse de velocino não somenos do de Colchos — a experiencia de longa viagem e a lembrança imperecível do mais terrivel naufragio, — riqueza que, por não ser acinte conquistada para ostentação de proesas, nem por isso deixará de valer-lhes si a desgraça ainda lhes offerecer outros presentes funestos.

Quatro horas de viagem deram com o *Argos* na inexpugnável Gibraltar, que recorda o dito de Philippe de Macedonia "não ha cidade irredusível se n'ella entrar um cofre de ouro", verificado em favor dos inglezes e em detrimento da Hespanha, tantas vezes burlada na penosa intenção de rehaven o seu melhor baluarte do Mediterraneo.

Meia hora depois saltavam em terra os Srs. 1<sup>o</sup> tenentes Salgado, e Paes Leme; 2<sup>o</sup> tenente Marques Guimarães; guardas-marinha Rodrigues Villares, Xavier de Castro, Oliveira Pimentel, Soares de Andréa, Mancebo, Alvarim Costa; commissario Ignacio José de Mello; o mestre Antonio Joaquim, mais quatro officiaes marinheiros e 83 praças de marinagem.

O commandante Bento José de Carvalho; os 1<sup>o</sup> tenentes Caio Pinheiro e Moreira Neves; os 2<sup>o</sup> tenentes Ferreira Pinto, Alves dos Santos e Perdigão; os Drs. José Candido Martins e Henrique Tanner; o padre capellão Marques Pinto; os guardas-marinha Isidro Madureira, João Caetano da Silva, Caldeira, Santa Barbara Garcia, Exposel, Abreu Villar, Azevedo Sampaio, Ferreira da Cruz, Garcia Sobrinho, Castro Barbosa, e Araujo Góes; o escrivão Cunha, o boticario Torres e mais 101 praças de maruja — d'estes cerca de trinta

acharam sepultura na Berberia com o requiem caridoso de um levi-hespanhol; os restantes ficaram insepultos na vastidão das aguas do Atlantico até entregarem os ossos descarnados ao lodo dos pegos, não sendo muito provavel que alguns d'elles vaguem como fakires ou cavem, escravos desventurados, nos kiosques do sultanado marroquino.

Seja com os mortos a misericordia divina implorada pela tribulação, em cujo calix beberam até ás fezes.

Seja com os vivos, se algum está, propicia a sorte e os conduza á patria, que os chora como filhos queridos a quem já lançou a benção final. Regressem á terra natal e venham juntar aos milagres de todos os dias, operados desapercibidamente, o milagre que falle ao ver, ao ouvir e ao apalpar. Praza a Deus assim aconteça!

Boté! Seria triumphante desmentido aos aceitadores de factos consummados, sem o acurado exame que obrigue a declarar-os taes.

Mas... é muito esperar... é dar grande latitude ao *quod volumus facile credimus*. Não encontra porém tanta difficuldade saber-se do litoral africano se todos quantos faltam á infeliz corveta ou parte d'elles, succumbiram á medonha catastrophe. Chegar a este conhecimento já é dilucidar muitas duvidas e dar luz á escuridão em que jazem muitos espiritos apoucados por tantas reflexões desencontradas.

Mr. Franklin perdeu-se, já lá vão bastantes annos, nos mares polares, e a sua viuva e dezenas de seus compatriotas inquiriram ás praias, aos gelos, ás ilhas ermas, aos selvagens esquimãos e como desapareceu o audaz navegador. Cessaram as pesquisas reiteradas só quando mais não poderam duvidar de seu fim desastroso.

Novos alchimistas andaram elles á cata da pedra philosophal? Ao inverso de Archimedes, com a solução do celebre problema geometrico, foi-lhes impossivel proferir o terminante eureka?

Está provado que não. Descobriram o roteiro do ousado navegante, continuado pela ultima victima da viagem fatal, e por elle conheço hoje o mundo como morreu aquelle que teve sorte igual á de La Perouse, cujo desaparecimento tambem foi investigado cerca de trinta annos, e afinal reconhecido pelo zêlo do piedoso Dumont d'Urville.

## XXII

Ao sahir deste porto a corveta **Bahiana**, em viagem de instrucção, divulgou-se no Rio de Janeiro o boato de ir ella a Tanger, não sómente levar despacho de condecorações aos philantropos que se interessaram pelos naufragos da **D. Izabel**, mas ainda saber se pelo interior de Marrocos estão detidos alguns d'esses malfadados.

Quer seja real, quer não o boato espalhado, é de crêr que os irmãos de armas dos fallecidos na velha Mauritania, em 11 de Novembro de 1860, não se esqueçam, nos meados de 1861, de uma



pequena cruzada a algumas legoas além do Spartel, com que colham informações mais circunstanciadas relativamente ao sumiço de tanta gente, de que não dão conta os portos do Atlantico, as enseadas do Estreito e as pralas do Mediterraneo.

A demora dos passageiros do Argos em Gibraltar foi de pouca duração.

Fretando um vapor e deixando n'aquelle porto os doentes, que não podiam seguir viagem, partiram para Lisboa, onde desembarcaram.

Os échos do Spartel, de repercussão em repercussão, haviam annuciado a tremenda catastrophe á populosa capital do velho Portugal; e por isso, quando os naufragos a saudaram com a presença, tiveram o recebimento e agasalhado proprios da antiga e apreçoada patria de

“Albuquerque terrivel, Castro forte

“E outros em que poder não teve a morte”.

Aos filhos de Viriato e Uphmano não podia ser indifferente a sorte adversa dos recém-chegados.

Tudo alli fallava em seu favor — igualdade de sangue, de idioma, de costumes — a residencia temporaria ou effectiva de antigos habitantes do Brasil.

Estavam por tanto os afadigados navegantes em terra amiga, a mais amiga e para elles a mais conversavel de quantas tinham visitado.

Sua Magestade a imperatriz, viuva do invicto duque do Bragança, apenas soube da chegada dos subditos do imperio de que foi soberana, mandou entregar 2:000\$000 para serem distribuidos pela tripolação da **D. Izabel**, assim como offerecer aos officiaes, escapos ao naufragio do infeliz navio, as quantias necessarias para o seu transporte ao Rio de Janeiro.

Os dignos officiaes da **D. Izabel**, restos brilhantes da officialidade, que com ella pereceu, mostraram-se profundamente gratos ao acolhimento da virtuosa e caritativa senhora e polidamente recusaram a offerta, que será despendida em outras acções de caridade, tão do peito da segunda imperatriz brasileira, em cuja mão esmoler todos os dias a fome attendida, a honra amparada, a orphandade protegida imprimem osculos humedecidos de lagrimas do reconhecimento.

### XXIII

Esperaram os naufragos um dos paquetes a vapor da linha de Bordéas ao Rio de Janeiro e que não podia demorar-se muito.

O Extremadure não quiz incorrer no senão de retardario, altamente censuravel em todas as machinas que movem-se pelo impulso do invento attribuido a Fulton. Depois de meado de Novembro apagou as fornaihas na superficie do Tejo.

Pouco tardaria a hora da partida.

Aquelles que presenciaram o como a tempestade de 11 de Novembro, com tintas fornecidas pelo anjo decahido, coloriu quadros de destruição salpicados de sangue e sombreados de horrores, que lhes fazem o claro escuro imaginado no painel do juizo final; aquelles que no Spartel herdaram dos seus companheiros dores, que não comportam definição, que com elles choraram lagrimas de fogo ateadas pelo sopro dos tufões, aprestaram-se a regressar ao selo de suas familias para ahi, de mixtura com a alegria de vê-las e a salvação da morte, entoarem á dos amigos sepultos nos areaes da Barbaria e involtos no lodo das aguas gaditanas, os ultimos canticos do condoimento, tão grato á memoria dos mortos.

Era-lhes o rosto o espelho da alma; a falla o pregão do que sentiam. O rosto, enigma indecifrável de hypocritas; a palavra, veu compacto do pensamento de embusteiros, patenteavam n'esses nobres filhos do sólo americano o perfeito contraste de taes artificios. Por um e pela outra revelava-se-lhes a natureza, repellindo a affectação tão commum nas manifestações de dores pela infelicidade de outrem.

Antes da partida assistiram ao officio funebre, que a piedade dos brasileiros residentes em Lisboa mandou celebrar em espaçoso templo.

Entre os brasileiros distinctos, presentes ao acto religioso em commemoração dos mortos no Spartel, notavam-se o illustrado plenipotenciario barão de Itamaracá; o capitão de mar e guerra Figueira de Figueiredo; o capitão de fragata Manoel Pedro dos Reis, amigo particular do commandante da **D. Izabel**.

Muitos officiaes da marinha portugueza; muitas senhoras de distincção; muitos cidadãos e funcionarios elevados da capital, alli na casa de Deus, juntaram suas preces ás dos irmãos de armas dos bravos fallecidos.

Pagó este tributo — caridoso tributo á desgraça inevitavel — contrataram os naufragos a sua passagem para o Rio de Janeiro e embarcaram-se no **Extremadure**, que, desprendendo as azas, deslizou pela planície aquosa do velho Tejo e por entre a floresta dos navios nacionaes e estrangeiros, que fazem da capital dos antigos lusoens uma das mais commerciantes e conhecidas do universo.

Fóra da barra e já nos dominios do Atlantico, aonde, além das taboas que os separavam das ondas, nada mais viam que não fosse céu e mar, reflectiam os naufragos sobre o estado em que se achavam como na sorte que tão mal os havia tratado quando ellas davam-se reciprocos parabens por julgal-a prospera e segura.

Não eram de certo lisongeiras as conclusões a que chegavam.

Haviam sahido da patria cheios de futuro. Olhando para o passado, que era esse futuro, reconheciam que a esperança os tinha illudido como illudem quasi todos os calculos, que tem por baze o porvir, que só pertence a Deus.



Haviam sahido da patria abundantes de meios, voltavam a ella na carencia de todos.

Haviam sahido avidos de gloria e de saber; vinham agrinaldados da primeira e esclarecidos do segundo; porém a conquista de ambos custara-lhes trabalhos insolitos e pezares profundos. Foram em cohorte risonha e robusta; voltavam em destroço taciturno e molesto.

Passageiros do navio, sem obrigação de serviços, todo o trabalho a que se davam era mental. Nenhuma faina obrigatoria os chamava a diversões, tão convenientes ao estado melancholico de seu espirito.

Viram assim os dias igualades; o que pensavam em um davalhes mais que entender em outro. Não podiam esquecer o passado tão recente e deixar de investir com o futuro, que a phantasia, toldada de nuvens negras e impressionada pelo desenlace da horrosa tragedia que presenciaram como actores e espectadores pintavalhes em horisontes sobre maneira carregados.

Pobres victimas de injusta sorte! Tinham sobrevivido ao martyrio de seus irmãos, foram martyres com elles e por isso a religião do soffrimento, que é um rito para quem padeceu e interpretou o que viu padecer, não tinha até alli conseguido cicatrizar-lhes as fundas chagas do coração e desassombrar-lhes as mentes do espectro do naufragio, da visão medonha d'essa grande obra de destruição rapidamente projectada e concluida!

Em alegria, socego de animo e convivencia de gosos quanto differia essa viagem das que fizeram na bella *D. Izabel*, sulcando diversos mares?!

Ao prazer do regresso oppunha-se a dôr de regressarem sós.

Se outro padrão não houvesse por onde se afferisse os sentimentos elevados dos officiaes em passagem no *Extremadure*, bastava o tosco referido para provar que elles são dignos da briosa corporação a que pertencem, e não menos dignos irmãos dos que cessaram de pertencer-lhe no dia 11 de Novembro, data fatal, que ha de ser lembrada em quanto se cultivar na terra a planta que se chama piedade!

## XXIV

O vapor acercava-se de Pernambuco, da terra do heroismo brasileiro, por mais de um talento brilhante denominada a — *Venesa* do sul da America. Entrou o Recife.

Coincidencia notavel! O ultimo porto do Brazil, onde tocou a *D. Izabel* quando desfraldou as velas em derrota das aguas de New-York foi o Recife. O primeiro ar patrio que respiraram os naufragos do lindo navio foi o de Pernambuco!

A terra cobiçada dos Nassaus viu-os partir jubilosa, porque elles iam a paizes estrangeiros conquistar nomeada; recebeu-os em pranto

e consternação, porque voltavam tristes e abatidos pelo desastre, cuja noticia divulgou-se logo pela cidade, enchendo-a de luto.

De Pernambuco seguiu o *Extremadure* em direcção á Bahia. Este trajecto é curto e por isso o vapor applicado á navegação e que tem como principal missão o acabar com as distancias, deu velozmente com o barco dentro da magestosa bahia de S. Salvador, a Soteropolis dos latinistas modernos.

A antiga metropole do Brazil, entregue ás fluctuações mercantis, á vida activa das industrias e do commercio, mal cuidava na ruim nova, que lhe trazia o emissario de Bordéos.

Sabendo-a cobriu-se de tristeza como a sua irmã do norte. Alguns de seus filhos educavam-se na proveitosa escola da *D. Izabel*, e d'esses, não poucos, ella tinha de lamentar a morte penosa nas regiões do barbarismo africano.

Effectivamente a lamentou, por que os jovens filhos d'essa illustrada provincia, tão fertil em homens eminentes, morreram emurchecendo grandes esperanças, que haviam de traduzir em factos honrosos para si como para a terra em que nasceram.

Tanto em Pernambuco quanto na Bahia eram os contristados naufragos obrigados a responder a multiplicadas questões mais concernentes aos revezes da viagem do que aos prazeres que n'ella auferiram.

Além da curiosidade, Protheu de todas as fórmas, o interesse do condoimento tinha grande parte nas interpellações.

Os dignos officiaes iam as satisfazendo com a cortezia que lhes é propria e a fidelidade da narração compativel com o pezar de que se achavam onerados. Em cada informação subministrada agravavam uma dôr e collocavam diante dos olhos o quadro que em vão tentavam arredar da lembrança. Era um supplicio em que os suppliciados não podiam maldizer dos algozes.

Parte o *Extremadure* da Bahia em direitura ao Rio de Janeiro.

## XXV

A 19 de Dezembro chega á frente do Pão de Assucar.

Renques de escaleres, largados dos cães dos Mineiros, Pharoux e Imperatriz remam apressados em demanda do vapor e o cercam pelos flancos.

O agil bordalense, dando fundo á vista do velho forte de Coligny, recebe os alviçareiros e os curiosos de terra.

A noticia, com a rapidez peculiar das más novas, estende-se a todos os angulos da cidade...

Calamidade!... Horror!... Fatalidade!... eram as palavras articuladas entre quantos nas ruas lamentavam o medonho acontecimento.



Fatalidade!... Horror!... Calamidade!... proferiam em doloroso soliloquio os transeuntes, scismando no caso desesperador, que occupava e preocupava todas as atenções!

Muitos semblantes tingiram-se de tristeza; muitos olhos debulharam-se em pranto; fundos ais, pungentes gemidos atordoaram os ares.

Póde dizer-se que a cidade do Rio de Janeiro, submersa em consternação, entoava uma vasta e indefinível nenia, pela morte de tantos bravos, que de instante a instante se lhe afiguravam, cheios de gloria, transpondo a barra de Nietheroy.

O luto do sentimento, o verdadeiro dó, que não ha mister de côres externas para infundir mágoas, pesava sobre muitas familias.

Ao anoitecer d'esse dia de funebre e perduravel recordação, o mestre da corveta **D. Izabel** o Sr Antonio Joaquim, dirigiu-se á casa do chefe de esquadra Joaquim José Ignacio, irmão do commandante, que foi d'aquelle navio, e lhe entregou 71 libras sterlingas, a caixa de ouro com cinco brilhantes, mimo do Sr. conde de Aquila ao mesmo commandante, e a espada, que elle cingia quando arancou do meio de Napoles, minada de traições e perfidias, a princeza brasileira e seus lindos filhos, destinados talvez á irrisão dos mercenarios arrigimentados por Garibaldi e contidos pelo salario do estadista piemontez.

Quem traça estas linhas testemunhou o acto da probidade severa do bravo marujo e viu, tomado de dôr e de admiração, o peito do impressionado general unir-se ao do honrado official marinheiro em amplexo de cordialidade propria de dous homens do mar.

Ouviu ainda o velho sulcador das ondas, com a voz intercortada de soluços dizer ao pundunoroso marinheiro "não te offereço aquelle dinheiro, que foi de teu commandante, por que não quero ultrajar a tua probidade; offereço-te a minha mão e a minha amizade".

A mão do conselheiro chefe de esquadra e a do official marinheiro, enxeridas uma na outra, apertaram-se com effusão de mutuo reconhecimento.

O ouro, depreciado pelo naufragio, e a caixa dada pelo illustre principe foram para o poder das irmãs do infeliz commandante. O primeiro supriu as necessidades mais prementes da occasião; a segunda, apesar da exiguidade dos meios de suas possuidoras, é e será conservada como padrão do bello feito de seu nunca deslembrado irmão.

O honrado mestre relatou então o modo porque houve ás mãos esses objectos de valor.

Dous marinheiros haviam-se apoderado d'elles; e, quando em Tanger se dispunham a gastar o dinheiro e a vender a caixa, entregaram tudo, logo que o Sr. Antonio Joaquim lhes declarou que taes valores, pertencendo ao commandante, deviam ser reservados para sua familia, da qual elle tinha conhecimento.

## XXVI

Retirando-se o digno official marinheiro, o conselheiro chefe de esquadra officiou ao Sr. almirante barão de Tamandaré, encarregado do quartel general da marinha, participando a acção meritoria de que se acaba de fallar.

Consta que o nobre almirante ordenou que nos assentamentos do digno mestre se mencionasse o excerpto do officio.

Em seguida o "Jornal do Commercio", gazeta de grande circulação no imperio e fóra d'elle, lançou no dominio do publico, em linguagem merecidamente laudatoria, a honrada acção do marujo.

Não houve voz generosa, que a não applaudisse; e o coração do illustrado e munificente monarcha brasileiro, sempre expanso quando se trata de aquilatar o merito, mais uma vez patenteou-se para edificar com o exemplo de régia generosidade.

Por intermedio do digno mordomo da Casa Imperial, mandou S. M. distribuir pelos marinheiros chegados de Gibraltar uma elevada somma, correspondente a tres mezes de soldo, e entregar ao probo mestre Antonio Joaquim um relógio de ouro no valor de mais de 300\$000 com a inscripção — Pedro II a Antonio Joaquim 11 de Novembro de 1860 —, juntando a esta offerta a quantia de 500\$0000.

O acto da imperial munificencia por si só falla tão alto, que dispensa commentarios e elogios. Todos os jornaes do Imperio o louvaram em termos entusiasticos adequados á acção magnanima e ao merito por ella galardoado.

É assim que o príncipe, a que felizmente se acham confiados os destinos do Brasil, sabe legar seu nome á posteridade.

É assim que vai imprimindo traços luminosos, por onde passa, e enchendo de factos memoraveis as paginas dos annaes de seu abençoado reinado.

Tambem por isso a aura popular bafeja o illustrado e magnanimo imperador e os hymnos da gratidão o saudam desde o suppedaneo do throno até os confins do seu imperio.

Tambem por isso goza de elevado conceito fóra do paiz e é sabido que aos nomes dos Mecenas, de Leão X, e de Luiz XIV, protectores decididos das artes, das sciencias e das virtudes civicas, liga-se na velha Europa o nome prestigioso do Sr. D. Pedro II.

## XXVII

A solicitude imperial pelos naufragos da D. Izabel não faltou a de S. M. a Imperatriz, em cujas virtudes tantas vezes admiradas, o povo respeitoso vê resplandecer a da caridade com o immenso brilho do fóco luminoso de onde eduz-se o christianismo.



Santa Theresa, que ensina o caminho da perfeição, santo do nome de S. M., é sem questão o modelo de suas virtudes evangelicas.

O augusto par, trajando rigoroso luto, assistiu, na sua Imperial Capella, ás exequias dos mortos no naufragio de 11 de Novembro.

Repetindo os psalmos entoados pelos levitas do Senhor, prostrados ante as aras de nosso pai celestial, o imperador e a virtuosa imperatriz deram a prova mais concludente de que o terrivel successo foi uma calamidade geral para a terra de Santa Cruz.

Á cerimonia religiosa concorreram uniformizados os Srs. barão de Tamandaré e outros distinctos generaes da armada; assim como affluiram muitos officiaes superiores e subalternos; muitos cidadãos notaveis e os officiaes e marujos salvos do naufragio.

O comparecimento de SS. MM. ao acto funebre exaltou a religião dos mortos, tão pouco venerada dos vivos, e sobremaneira penhorou os parentes, amigos e camaradas dos miseros fallecidos, obrigando a lembrança de uns e a pallida sombra de outros á divida de gratidão, inaccessible ao esquecimento pela parte que n'ella tomou a nação inteira.

Taes foram as ultimas e as mais subidas honras deferidas aos que tantas de differente especie conquistaram a bordo da gloriosa D. Izabel e com ellas pereceram nas vagas e areas da descrida Barbaria.

### XXVIII

No dia 11 de Janeiro do corrente anno, o chefe de esquadra Joaquim José Ignacio, e os demais irmãos do desditoso capitão tenente Bento José de Carvalho, mandaram celebrar, em suffragio da alma de tão honrado militar, um officio na igreja da Ordem 3ª da Immaculada Conceição.

Ao terminar o ministro do altar o derradeiro

"Pie Jesu Domine,  
"Dona eis requiem",

seguido do melancolico amem, o talentoso Dr. Caminhoá proferiu a pouco extensa, porém muito eloquente oração funebre do bravo commandante Bento, arrancando sentidas lagrimas do numeroso auditorio, que o ouviu cheio de recolhimento e de admiração.

O discurso d'este facundo orador e o adeus do Dr. José Luiz da Costa, impresso no "Jornal do Commercio" do dia, são os dous trabalhos mais completos, que dos prelos teem sahido, elevando os meritos do honrado capitão-tenente. O primeiro é pautado pelo estylo dos insignes bispos de Meaux e de Clermont; o segundo é moldado pelas inspirações de Delavigne e de Mr. Victor Hugo, tanto dramatiza o sentimento e as recordações da infancia.

Coube ao chefe de esquadra Joaquim José Ignacio a vez de fallar.

Pondo a bom recado a sua qualidade de parente tão proximo do fallecido, e declarando que fóra cruel se por isso se visse obrigado ao silencio, disse do suffragado toda a verdade do que sabia, deixando claro que, com a sua morte, a marinha de guerra perdeu um ornamento, o Estado um optimo servidor, a sociedade um varão prestante e a familia um de seus melhores sustentaculos.

## XXIX

Caiba agora a minha vez final.

Tolere-se que nas aras da fraternidade fumegue por mais alguns instantes o incenso de louvor, que a ninguem prejudica e é devido á memoria de um bravo respeitador dos estímulos da honra.

Vou concluir minha descripção singela, mas verdadeira com a rapida biographia de meu bom e sempre chorado irmão.

Se me averbarem de suspeito relativamente ao já expellido, e ao que me resta a expender, declinarei a suspeição, rememorando factos de escriptores que, em differentes epochas, têm tratado de parentes tanto ou mais proximos de si como de mim está o denodado commandante da corveta **D. Izabel**.

Tolerou a Grecia que Pindaro, não obstante ver-se preferido por Corina em mais de um certamen poetico, dêsse o maior valor aos seus canticos sem duvida sublimes; soffreu Roma que Cicero dissesse que se elogiava por não achar quem mais digno de elogios fosse; consentiu e applaudiu Portugal que o principe dos poetas da Iberia, inflamado de patriotismo, e accêso no divinal estro que o fez esmolar o pão entre aquelles a quem engrandeceu, apostrophasse as nymphas do seu patrio rio dizendo-lhes:

"E vós, tagides minhas, pois creado.

"Tendes em mim um novo engenho ardente

— não ha de tolerar o Brasil que eu diga de meu irmão o que outros em differentes palavras e muito melhor estylo d'elle tem dicto? Creio que sim.

Um publicista bretão, de nome grandemente conceituado na historia do journalismo, ao dar conta do naufragio da **D. Izabel**, não proferiu estas insuspeitas palavras "o capitão Bento José de Carvalho faria honra a qualquer marinha do mundo"?

Não era de lord Jervis, do barão do Nylo que tratava o insuspeito escriptor; foi a um brasileiro que dirigiu essas expressões que resumem a melhor das apologias.

Todas as gazetas européas e algumas dos Estados Unidos, que noticiaram o desastre, não são unisonas em declarar que o commandante da **D. Izabel** morreu como heróe e era um bravo digno de melhor sorte?



Os jornalistas que assim se pronunciam, honrando a memoria da illustre victima, não se deram a tal tarefa senão por homenagem á verdade.

Sigo-lhes o exemplo, com a vantagem de citar mais factos comprobatorios das asserções d'esses nobres filhos de Guttemberg amestrados na milicia do jornalismo.

A critica, portanto, que me ficava a padraço e ameaçava arguir-me de suspeição, está desarmada. Da hypercritica não me assusto. Póde vir com sobre-senho contra mim, premunido porém de resignação como estou, pedirei a Democrito um riso ou a Heraclito uma lagrima para resistir ao arremesso d'essa Marphisa enfurecida.

Não é pois semelhante pecha que me agorenta o animo; o que me abate o espirito é não ser Plutarcho ou Lamartine que consiga fazer do meu biographado o que elles, com a proficiencia do genio e a inspiração de Clios modelos, fizeram dos heróes que biographaram.

Tentarei o ultimo esforço e vou concluir.

### XXX

Não querendo correr a sorte de D. Carlos IV de Hespanha, o serenissimo principe D. João de Bragança, regente de Portugal, como bom politico, segundo o indeclinavel testemunho do segundo Pitt, partiu com sua familia para o Brasil em 1807.

Quatro annos depois dava fundo nas aguas do Rio de Janeiro a fragata **D. Carlota**, procedente de Lisboa com o resto da bagagem e criadagem do regio emigrante.

Entre os officiaes subalternos da fragata, que traziam familia, vinha com sua mulher D. Maria Izabel o segundo tenente José Victorino de Barros, marinheiro experimentado, em cujas veias circulava o sangue do immortal autor da Asia portugueza, continuada pelo amigo de Camões, o celebre Diogo do Couto.

Desarmando-se o navio, veio elle fundear em frente ao morro de S. Bento, perto do arsenal de marinha, e ali por alguns annos permaneceu sob o commando de José Victorino de Barros que, pobre como era, preferiu morar a bordo a estabelecer-se em terra.

Compunha-se a familia maritima, além dos chefes, de uma menina de 8 annos, um menino de 2 e do innocente Bento, nascido a 26 de Maio de 1812 em cima do modesto colchão de um beliche da morada fluctuante.

Foi pois o mar o berço de Bento José de Carvalho, baptisado na matriz de Santa Rita d'esta córte, a cuja jurisdicção estão sujeitas as aguas da parte da bahia entre as ilhas de Santa Barbara e de Villegaignon.

Foram pois os primeiros vagidos do recém-nascido perder os echos de encontro ao taboado de uma fragata; foi o seu primeiro

somno entretido pela oscillação das ondas; a sua primeira luz a esbatida na superficie argentada do rio escondido dos Tamoyos.

Coincidencia notavel!... factó providencial!... O nascido entre as cavernas de um navio, que lhe abafaram o choro da innocencia, começo de soffrimento, morreu sobre os destroços de outro navio, que lhe ouviram a voz penitente, despedindo-se das tribulações do mundo!

Tocaram-se os extremos separados pela distancia de 48 annos!...

A idéa grandiosa da independencia nacional, despida dos preconceitos, que a faziam crér utopia, conquistava tantas adhesões e tanto se popularisava, que todos os dias se traduzia em factos.

Desabrochou a final das combinações do generoso principe D. Pedro, proclamado imperador constitucional do Brasil.

O habil marinheiro José Victorino, a esse tempo residente em terra, e adherido á communhão brasileira, foi aproveitado na promptificação da esquadra destinada a sustentar os direitos do novo Estado e a malograr as tentativas de regresso ao velho regimen.

De tal modo se houve n'esse serviço, com tal empenho trabalhou no urgente armamento, tanto expoz-se ás intemperies da atmosphera que, contrahindo grave enfermidade, a ella succumbiu na idade de 44 annos, legando ao paiz quatro filhos varões e tres filhas.

Sua viuva, adstricta aos recursos do exiguo montepio, e ao fruto de pequenas economias do honrado official, votou-se toda á educação de seus filhos.

O mais idoso, então guarda-marinha a completar o curso academico, já de pouco necessitava. Via-se entrado na difficil, mas prestigiosa vereda, que o tem conduzido ao posto elevado, que actualmente occupa na marinha nacional.

Bento, o 3º em idade, caminhava para a adolescencia.

Sua mãe, nossa idolatrada mãe, desvelando-se no amor de todos os seus olhos, reconhecia n'esse as inclinações, a indole, a vontade de se modelar pelos hábitos de seu pae e de seu irmão, a esse tempo segundo tenente.

Se elle praticava alguma travessura, das que são proprias dos adolescentes, ella o admoestava com severidade forçada, e as admoestações eram sempre seguidas de afagos e de riso, que não escapavam á sagacidade do admoestado.

Com semelhantes meios a virtuosa matrona estimulava-lhe os brios e fortalecia-lhe o espirito de gratidão, que n'elle perdurou até os ultimos momentos d'essa mulher viril, educadora de sete filhos, dos quaes por longos annos e na velhice placida, recebeu as maiores provas de respeito e os cuidados mais assíduos.

Matriculado no seminario de S. Joaquim, ahí estudou com aproveitamento as materias do ensino primario e parte das do secun-



dario: e, se não foi um talento brilhante e privilegiado, como o conselheiro Dr. Felix Martins, seu collega, esteve comtudo superior á nota de mediocre.

Sahiu do seminario para matricular-se na academia de marinha.

Em 1828, confiada a pasta dos negocios da marinha ao valente e habil chefe Diogo Jorge de Brito, foi creada a classe dos voluntarios da armada com as honras e vantagens inherentes aos guardas-marinha e com o fim de preparar officiaes, de que a marinha de guerra se achava tão carecida.

O honrado e diligente ministro, antigo camarada do probo José Victorino, nomeou Bento voluntario da armada e com elle a muitos dos estudantes academicos, convidados pelos favores concedidos á nova classe.

De prompto manifestou-se a aptidão de Bento para a vida de homem do mar.

Não havia camarada que não visse n'elle o official intelligente, respeitador da disciplina, methodico, companheiro dedicado, condescendente e grave.

A luta porfiada, que o Brasil sustentou com a republica argentina, caminhava para seu desenlace. A guerra de polvora e bala havia succedido a troca de notas, outro genero de peleja renhida, cujo desfecho é glorioso quando não sacrifica ás vantagens da paz o pundonor do paiz.

Entretanto Bento José de Carvalho, lá entre os descendentes de Almagro, offerecia á patria o devido e primeiro tributo de sangue.

Continuava na estacada, joven e decidido, á espera da opção cisplatina, quer no sentido da paz, quer a favor da guerra.

Terminada a negociação diplomatica, entablado o competente tratado, que fez cessar a guerra, mas não os odios entre argentinos e brasileiros, regressou Bento ao lar materno.

Ha sempre uma Capua em que os soldados, depois de prolongadas lidas marciaes, saboream as delicias do *dolce far niente*.

Bento, com os habitos do trabalho, não deixou-se enervar na Capua do Rio de Janeiro. Não nasceu para eflemitar-se; tinha nascido fadado para assoberbar fadigas e succumbir a uma d'ellas.

Esquivando-se á continuação dos estudos da academia e desembarcado por ter se extinto a classe dos voluntarios, dedicou-se á aquisição das regras de pilotagem e com tanta perseverança e aproveitamento, que nos diversos exames por que viu-se obrigado a passar, obteve as melhores approvações. Conquistou a carta de piloto geral, posterior a outras de menor cathegoria, que havia alcançado.

Assim n'esta como n'aquella qualidade fez diversas viagens, me-recendo de seus commandantes, da intendencia de marinha e do quartel general as mais lisongieras informações, não sollicitadas

senão expeditas em cumprimento de deveres d'esses illustres commandantes e d'essas importantes repartições.

Promovido ao posto de segundo tenente principiou a comandar.

O patacho **Desterro**, os brigues **Maranhão** e **Itaparica** e a corveta **D. Izabel** mostraram aos nacionaes e aos estrangeiros, que o nascido entre as cavernas da fragata **Carlota**, nasceu marinheiro com os germens dos dotes que, desenvolvidos e aprimorados, constituem o completo homem do mar, privilegiado, que é um mytho para quem não conhece todo o alcance de tão abrangedora qualificação.

Na provincia de S. Pedro do Sul e na de Santa Catharina, aonde o heróe de Caprea fugiu ante a bravura do almirante brasileiro o Sr. Mariath, o tenente Bento deu provas de valor reflectido, da valentia extrema de temeridade, d'essa virtude e prenda militar tão recommendada e ennobrecida pelos grandes homens que têm eruditamente escripto de batalhas campaes e navaes.

Na briosa provincia de Pernambuco e no fatal dia 2 de Fevereiro de 1849, sendo o intrepido tenente official da bella fragata **Constituição**, foi destacado com um troço de marinhagem para o ponto mais perigoso da cidade do Recife, accommetida de todos os lados pelas forças insurgentes do sertão, combinadas com alguns dos cabecilhas da revolta residentes na cidade.

O que foi esse apaixonado arcar de Eteocles e Polynices, esse pleito de ambições febris e vertiginosas, esse fratricidio cegamente consummado, está na consciencia do Brasil inteiro e no dominio da historia, que o ha de transmitir, fumegante de sangue em vão derramado, á insuspeita apreciação da posteridade...

Corra-se um véo sobre tão triste passado, lamentando-se comtudo a morte de tantos de nossos irmãos roubados pelo delirio politico á lavoura e ás industrias nascentes do paiz, que os chora.

O tenente Bento, soldado do governo legal, partiu para seu posto na madrugada do sanguinolento dia.

Uma columna de revoltosos, decuplo da força que elle dirigia, atacou-o com impeto desusado: o choque foi mortifero.

Os imperiaes marinheiros, bravos como eram e são os do seu corpo, combatendo sempre, temiam ficar esmagados pelo numero; á voz, porém, do seu commandante, que bradava "avança! vencer ou morrer!" redobraram de esforços, repellindo os assaltantes, que afinal se retiraram em debandada, seriam seis horas da tarde.

Durou pois o combate cerca de 14 horas.

Este feito de armas, brilhante pelo resultado, foi sellado com o sangue generoso do intrepido tenente.

Os cabos dos revoltosos, vendo que a vantagem da resistencia dos imperiaes em grande parte provinha da bravura do commandante, gritavam aos seus "fogo no boné de galão" e os seus, como elles ebrios pela suffusão de sangue disparavam os arcabuzes sobre o indigitado.



As balas sibilavam-lhe em torno da cabeça e uma, acertando-lhe no peito e resvalando pelo fôro da farda, feriu-o profundamente na parte externa do terço superior do braço esquerdo.

Mas a energia do combatente era tal, que só 5 horas depois do ferimento, quando o campo estava varrido de aggressores, é que, exausto de forças pela perda de sangue, cahiu desfallecido.

Os seus commandados procuraram-lhe prompto soccorro; tomam-no nos braços, estendem-o em uma padiola e assim o conduziram á semelhança de espartano victorioso sobre o escudo, que não abandonára, ao aquartelamento da cidade, juncada de cadaveres e dos feridos de ambas as causas deffendidas.

O ferido, elogiado em ordem do dia e inscripto na relação dos gravemente feridos, esteve cerca de um mez em tratamento no hospital militar, entregue á pericia de medicos da armada.

Restabelecido por fim e de volta ao serviço da fragata, foi condecorado com o habito do Cruzeiro, graça a que deu o devido apreço, por que a ordem que tem a legenda **benemerentium premium**, não é, em desempenho da inscripção, conferida senão áquelles que bem merecem da patria.

Em 2 de Dezembro do mesmo anno foi promovido a 1º tenente; e, ao regressar da ensanguentada e sempre briosa provincia, desembarcou da fragata **Constituição**, para tomar conta de um commando.

Fez differentes viagens a diversas provincias e pelo cruzeiro da costa, até que foi destinado a conduzir os aspirantes, durante as ferias da academia de marinha, a uma viagem de instrucção, que concluiu felizmente, tocando nos portos de Pernambuco, inclusive o presidio de Fernando de Noronha.

Promovido ao posto de capitão-tenente, passou do commando do brigue **Maranhão** ao da corveta **D. Izabel** com a qual esteve em Santa Catharina, em Montevidéo, na Bahia, no Maranhão e Pará, onde se demorou mais de anno.

Bento José de Carvalho cultivava as letras. Dizendo com o celebre poeta:

"Qui n'aime pas les vers a le sprit sec et lourd".

dava-se á leitura dos poetas e compunha versos, algumas vezes embebidos de melancholia e amenidade, outras condimentados de chiste epigrammatico e faceto sobre cousas e não pessoas.

Colligia estas composições de lavra propria em um album reservado, que a quasi ninguem mostrava. Constavam esses versos de redondilhas menores e maiores em coplas, em quintilhas, sextilhas e decimas. Nunca se deu ao metro de arte-maior, praticando todavia o hendecasyllabo em alguns sonetos. Amava o rhythmo porque tambem era decidido amator da musica.

Eu li esse album; e, como houve tempo em que fiz mãos versos, que correm por ahí impressos em gazetas de diversos formatos, fol-

gára bastante se tivesse sido autor do que apreciei no modesto livro, afundado no Estreito de Gibraltar, com outros objectos do desconhecido menestrel.

Não deploro este roubo das ondas como Virgilio o furto de seus distichos; mas sinto tal desaparecimento, por que elle me veda ornar o epitaphio de meu irmão com os carmes inspirados pela melancholla doce e jámais agra que lhe borrifava as palavras e lhe reçumava pelo rosto. Sinto, repito, por que hoje teria de enxerir n'estas paginas necrológicas trechos d'essas composições, necessarios para se lhes conhecer o estylo, que segundo o bello dizer de Bouffon, é o homem e que, pelo facto de não ostentar a pompa e diffundir os perfumes do atticismo, prenda de muito poucos, não desagradaria, á vista da singeleza e correccão da phrase, que era o seu merecimento, assim como ainda é o merito de muitos escriptores avessos ao marinismo e gongorismo e refractarios á infecção do entremettido barbarismo e do feio solecismo, ambos prole da sciencia infusa.

Está averiguado que Bento era excellente filho.

Conheça-se agora a extensão de seu amor fraterno como corollario de sua dedicação filial.

A abnegação, os sacrificios a que se sujeitou de bom grado para que semelhante sentimento, nobilitado desde as eras de Castor e Polux, o tivesse por estrenuo cultivador, o continuam a recomendar á admiração da idade presente.

É forçoso confessar que se este mundo sublunar é vasto deserto de paixões generosas, de affectos desinteressados; se elle tende, impellido pela força colossal do egoismo, a erigir em dogma o *chacun pour soi*, tambem apresenta alguns risonhos oasis, em que muita gente, descançando da peregrinação de todos os dias, sanctifica á semelhança do philosopho de Stagyra, o sentimento da amizade e dá ao amor fraterno o que poderia aproveitar no interesse pessoal e na fruição de outro bem-estar.

Para esta familia de raça distincta no que diz respeito ao coração, para este microcosmo concentrico do grande mundo, é que a penna obscura, autora d'este esboço biographico, o escreve, nunca enxuta da negra tinta do luto, que a faz menear.

Bento José de Carvalho, aos seis lustros pouco menos de sua idade, amou com o ardor proprio do primeiro amor, origem de grandes bens quando em harmonia com a virtude.

Não sendo por systema celibatario, por que no celibato, idolo de certo genero de egoistas, via a privação de muitos encantos da vida, pretendeu casar-se.

Graves considerações, porém, o faziam hesitar e foi sobrestando na realisação do intento.



Via sua mãe já entrada na velhice; sua irmã e seu irmão primogenito casados, com filhos e possuindo apenas uma o soldo de seu marido, commissario do numero da armada e o outro o de capitão-tenente; seus irmãos mais moços meros estudantes e duas irmãs solteiras.

Casar-se-ia ficando no lar materno; mas o pequeno vencimento de segundo tenente bastaria á manança de duas familias, embora debaixo do mesmo tecto?

Entendeu que não e por isso, abafando a chamma do impulso amoroso, desistiu do projecto, restituindo á virtuosa dama a liberdade de contrahir laços mais felizes.

Assim aconteceu.

A bella fluminense deu a mão de esposa a um negociante probo e bem estabelecido, não produzindo, durante a vida conjugal, uma só palavra queixosa contra aquelle que amára e sempre a rodeara de respeito, declarando pelo contrario então, como hoje, viuva honesta e laboriosa, que o homem, a quem tambem amou, era digno de que o amassem pelas virtudes a que prestava culto.

Resolvido a nunca mais mudar de estado, conservou-se solteiro cerca de vinte annos; e ao regressar da provincia do Pará, achando sua mãe no leito do somno eterno, principiou a viver exclusivamente para manter suas duas irmãs e preserval-as de qualquer necessidade.

Gratas a tanta dedicação ellas a retribuiam com amizade desmedida; e, quando a enfermidade algumas vezes o visitou de aspecto assustador, a solicitude que empregavam no seu tratamento, a afflicção que manifestavam, as lagrimas que vertiam eram para o perspicaz doente a dourada colheita dos beneficios que havia plantado em terreno fertil.

Enfermo ou com saúde, nunca desmentiu a docilidade de seu character, a indole pacifica e invejavel de que era dotado e que o fazia amar até de seus famulos e creados, um dos quaes saudosamente ainda hoje o chora.

Não é muita longa esta phase de sua vida. Durou seis annos, mas foram seis annos de irmão convertido em pae e pae desvellado pelo bem-ser de seus filhos. Tanta perseverança poucos exemplos encontra no mundo actual, aonde o amor da familia e outras virtudes domesticas, originarias da encantadora maternidade, da fé conjugal, dos esmeros paternos, da obediencia filial, da communhão fraterna lutam com adversarios resolutos, cujo antagonismo a tantos llames sociaes, que anseiam desatar, ostentam com todo o displante em dramas, em romances de sua composição que, por isso mesmo que são subversivos da moral e da ordem estatuidas ha muitos seculos, convidam a espectadores amigos de novidades e a leitores encomiastas das fecundas creações do genio, seja elle embora o da total ruina dos bons costumes.

Felizmente contra os arautos d'esta propaganda, de forma asquerosa e fundo gangrenoso, ainda ha campeões destemidos que os fazem calar e se riem de seus féros e da ira impotente com que rugem nos reduções da immoralidade e do impudor em que hasteam a detestavel bandeira da subversão social.

A perfida seita de — guerra á familia — paz á devassidão — continuará a recrutar asseclas, mas não ha de impôr a lei, por que Satanaz não prevalece contra o poder de quem com um simples aceno o condemnou a reinar nas trevas.

Que Bento José de Carvalho bem queria extremosamente seus irmãos ainda o provam os factos, que cumpre referir, de um dos quaes podem dar testemunho seus quinhoeiros de fadigas e gloria, escapos á calamidade de 11 de Novembro de 1860.

O primeiro diz-me particular respeito.

Em 1846, no vigor de minha mocidade, fui accommettido de febre com accessos perniciosos capitulados gravissimos.

Entre a vida e a morte o espaço em que jazi era tão curto, que me considerei á beira da sepultura. Então floriavam-me esperanças; e, olhando para o mundo das illusões como se fossem realidades, atormentava-me a idéa de abandonal-o tão cedo, não obstante crêr na vida eterna.

Ainda não tinha comprehendido bem o sermão de Bossuet sobre a morte.

Julgava a morte grande mal, o peor de todos e a corrupção da carne, não o tributo que o pó é condemnado a pagar ao pó, não a punição do peccado original, mas sim a execução da mais severa das leis promulgadas pelo Creador contra a creatura.

Vinte e oito dias ardi no fogo na febre.

Quando o delirio não me turvava a razão, via á minha cabeceira um enfermeiro de ar melancholico, silencioso, porém solícito em desempenhar pontualmente as prescrições dos filhos de Hippocrates, e tão assiduo que nem occasião offerencia a que eu recebesse identicos bons officios do resto de minha familia, toda a qual admirava os cuidados do incansavel auxiliar da medicina, que parecia ufanar-se com aquella missão de caridade e querel-a representar o mais ao vivo possivel!

A fraqueza de meu cerebro não me tolhia o gôso de contemplar o espontaneo sacerdote da primeira virtude do christianismo, tão recommendada nos evangelhos e nas parabolias do Divino Mestre. Via-o praticamente cumprindo o que não é pouco ouvir-se engrandecer na tribuna Sagrada por meio da palavra ungida de balsamo consolador e na imprensa ou nas solemnidades de instituições piias por meio da escripta, incrustada de ornatos oratorios e de textos dos doutores da Igreja.



Esse enfermeiro vigilante era meu irmão e excellente amigo.

Bem vejo que os vinculos de sangue, que uniam o doente ao enfermeiro tendem, a diminuir o lustre ao retabolo da piedade fraternal. Mas o egoismo do seculo, na sua marcha accelerada, não tem ido até o altar dos penates, não tem desdado laços de sangue, restringindo a familia a pae e mãe e filhos, alheando de sacrificios os demais parentes, sem fallar no restante da humanidade, fóra da esphera de actividade d'este grande motor das acções humanas?

É desanimadora a affirmativa. Entretanto exemplos repetidos dão-lhe tal claridade que o mais debil raio visual póde alcançar esta verdade sem emprego de vidro de aumento.

Coincidindo a minha enfermidade com o facto de estar então desembaraçado o meu companheiro de vigílias, vinte e oito noites consecutivas velou elle junto ao meu leito, de onde se retirava de manhã para voltar de tarde, depois de ter aproveitado o indispensavel descanso.

Muitas vezes te agradei, meu amigo, tanta e tão voluntaria dedicação; e se a Providencia Divina, que ainda não estancou a fonte de milagres, te occulta em algum esconderijo do barbaro littoral africano, praza-lhe fazer com que estas vozes, expressão de pungente saudade e de profundo reconhecimento, te sôem aos ouvidos como demonstração de ser a tua memoria immorredoura para quem sempre te conheceu credor da estima publica e do respeito particular de tua familia.

O outro facto a adduzir é a obediencia, com que constantemente acudiu aos reclamos de seu irmão mais velho, que o mandára em trez navios.

Nutria por elle amizade pouco distante do fanatismo. Era um entusiasmo valioso, por que o entusiasta sabia ser juiz do merecimento, que procurava cercar de prestigio modelando-se por elle.

Se me fizesse cargo de alargar as tarjas do quadro em que tenho esboçado as virtudes privadas do capitão tenente Bento José de Carvalho, encontraria espaço para o desenho de muitos accessorios, que mais realce dariam a essas qualidades do homem interno, que são do dominio da familia e consequentemente não podem ser apreciadas nem desluzbrar como os predicados do homem externo, entregue á observação de todos.

Um é o thuribulo que perfuma ambito determinado; outro é phoco, de onde podem jorrar torrentes de luz, que illumine á grande distancia.

Mas bastem as qualidades que ficam traçadas a tinta mortecor.

O painel de certo não merecerá os applausos dos mestres da arte, que arguem a má trituração das tintas e o peor esbatimento d'ellas por meio de acanhado e desconhecido pincel; mas ha de mostrar que o varão de que me tenho occupado, tanto no mundo

interior da familia como no mundo da sociedade, conquistou logar distincto em honra do paiz, a quem soube servir e de seus parentes e amigos, que não lhe votam sómente lagrimas inevitaveis, mas ainda a saudade.

"gosto amargo de felices espinho  
Delicioso pungir de acerbo espirito".

Bento José de Carvalho viveu sem mancha.

Em menos de meio seculo de existencia venceu toda a estrada da vida, erriçada de precipicios, sem tropeçar em um só. A honra era o bastão a que se apegava para firmar os passos; a pureza da consciencia e os estymulos do dever foram-lhes os guias seguros n'este itinerario trabalhoso; e se não deixou em marcos miliarios inscrições de multiplicados feitos de heróecidade, aos vindouros lega quantos bastam a reputal-o valente militar, cidadão prestante, benemerito do paiz, filho dedicado, irmão generoso, amigo leal, homem de mar completo.

Poucas são as frentes que se possam cingir grinalda de flores tão vistosas e de aroma tão grato.

Assim agrinaldado sumiu-se aos olhos dos que o amavam e á gratidão publica, cujas acclamações o esperavam quando a negra data de 11 de Novembro de 1860 veio insculpir-se na historia hodierna para inspirar threnos á idade presente e transmittir horrores á posteridade, que os honrará de muito merecida lastima.

Entre as columnas do fabuloso Alcides desapareceu o corpo alentado da grande alma que conheci e tenho tentado fazer conhecida.

A boca d'esse corpo extenuado de fadiga e vergado ao pêso de afflicção inefavel, proferio as solemnes palavras "o mar foi o meu berço, o mar é o meu tumulo. A vida de um commandante, depois de naufragio, é fardo que não se deve disputar ás ondas".

Eloquencia de agonisante, sublimação de bravura, brado supremo de resignação...

Oxalá que ao esbravejar de tempestades e quando ellas levem de vencida a pericia de mais navegadores e a perseverança de mais bravos, alguns d'elles invocando o dito do heroico moribundo, não vigorem a crença muito generalisada de ser prophetica a voz dos agonisantes.

Paz ao tumulo dos mortos, que não tiveram tumulo cavado pela mão dos vivos, e protegido pela cruz da Redempção.

Paz á sepultura das victimas da honra, dos martyres do dever, em cujas palmas de martyrio brilham as flores do civismo entre os espinhos de afanosas lidas.

Elles eram grandes vultos e por isso mesmo grandes estatuas de pó. O sópro dos furações varreu-as de sôbre as peanhas em



que ellas chamavam a attenção mundana; estatuas e pedestaes volveram-se ao nada, como uma solemne demonstração de que o espelho da morte se embacia com o halito de todas as hierarchias do mundo e a rasoura que sopesa nivela todas as condições.

Felxe-se o tumulto d'essa legião de bravos sacrificados á perfidia das ondas. A exposição de cadaveres, que ainda hontem não eram, cesse de espavorir a alguns, de arrancar lagrimas candentes a outros e de consternar a todos quantos sabem calcular o tormento que suppliciou as almas generosas d'esses corpos desfigurados, mutilados antes que os abandonassem e abrissem rapido vôo á mansão dos justos.

Cesse esta profanação involuntaria, que pôde incorrer na censura de ostentação, pois que parece ostentação querer que falle o que foi condemnado ao silencio da morte. Para epitaphio dos valentes navegantes da **D. Izabel** é bastante a legenda "por ella viveram, com ella morreram".

Como o discipulo bem amado do filho de Deus já tenho exclamado **Domine, veni et vidi**.

O Senhor veio e viu. Veio dar a paz aos mortos e confôrto aos vivos que, na grande romaria esperam pelo signal de parar, bem certos de que elle ha de soar cedo ou tarde, conforme o estadio a percorrer.

Viu o como o maior dos pecadores sabe que morrer é inevitavel; que o viver é a sombra que passa e se esvae na eternidade. Deu-lhe por isso o direito de chorar, mas não o do contravir aos decretos, que promulga e não podem ser interpretados pela intelligencia dos homens, tanto mais fallivel quanto mais aprimorada se julga, tanto mais arida quanto mais fertil se considera no terreno das apreciações cheio de falsos matizes, que seduzem a vista.

Deu-me Deus este direito inaufervel.

Uzei ou abusei d'elle?

Não posso responder. A palavra nem sempre exprime o que se passa no espirito. Função do espirito ou apresenta noções acanhadas do seu estado, ou desmanda-se em manifestações que nada explicam por quererem explicar de mais. O espirito é o rei, a palavra o vassallo que cumpre e deixa ás vezes de cumprir por tibiesia e ineptidão, as ordens do soberano.

Não sei se abusei do direito de gemer. As grandes dores enunciam-se, é certo, por um silencio especial; parece que faltam vozes, faltam queixas quando o coração, debaixo de peso esmagador, não pôde fazer sentir as pulsações, que lhe dão o resto de vida, então mais penoso do que morte franca, por que esse resto de vida é morte lenta e tyranica:

Mas tambem é certo que a dôr profunda, pago o tributo á natureza, que não tende a destruir-se, que tende a conservar-se, prorompe em linguagem propria de quem doudeja.

Eis por que digo, não sei se uzei ou abusei do direito de gemer.

O que sei é que nunca se me hade offuscar da lembrança a catastrophe da corveta **D. Izabel** quando punha termo á gloriosa missão, de que fôra incumbida, e desempenhára em honra do paiz.

O que sei é que padeçi e padeço da má sorte de tantos bravos, que viram repentinamente desaparecer entre nuvens crassas a estrella fulgente, que lhes irradiava esperançosa luz em céu sereno; que foram fulminados quando colhiam os fructos sasonados de seus trabalhos e se perderam quando o palz já se apercebia para aproveitá-los dignamente.

Sei afinal que a imagem de meu honrado e infeliz irmão nem por um momento deixa de estar presente a meu pensamento; que oro por elle com todo o fervor de quem crê que o que soffreu na terra o hade favorecer no céu: que lamento não ter, nos transe tormentosos da noite de 11 de Novembro de 1860, recolhido o ultimo alento d'esse espirito privilegiado, que o ennobreceru na carreira da vida, onde tantos vestigios de merecimento imprimiu e lhe conquistou uma pagina eloquente na historia dos homens do mar, dos homens de bem e dos cidadãos modelos.

#### A CORVETA "D. IZABEL"

Temos infelizmente a lamentar uma catastrophe dolorosa e que vem cobrir de luto e consternação muitas familias. A corveta brasileira **D. Izabel**, que havia ido á Europa em viagem de instrucção com os guardas-marinha, naufragou a 11 de Novembro proximo passado, ás 9 horas da noite, na costa da Barbaria, seis milhas ao sul do cabo Spartei perto de Tanger.

Deste naufragio resultou a morte de 123 pessoas da guarnição, entre as quaes se contam o commandante e 21 officiaes, conseguindo salvar-se 98.

As circumstancias que acompanharam este triste acontecimento acham-se minuciosamente referidas por um official do navio na seguinte carta que nos foi confiada:

Gibraltar, 20 de Novembro de 1860.

"Meu pae e amigo — Perseguido pelas tristes impressões que jamais abandonam um naufrago, é com o mais profundo pezar que peço na pena e escrevo-lhe esta tendo nella de narrar-lhe um factó na verdade bastante penoso, e por mais longo e explicativo que seja não poderei dar-lhe d'elle uma idéa real.

Depois de ter lutado com as ondas durante uma noite inteira, contando a vida por minutos, pois via a cada momento cavada a tumba deante dos olhos, cheguei graças a Providencia Divina a pisar a terra, attribuindo a existencia a um verdadeiro milagre. Sim a um milagre, pois por mais rebelde que tenha sido o espirito humano acerca de taes idéas, combate-se por si mesmo em uma



ocasião destas, e chega finalmente a um estado de verdadeira crença. Ao lembrar-me de tal acontecimento cae-me a pena da mão, minhas idéas se confundem, e só vejo na imaginação a scena fatal que offereceu a corveta **D. Izabel** e sua equipagem na noite de 11 do corrente.

No dia 30 do passado ao amanhecer achando-se a bordo o consul do Brasil e varias pessoas de nosso conhecimento, pessoas de quem nos separavamos com pezar e de quem levavamos gratas recordações, suspendemos a âncora e abandonámos o porto velho de Marselha a reboque de um vapor correspondendo ás repetidas despedidas do povo de Marselha, que se apinhava no cães no momento da partida.

Em boa distancia do porto deixamos o rebocador que devia tomar os nossos ultimos visitantes e o derradeiro adeus ao consul foi acompanhado de uma salva de despedida; mal sabia a desditosa **Izabel** ser esta a ultima vez que fazia resoar o ribombo de seus canhões.

Depois de recebido o escaler mareamos o panno e seguimos com ventos bonançosos a demandar o Estreito de Gibraltar com destino a Lisboa. Navegava a corveta docemente nas aguas do Mediterraneo, quando no dia 10 do corrente, ao amanhecer, a voz do gageiro annunciava terra de um e outro lado da prôa. Levantado o pequeno nevoeiro que as ocultava, distingula-se perfeitamente as terras do Norte e Sul do Estreito de Gibraltar, até ao oceano, e uma mansa brisa de N. E. nos impelia para fóra. Em frente a Tariffa caíu o vento pelo S. O. com regular intensidade; metteram-se dentro os cutelos, ferraram-se os sobres, e com todo o pano mais, começámos a bordejar para sair o Estreito, tendo á vista alguns doze navios que, como nós, pretendiam sulcar o oceano.

Ao anoitecer demos a ultima bordada, pouco depois montámos o venerando cabo Trafalgar e seguimos no bordo do Norte, sendo a corveta o unico navio que venceu as correntezas do Estreito pois todos os outros desapareceram por sotavento. Ferraram-se logo joanetes e metteram-se as gaveas nos primeiros por ter refrescado bastante o vento e ás 11 horas foram ellas aos segundos rizes, perdendo-se antes o traquete e vela d'estaes, que foram logo substituidos, fazendo o commandante toda a força de vela possível para barlavento, afim de fugir da costa de Hespanha. Á meia noite já lutavamos com uma tempestuosa travessia de OSO, e era tal a força com que puxavamos que constantemente se reparavam avarias no apparelho. As 3 horas da madrugada perdemos as gaveas, e só ao amanhecer se pôde envergar outras que se rizaram nos tercelros, continuando-se a puxar ousadamente.

O tempo continuava ameaçador, o mar agitando-se cada vez mais, e o navio recebendo repetidos aguaceiros impetuosos, tudo isto tornava perigosa a nossa posição portanto, pouco depois das 5 horas reuniu o commandante um conselho os officiaes, e ouvindo

a opinião de todos, resolveu-se em commum accordo continuar a fazer toda a força de vela possível no mesmo bordo, pois no opposto o naufragio era inevitavel, e se o vento não abonançasse ou mudasse de direcção a se poder navegar mais vantajosamente, fazer uma arribada a Cadiz, que em tal posição era o ultimo recurso.

Em circumstancias taes, continuámos a navegar, no mesmo bordo, tomando-se ás 10 horas da manhã, com grande difficuldade e incerteza algumas alturas para o chronometro.

Ás 10 horas e 30 minutos, chamando-se o vento para O duas quartas, resolveu o commandante virar no bordo do sul, não só por ser menos perigosa esta amura, como tambem o tempo não clareava, e deste modo não se poderia reconhecer terra alguma, caso tivéssemos de procural-a. Ao meio-dia as alturas meridianas dos melhores observadores combinaram entre si, e collocados na carta os pontos observados e estimados, entrando em calculo com as correntes para o Estreito, fixamo-nos na posição do navio.

Reuniu novamente o commandante a conselho de officiaes, e deliberou-se em opinião geral entrar o Estreito de Gibraltar, e procurar na bahia deste nome um abrigo seguro. Foi portanto esta a ultima decisão, e nem podia haver outra, pois fugir da costa era impossivel, com tal temporal, que ameaçava derrubar a mastreação, contudo ainda puxavamos com as gaveas nos terceiros papafigos em baixo e mezena, não levando pano algum á prôa para ter sempre o navio á orça.

Ignoro qual fosse exactamente a posição do navio; porém estavamos entre Cadiz e o cabo Trafalgar e muito proximos á costa.

As 4 horas entrei de quarto e o vento havia escasseado, O. S. durante elle andou sempre o navio com prôa de S.

As 5 e 6 horas prumou-se em 100 braças e não se achou fundo, ás 6 1/2 horas achou-se 75 braças, e ás 7 1/2 horas 60 braças; examinadas a qualidade do fundo, combinava a sonda com o ponto em que nos suppunhamos achar isto é, algumas milhas ao norte do paralelo de 36, porém tal era a força com que corriam as aguas, que a essa hora já sondavamos o sul do Estreito.

Continuámos a orça mais tres quartos de hora, que, segundo o calculo, era quando deviamos estar E. O. com o meio do canal; então tomando o commandante o catavento energicamente manobrou do modo seguinte:

Carrega a vela ré e vela grande... controla braços ao redondo... carrega o traquete... E. S. E. é o caminho; era então o vento O. para O. S. O., e seguíamos sómente em gavea nos ultimos.

Achavam-se os officiaes em seus postos, e de vez em quando ouvia-se a voz do official de quarto que chamava a attenção do homem do leme para as continuas serras de mar que se erguiam pela popa, como querendo de um só golpe tragar o navio. Era uma



corrida medonha! Aguarda-te, formosa bahia de Gibraltar... prepara-te para receberes em teu seio o infeliz nauta que, fugindo aos perigos da morte, deposita em ti uma esperança de salvação, apresenta-te limpa e clara... offerece-lhe um abrigo seguro para que o largo Mediterraneo não te roube a gloria que te pode pertencer...

Cheios de esperanças assim seguíamos, quando ás 9 horas uma forte pancada annunciou estar o navio em um escolho. A bom-bordo o leme, grita o commandante... orça... cassa a velha ré... alla braços á bolina... amura papafigos... orça... orça... Era já impossivel fugir do perigo; estavamos perdidos e ao clarão do relampago distinguia-se uma nuvem preta que parecia terra. O navio atravessou-se immediatamente, e as vagas que o cobriam até aos cestos de gavesas apoderaram-se logo delle fazendo-o em pedaços em 30 ou 40 minutos.

Quando o navio bateu pela primeira vez achava-me em baixo executando um trabalho de rigoroso dever, e ao acabal-o subi á tolda com bastante difficuldade, não só por se acharem fechadas as escotilhas, como tambem por já haver agua na coberta acima dos joelhos e andarem todos os objectos a nado jogando de um para outro lado. Vendo então em minha presença tantas victimas, uns despedaçados pelas ondas contra as amuradas que já se desfaziam, outros por ellas arrancados e arrojados para longe, deitei fóra a roupa que me podia fazer peso e impedir-me os movimentos, e abraçando alguns camaradas subi ao tombadilho, por me parecer essa a posição mais vantajosa, deliberando como meio mais ligeiro de salvar-me não abandonar o navio, e segurar-me ao seu ultimo pedaço. Alli achava-se o commandante, que pouco depois desapareceu, e grande numero, de marinheiros aglomerados, que aos tres e quatro eram arrancados pelas ondas aos gritos de soccorro e misericordia.

Indispensavel é dizer que o commandante até ao momento de sua morte portou-se sempre com a maior coragem e energia possivel, animando a guarnição, e indicando mesmo os meios de salvação áquelles que desanimados entregavam-se á sorte.

Subi então ao meio da enxarcia do mastro da gata para livrar-me do mar, e pouco depois coloquei-me no cesto de gavea, por ver que mesmo alli corria risco de vida. Já todo o costado de barlavento estava em pedaços, achando-se já em baixo o mastro grande, que ao cair causou a morte de grande numero de marinheiros, e mesmo de alguns officiaes que se tinham agarrado ás enxarcias; pouco depois caiu o traquete, que se não partiu mas sim arrancou o fundo do navio, morrendo nessa occasião tambem muitos marinheiros que estavam á proa e não podiam passar para a ré. No meio dos gritos e da confusão ouviu-se a voz de um Imperial mar-inheiro que havendo perdido a razão ameaçava e desafiava com uma faca em punho aos seus camaradas; esse infeliz precipitou-se no abismo. Era um quadro horrivel!... Uns bradavam soccorro,

outros chamavam por seus filhos e parentes, outros despediam-se dos objectos mais caros que possuíam, outros enfim soltando gritos agonisantes pareciam lutar com a morte e deter á sua ferocidade; e eu que havia descido a meia enxarcia por prever que a queda do mastro estava proxima, invocava em meu auxilio a Providencia Divina com um verdadeiro espirito religioso, encarando como um sonho esta scena que durou talvez meia hora; comtudo, já me havia preparado para morrer como verdadeiro christão. Que fatalidade!!... ante-hontem riso e folguedo, hontem a tempestade e hoje a morte!...

Quando o mastro começava a perder os cabos que o seguravam, desci ao tombadilho, pouco depois caiu ele arrastando comsigo os infelizes que se achavam seguros ás enxarcias, e suponho não terem descido receando serem arrebatados pelas ondas, restando ainda os que se achavam em baixo. Colloquei-me então nas mesas da enxarcia, e amarrando-me, com um cabo a uma forqueta de ferro, ali suporrei por algum tempo os repetidos golpes de mar, que cobrindo todo o tombadilho impediam-me algumas vezes de respirar.

Por este motivo desfez-se todo o navio, restando sómente a popa até á altura do mastro da gata, por não conter em si grandes pesos que a obrigassem a despedaçar-se contra o banco. Gritei então para todos os que se achavam dispersos que procurassem o tombadilho, o que fizeram alguns, tentando outros fazer o mesmo, sem o conseguirem, por ser a força do mar superior ás suas, e a isso obstar os mesmos pedaços do navio que com grande força jogavam de um para outro lado. Agarrado por tanto a este ultimo resto do navio com quatro guardas-marinha mais e algumas trinta ou quarenta praças de equipagem, lutamos com as ondas toda á noite, esperando a morte a cada momento, até que tivemos um raio de esperança ao ver que não mudavamos de lugar, e que o monte de madeiras, sobre o qual estavamos, conquanto em continua oscillação, ia ficando lentamente em seco, em consequencia de baixar a maré com grande força. Compreendi então estar em um parcel extenso, pois com a escuridão da noite a terra parecia estar muito longe; mandei sondar com um remo o que ali se encontrara, e notou-se haver como uma braça de agua; porém as aguas corriam para o sul com tal velocidade que arrebataram logo o remo da mão de quem sondava; resolvi então esperar pela manhã, não só por não saber ao certo qual a nossa posição, como por temer ser arrastado pela corrente para fóra, caso nos lançassemos ao mar.

Cansados pois de esperar pelo dia e expostos ainda ás ondas, notamos que o tombadilho ia ficando rapidamente em seco, pelo que mandei saltar um homem em terra para examinar a paragem; e este gritando que estavamos, em uma praia bordada de matas, saltámos então com agua pelos joelhos, dando graças á Divina Providencia por nos haver salvado as vidas.



Occultamo-nos em uma mata afim de procurar um abrigo ao frio e chuva e pouco depois vimos expirar um soldado que conosco se havia salvado, tendo pouco antes expirado outro no tombadilho, ambos mortos de frio e cansaço. Começaram logo a apparecer os primeiros raios da luz do dia 12, e reunindo-se os salvos, achei-me com os primeiros tenentes Salgado e Paes Leme (estando o primeiro gravemente contuso) o commissario Melo, os guardas-marinha Vilares, Castro Pimentel, Alvarim Costa, Mancebo e Soares de Andréa, cinco officiaes de proa, quarenta imperiaes marinheiros treze soldados do batalhão naval e trinta e seis praças do corpo da armada, ao todo dez officiaes e cento e uma pessoas de equipagem, das quaes sómente appareceram na praia os cadaveres de quatro officiaes e dezenove praças de vante; attribuindo a desaparição dos outros ás correntezas, que eram impetuosas para fóra. Tratámos em seguida de enterrar os cadaveres, o que não pudemos conseguir por não haver com que cavar a terra, pelo que limitamo-nos a cobril-os com areia, ultimo serviço que, acompanhado de extraordinario sentimento, prestavamos aos nossos infelizes companheiros.

O frio, a fome, e a sede já nos atormentavam, e receando algum ataque dos selvagens, pois sabiamos ter naufragado na costa de Marrocos, chamada tambem costa da Barbaria, abandonamos o lugar do naufragio, e munidos das armas que encontramos na praia, seguimos ao longo dela para o norte, afim de procurar alguma povoação. Na distancia de uma milha pouco mais ou menos, encontrámos tres mouros aos quaes nos dirigimos, e por meio de signaes fizemos comprehender que eramos naufragos e queriamos um guia para nos acompanhar a Tanger: prestou-se então um delles a esse fim, com a condição de ser bem pago, e seguimos sob sua direcção por um caminho humido e espinhoso, que augmentava os nossos soffrimentos, pois estavamos descalços e todos mais ou menos contusos.

Por todo o caminho encontrámos bandos de mouros todos armados que nos seguiam, pois durante a ultima guerra que tiveram este anno com os hespanhoes não pouparam um só naufrago nas suas costas, temiamos que esse rancor contra os christãos ainda durasse; comtudo continuámos o caminho entregues á sorte. Chegámos finalmente a uma esplanada, depois de haver caminhado cerca de uma legua, onde encontrámos algumas 5 ou 6 tendas arabes capitaneados por um chefe, que depois de entender-se conosco, aconselhou-nos esperar e passar ali a noite, por ser já tarde, e ser bastante longo e máo o caminho para Tanger.

Deliberamos então alli ficar e como não houvesse em Tanger autoridade alguma brasileira, pedimos ao dito chefe que enviasse alli um proprio a dar parte do occorrido ao consul inglez, de cujo governo pedimos protecção, preferindo este a algum outro por notarmos que aquellos selvagens falavam dos inglezes de modo tal que nos faziam crer haver intimas relações entre elles, o que já era para nós uma recommendação.

Divididos pois pelas barracas, onde a chuva penetrava como se não houvesse nada que a impedisse, ali passámos a noite, recebendo ás 10 ou 11 horas um bilhete do ministro inglez, em que nos dizia que no dia seguinte iria o consul em nossa procura, e que aquelles homens estavam autorizados para nos fornecer o alimento necessario, sendo para notar que já nos haviam saclado a fome, pois para isto bastou assegurarmos-lhes que o consul responderia pelas despesas.

No dia seguinte pela manhã (13) pude obter dois cavallos, um para mim e outro para o mestre do navio, e acompanhados por um guia nos dirigimos ao logar do naufragio em procura do guarda-marinha Andréa, que se havia perdido de nós, e mais quatro marinheiros que ficaram na prala, dois embriagados e os outros dois por não poderem caminhar. Chegando alli, encontrei um dos marinheiros morto, e mais adiante se achavam tres soldados enviados pelo ministro inglez para vigiarem o que existia pela prala; um delles falava o hespanhol, e informou-me que o guarda-marinha tinha sido recolhido pelos mouros a uma cabana, e os marinheiros haviam seguido em nossa procura guiados pelos naturaes do palz.

Pouco depois appareceu o consul, e entendendo-se commigo assegurou-me ter a corveta naufragado seis milhas ao sul do cabo Espartel, e que tal lugar se chamava Noseves. Seguimos então juntos para onde estavam os outros e partimos para Tanger ás 3 horas da tarde, tendo-se arranjado alguns cavallos para os feridos, sendo o consul o primeiro a ceder o seu. Duas milhas distante encontramos o commandante da guarda do vice-rei, acompanhado de alguns soldados armados, que vinha em nosso auxilio, pois não sabiam ao certo onde tinhamos naufragado, e algumas leguas mais ao sul os mouros, são ferozes, e o que escapasse á morte não escaparia á escravidão.

Notando o dito official que ainda alguns naufragos certamente não dariam conta de uma marcha de cerca de cinco leguas por pessimos caminhos, mandou apear os seus soldados e entregou-nos a cavalgadura, pois se não fóra isso ficariam alguns pelo caminho.

As 11 horas da noite, chegando finalmente ás portas da cidade, e ao signal do official, foi-nos ella franqueada. A guarnição foi logo accommodada em um quartel, sendo perfeitamente alimentada á custa do vice-rei que não quiz receber indemnisação alguma, os feridos para um pequeno hospital de antemão arranjado pelo ministro inglez; immediato em sua casa, e os mais officiaes em um hotel, recebendo os feridos immediato tratamento medico.

Chegando ao hotel atirei-me na primeira cama que encontrei. Achava-me com a roupa molhada que constava de camisa e ceroulas, tendo os pés bastante inchados, o commissario estava gravemente contuso, e a respeito de roupa achavamo-nos em iguaes circumstancias. Nessa noite um mouro emprestou-me uma camisa á moda



do paiz, e no dia seguinte (14) um judeu deu-me uma camisa e um par de calças, ao que agradei como se houvesse recebido uma esmola.

Nesse dia chegou o guarda-marinha Andréa, que fora encontrado em uma cabana de mouros pelo vice-consul portuguez, o qual sabendo de nosso infortunio sahira em nosso auxilio. No dia 16 partimos para este porto, em um vapor inglez requisitado pelo ministro, onde chegamos com 4 horas de viagem. Daqui partiremos para Lisboa, onde devemos esperar o vapor francez que nos deve conduzir á patria. Aqui nada nos tem faltado, pois o nosso vice-consul tem sido incansavel e bastante se tem interessado por nós, seguindo para Tanger, logo que teve a fatal noticia, a levar roupas para a guarnição.

Até aqui é o quanto tenho a dizer-lhe, não tendo sido mais minucioso para não penalisal-o; transmita á minha mãe um sincero adeus de minha parte, e que continue a pedir a Deus por mim, pois as suas supplicas são bem attendidas. Deste seu filho e amigo José Marques Guimarães". (\*)

Eis aqui a lista que nos foi ministrada dos officiaes que pereceram:

Capitão-tenente Bento José de Carvalho, commandante.

1º tenente Antonio Moreira das Neves

Dito Calo Pinheiro de Vasconcellos.

2º dito Antonio Alves dos Santos.

Dito Francisco Ferreira Pinto.

Dito Marcellino Perdigão Oliveira Rabello.

1º cirurgião Dr. José Candido Martins.

2º dito Dr. Thomaz Henrique Tanner.

Capelão Marques Pinto.

Guarda-marinha Isidro de Sena Madureira.

Dito José Lucio dos Santos Caldeira.

Dito José Maria de Santa Barbara Garcia.

Dito José Maria dos Anjos Esposel.

Dito Manoel Gomes de Abreu Vilar.

Dito Manoel Alves de Azevedo Sampaio.

Dito Frederico Carlos Ferreira da Cruz.

Dito José Joaquim Garcia Sobrinho.

Dito Antonio Luiz de Castro Barbosa.

Dito José Araujo Góes.

Dito João Caetano da Silva Junior.

Escrivão Francisco José da Cunha.

Boticario Manoel Ribeiro da Silva Torres.

E mais 101 praças da guarnição.

As pessoas da guarnição da corveta que vieram no vapor francez Extremadure são as seguintes:

- 1º tenente-immediato João Mendes Salgado.
- Dito Fernando Xavier de Castro.
- Dito Fernando Dias de Mendonça Paes Leme.
- 2º dito José Marques Guimarães.
- Guarda-marinha Guilherme Rodrigues Vilares.
- Dito Joaquim Xavier de Oliveira Pimentel.
- Dito Francisco Soares de Andréa.
- Dito Manoel Marques Mancebo.
- Dito José Antonio de Alvarim Costa.
- Comissario Ignacio José de Melo.
- 5 officiaes-marinheiros e 68 praças da marinhagem.

**Jornal do Commercio**, 20 de Dezembro de 1860.

### A CORVETA "D. IZABEL"

O Arsenal de Marinha da Bahia foi, desde os arredados tempos coloniaes até a sua impolitica extincção, no regime republicano, um dos mais productivos que tivemos. Excellentes vasos contou a nossa Armada, lançados ao mar dos seus caprichosos estaleiros. Entre outros, destacaremos hoje a bella e infeliz corveta cujo nome nos serve de opigrapho e lembra o de excelsa Princeza que, proscripta, vivendo entre estrangeiros, o exilio augmentou a magestade, segundo o bello soneto de Luiz Carlos.

Assim é que, por determinação ministerial de Dezembro de 1852, tornada publica pela circular n.º 14, de 12 de Fevereiro do anno seguinte, foi batida a quilha de uma corveta no referido estabelecimento.

Seu risco foi calcado no plano da corveta **D. Januaria** do constructor naval Vandebush, soffrendo, apenas, ligeiras modificações em sua estructura a permittir receber artilharia de maior calibre. As alterações soffridas devem-se ao engenheiro do dito Arsenal, M. G. M. Telles Junior, que acompanhou toda a construcção.

Imposto o nome acima, foi a corveta lançada ao mar aos 19 de Março de 1855, entre aclamações populares. Media 117 pés de quilha e 130 pés entre perpendiculares; 35 pés e 7 pollegadas de bocca; 17 pés de pontal. Seu deslocamento era de 617 toneladas. O material empregado em seu fabrico importou em 120:275\$751 réis e a mão de obra em 660:035\$700 réis. Montava 20 peças de calibre 30, ante-carga. Era apparelhada á barca.

O elegante navio tomou o nome de **D. Izabel** em homenagem á princeza imperial, filha do Imperador d. Pedro II e de sua augusta consorte d. Thereza Maria, nascida no Rio de Janeiro em 1846 e



casada, em 1864, com o príncipe francez d. Gastão de Orleans, conde d'Eu. Foi por tres vezes Regente do Imperio, em 1871-72, em 1875 e em 1887-88. Sanccionou as importantes leis do Ventre-livre e da Abolição da escravatura aos 13 de Maio de 1888. Foi banida com a Familia Imperial em 15 de Novembro de 1889, ao proclamar-se a Republica. Falleceu em França.

A corveta **D. Izabel**, convenientemente aparelhada, velejou para o Rio de Janeiro. Por aviso de 16 de Dezembro de 1856 foi nomeado seu commandante o Capitão de Mar e Guerra João Custodio d'Houdain, pardavasco e bom profissional. Deixou o commando a 1º de Junho de 1857.

Em Maio desse anno, uma parte da guarnição da corveta, embarcada em o vapor **Paraense** sahiu a barra do Rio de Janeiro afim de assistir a execução da sentença de morte proferida contra um Imperial-Marinheiro que assassinára o Guardiã da corveta **Recife**. Em a distancia de 15 a 20 milhas da barra, pelas 11 horas e 35 minutos do dia 28 do referido mez, foi o réo executado.

Sob o commando do Capitão-tenente (posto correspondente, hoje, ao de Capitão de Corveta) Bento José de Carvalho, irmão do futuro Almirante e visconde de Inhaúma, partiu do Rio de Janeiro em viagem de instrucção com uma turma de Guardas-Marinha a 31 de Dezembro de 1859. Levava a seu bordo 32 officiaes e 189 praças de guarnição. Entravam no seu itinerario varios portos do Mediterraneo. A 12 de Agosto encontrava-se no porto de Napoles. Nessa data, cerca da meia-noite, embarcava a seu bordo, as ordens do Conde d'Aquila, a princeza d. Januaria, irmã de d. Pedro II, e seus dous filhos, afim de seguirem para Marselha. "Deixando o Reino das Duas-Sicíllias, o maior desgosto do Principe de Aquila — conta-nos um chronista — foi deixar os restos de sua filha. O motivo de semelhante embarque a taes deshoras foi ter o Rei mandado o Principe retirar-se do reino dentro de 24 horas, visto se ter elle recusado embarcar em um vapor, accetando um **prego**, que devia abrir a 20 milhas distante do porto, contendo uma ordem de deportação".

Seguiu a corveta para Marselha. Nesse porto o 2º Tenente José Marques Guimarães, no dia 2 de Outubro, teve occasião de salvar, com risco de sua propria vida, uma das naufragas do vapor espanhól **Marselha**, que do escaler em que se achava fora arrebatada por um golpe de mar. Tambem nesse porto francez foi sepultado um dos componentes da turma de instrucção, o Guarda-marinha Carlos Pereira de Macedo. No dia 30 de Outubro "havia a corveta deixado o porto, onde com orgulho representára o nosso paiz e velejava em demanda do estreito de Gibraltar", quando foi salteada por violento temporal do quadrante de sul, que, após tremenda lucta, a levou ao naufragio na costa de Marrocos, seis milhas ao sul do cabo Espartél, no lugar conhecido por Mseves.



Ouçamos duas testemunhas da tremenda catastrophe, o 2º Tenente Marques Guimarães, que a descreveu em longa carta a seu progenitor e que foi publicada no "Jornal do Commercio" de 20 de Dezembro de 1860, e o Guarda-Marinha Manoel Gomes de Abreu Villar, que a narrou, em sentida allocução ao celebrarem-se as exequias por alma dos que haviam succumbido. Passamos a transcrever trechos da referida carta: — "Cheios de esperança, assim seguíamos (corridos por terrível temporal), quando ás 9 horas (da noite de 11 de Novembro) uma forte pancada annunciou estar o navio em um escolho. — **"A bombordo o leme"** — grita o commandante. — **"Orça, orça a vela ré... ala braços á bolina... amura papafigos... orça, orça!"** Era já impossível sahir do perigo; estávamos perdidos, e, ao clarão dos relampagos, distinguia-se uma nuvem preta que parecia terra. O navio atravessou immediatamente e as vagas, que o cobriam até o cesto da gavea, apoderaram-se d'elle, fazendo-o em pedaços em 30 ou 40 minutos... "Subi ao meio da enxarcia do mastro da gata para livrar-me do mar e pouco depois colloquei-me no cesto da gavea, por vêr que mesmo allí corria risco de vida. Já todo o costado de barlavento estava em pedaços, achando-se já em baixo o mastro grande que, ao cahir, causou a morte de grande numero de marinheiros e mesmo de alguns officiaes que se tinham agarrado ás enxarcias; pouco depois cahiu o do traquete, que se não partiu, mas sim arrancou o fundo do navio, morrendo tambem nessa occasião muitos marinheiros que estavam á prôa e não podiam passar á ré. No meio dos gritos e da confusão, ouvia-se a voz de um Imperial-Marinheiro, que, havendo perdido a razão, desafiava e ameaçava, com uma faca em punho, seus camaradas; esse infeliz precipitou-se no abysmo. Era um quadro horrível... Uns bradavam soccorro, outros chamavam por seus filhos e parentes, outros despediam-se do objectos mais caros que possuíam, outros, enfim, soltando gritos agonisantes, pareciam lutar com a morte e ceder á sua ferocidade... "Quando o mastro começava a perder os cabos que o seguravam, desci ao tombadilho e pouco depois cahiu elle, arrastando comsigo os infelizes que estavam seguros á enxarcia, e supponho não terem descido receando serem arrebatados pelas ondas, restando ainda os que se achavam em baixo... "Colloquei-me então nas mezas de enxarcia e, amarrandome com um cabo á malagueta de ferro, allí supportei, por algum tempo, os repetidos golpes de mar, que, cobrindo todo o tombadilho, me impediam ás vezes de respirar. "Desfez-se todo o navio, restando sómente a pôpa até a altura do mastro da gata... "Gritei então para todos que se achavam dispersos, que procurassem o tombadilho, o que fizeram alguns, tentando outros fazer o mesmo, o que não conseguiram, por ser a força do mar superior ás suas, ou a isso obstarem os pedaços do navio que, com grande do mar superior ás suas, ou a isso obstarem os pedaços do navio que, com grande força, jogavam de um para outro lado. Agarrada a este



pedaço de navio com quatro Guardas-Marinha e algumas 30 ou 40 praças, luctámos com as ondas toda a noite, esperando a morte a cada momento. "Cançados de esperar pelo dia e expostos ainda ás ondas, notámos que o tombadilho ia ficando rapidamente em secco, pelo que mandei saltar um homem em terra para examinar a passagem, e este gritando que estávamos em uma praia bordada de mattas, saltámos com agua pelos joelhos, dando graças á Divina Providencia por nos ter salvado a vida".

Vejamos agora a narrativa do Guarda-Marinha Villar: — "Passámos o estreito de Gibraltar com vento regular, e, seguindo ao norte a costa de Espanha, estabelecíamos um paralelo entre nossa soberba costa, cheias de montanhas viçosas de arvoredo e essas penedias escabrosas que formam uma bigorna onde vão quebrar com furia as ondas do mar espanhól. Ás 11 horas da manhã de 11 de Novembro o tempo declarou-se inteiramente contrario a nós e forçoso nos foi affrontar a morte, arribando em busca de um porto de abrigo. Reune de novo o Commandante os Officiaes em conselho e como nos achavamos na latitude de Cadiz, passou-nos de leve pela imaginação este abrigo: mas o porto é inaccessivel sem pratico, tornava-se forçoso abandonar esta idéa e lutar com as vagas, ventos e correntezas, transpôr ainda uma vez o estreito e procurarmos em Gibraltar uma segura guarida. "As rajadas cada vez mais fortes desarvoraram nossas velas e era em balde substituí-las, que o mesmo destino as aguardava. A maior ordem reinava na corveta. O 1º Tenente Caio de Vasconcellos fazia, com os mais officiaes, as observações necessarias, e o commandante por si e pelos officiaes, com os dados da observação, determinava a posição do navio. Todas as verificaçãoes feitas, concluiu-se que estávamos ainda ao norte do estreito; mais algum tempo de navegação na direcção que levavamos eestariamos no paralelo do canal que, transposto, nos poria a salvo do perigo.

"O denso e negro manto da noite nos havia envolvido; as vagas se estorciam com furia e partiam para nós como se nos quizessem tragar! a corveta, porém, semelhante á gaivota que se esconde por um momento nas aguas, para d'ellas sahir victoriosa, fugia apressada, mas sempre orgulhosa" O destino nos tinha condemnado, e inutil se tornavam todos os esforços. — **Terra!** — grita o official que guardava a prôa. — **Orça!** — bradou incontinenti o Commandante. Estávamos ao sul do estreito, em cima de um banco, quasi na prala! A corveta fez, obediente, o ultimo esforço e ainda conseguiu safar-se do banco; mas as azas lhe faltaram, suas forças estavam alquebradas e seu momento era chegado. O vento redobrou de furia, o mar arrojou-se de encontro ao misero navio e em tres horriveis pancadas o atirou inanimado sobre um monte de areia. O vento continuava a soprar. Os mastros da corveta cahiam inermes sobre o convéz, precipitando no meio do oceano, ou esmagando com o seu peso aquellas mesmas creaturas que elles car-

regavam. Era uma agitação completa. Canhões, carretas, escaleres, remos, mastros, tudo se movia como se todos procurassem a salvação. — O espaço se enchia de vozes. Aqui era um uma prece, alli uma blasphemia, acolá uma lamentação, além a quéda de um corpo que se lançava no abysmo! E o mar da Barbaria não estava satisfeito"...

A bella e garbosa corveta fez-se em pedaços dentro de 30 a 40 minutos, morrendo no naufragio o seu distincto commandante que, estimulado para que se salvasse, declarou ao grupo que o cercava: — "A vida de um commandante, depois do naufragio, é fardo que se não deve disputar ás ondas".

Além desse illustre profissional, pereceram: 2 Primeiros-tenentes; 3 Segundos-tenentes, 2 Cirurgiões, 1 Escrivão, 1 Pharmaceutico e 11 Guardas-Marinha e 102 Inferiores e praças, num total de 123 pessoas. Salvaram-se, apenas, 103.

O Ministro da Marinha, Chefe d'Esquadra Joaquim José Ignacio, futuro Almirante e visconde de Inhaúma, que era o irmão mais velho do malogrado commandante Bento José de Carvalho, em o "Relatorio" que apresentou á Assembléa legislativa, em 1861 assim se referiu ao pungente acontecimento: — "... a 11 de Novembro, naufragou na costa da Barbaria, seis milhas ao sul do Cabo Espartel, a corveta **D. Izabel** que, regressava da viagem de instrucção, a que fôra mandada. O desastre teve lugar á noite. O navio, impellido pelo vento e mar, que furiosos o assoberbavam, despedaçou-se de encontro aos recifes de uma praia inhospita. Cento e vinte e tres vidas perderam-se fatal e inutilmente nessa noite luctuosa: 100 praças da nossa melhor marinhagem, e vinte e tres officiaes, pela maior parte moços cheios de futuro, e de ardente dedicação á vida do mar, que haviam abraçado por escolha os riscos de experiencia e conhecimentos adquiridos na longa viagem, que estava a terminar. Nesse transe amargurado — sirva-nos isso de consolo — Officiaes e marinheiros cumpriram dignamente o seu dever. O Commandante da **D. Izabel**, Capitão-Tenente Bento José de Carvalho, houve-se, pelo unanime testemunho dos que sobreviveram, com a calma e a energia de um verdadeiro e nobre marujo. Até o ultimo extremo lutou, para salvar a corveta, e quando o raivar do vento, e escarcéos do mar, que redrobavam a cada instante lhe arrancavam a ultima esperanza, fez-se martyr da religião do dever; pereceu com o navio, que lhe fôra confiado. E'-me grato, entretanto, dizer-vos que as 103 pessoas sendo 10 officiaes e 93 praças de pret, que lograram escapar á catastrophe, receberam por toda parte, sem distincção de classes, as mais gratas provas de sympathia e condoimento, até



dos próprios Marroquinos, entre os quaes encontraram tratamento humano e bom agasalho. O Governo imperial já mandou agradecer, como era de sua rigorosa obrigação, ao Vice-Rei de Tanger, Muley Albas, a Mr. Drumond Hay, Ministro de Sua Magestade Britannica em Marrocos, ao snr. José Collaço, Vice-consul portuguez em Tanger, a Mr. Kerby Green, Consul inglez na mesma localidade, ao Encarregado de negocios da Espanha, ao Captain Lugran, commandante da corveta ingleza **Argus** e a outros os serviços que prestaram aos naufragos. Apenas escaparam ao total destroço do navio alguns salvados, que foram vendidos em Tanger por 490 pezos. A viagem, que tão desgraçadamente terminou, fôra encetada e continuada sob os mais lisongeiros auspícios; a jovem officialidade, guiada por um chefe respeitado e querido, achou mais de uma occasião de prestar serviços, desses que honram uma classe, e de representar com brilho e applauso o paiz, a que pertenciam. O triste acontecimento, que destruiu em flôr tantas esperanças, encerra, porém, uma lição grandiosa: só a luta engrandece o homem; e a luta com os elementos eleva-o acima do commum da humanidade". A turma de Guardas-Marinha compunha-se dos seguintes: Isidro de Sena Madureira, José de Araujo Góes, Manoel Gomes de Abreu Villar, José Joaquim Garcia Sobrinho, Frederico Carlos Perreira da Cruz, José Caetano da Silva Junior, José Lucio dos Santos Caldeira, João Maria dos Anjos Espesel, José Maria de Santa Barbara Garcia, Manoel Alves de Azevedo Sampaio, Antonio Luiz de Castro Barbosa, todos estes fallecidos no naufragio, e Guilherme Rodrigues Villares, reformou-se como 2º Tenente e falleceu em Buenos-Aires de cholera morbus, no tempo da guerra do Paraguay, Joaquim Xavier de Oliveira Pimentel, morreu como 1º Tenente na batalha naval do Riachuelo, Carlos Pereira de Macedo, fallecido, como dissemos, em Marselha, Carlos Nunes de Souza, fallecido como Guarda-Marinha, Fernando Xavier de Castro pereceu como Capitão de Mar e Guerra, commandante do monitor **Solimões**, no naufragio deste navio, em 1892, no cabo Polonio, Francisco Soares de Andréa, Manoel Marques Mancebo, fallecido em 1893 como Capitão de Mar e Guerra, e José Antonio de Alvarim Costa, que chegou a Contra Almirante graduado e falleceu em 1898.

A 27 de Dezembro de 1860 celebraram-se na Capella Imperial solemnes exequias por alma dos naufragos da desafortunada corveta. Assistiram o Imperador, trazendo fumo no braço esquerdo da farda de almirante, a Imperatriz, trajando rigoroso luto, toda a côrte, officiaes de mar e terra, e grande numero de civis. Em sentida allocução o Guarda-Marinha Villar descreveu o tremendo naufragio. Por occasião de outras exequias realizadas na igreja da Santa Casa de Misericordia do Rio de Janeiro, o grande repentista Francisco Muniz Barreto recitou o soneto abaixo, offerecido ao

dr. Innocencio Marques de Araujo Góes, pae do Guarda-Marinha José de Araujo Góes, desaparecido no naufragio:

"Flór das mais belas da naval cohorte  
Victima do furor da tempestade,  
Do pégo na profunda immensidade  
Sorveu teu filho prematura morte.

Tu! alma de christão, nos transes forte,  
Prostada ante a Divina Magestade  
Vem mitigar a paternal saudade,  
Orar do morto pela eterna sorte.

Santa Religião, teu apanagio  
Nos contrastes da vida transitoria,  
Corôa, illustre Góes, o teu suffragio.

Teu filho, a quem no mundo honra a memoria  
Enxuga as vestes do cruel naufragio  
Ao sol perenne da celeste gloria..."

Os naufragos foram embarcados na corveta ingleza **Argus**, que os levou para Gibraltar, de onde passaram a Lisboa, tomando o paquete **Extremadure** que os trouxe ao Rio de Janeiro. Da infeliz corveta, como preciosa reliquia, deve existir no actual Museu Historico, na secção naval, um escudo do portaló, que foi enviado pelo consul Sr. Drumond Hay. Era Mestre do navio, Antonio Joaquim, que muito se distinguio na guerra contra o tyranno do Paraguay, morrendo gloriosamente, como commandante do monitor **Rio-Grande**, a 9 de Julho de 1868. Referindo-se ao combate, dizia o Almirante Inhaúma, em Ordem do Dia: — "Não terminarei sem pagar um tributo de saudade á memoria do glorioso Capitão-Tenente Antonio Joaquim. Era o typo da honra, da bravura e do verdadeiro marinheiro: ninguem está mais habilitado para proclamar esta verdade do que o irmão mais velho do infeliz Commandante da corveta **D. Izabel**. Recommendo aos Imperiaes-marinheiros que tomem por modelo de seu comportamento aquelle que, da simples classe de grumete, soube por suas heroicas e estimaveis qualidades elevar-se ao alto posto de Official superior d'Armada. Si a Marinha da mãe patria possuiu seus Mestres Matheus, Santa Rita e Laranja, tambem a joven Marinha Brasileira póde dizer com orgulho: — Nós tivemos um Antonio Joaquim". Representando a catastrophe e a maioria dos mortos existe uma lithographia do tempo, hoje bastante rara. O malafortunado Commandante da **D. Izabel**, no inicio de sua car-



reira naval, fôra victima de um naufragio nas tormentosas costas meridionaes de Santa Catharina.

**Lucas Alexandre Boiteux**  
Capitão de Mar e Guerra.

**Do "Jornal do Commercio"**

Adeus!

Bento José de Carvalho adeus!

Se é verdade que só legamos á terra a carne e o osso do nosso corpo e que uma substancia immaterial sobrevive a nossa existencia, Bento, até amanhã.

Não era assim que te dizia em nossa mocidade, depois das nossas palestras de todos os dias?

Não era assim que eu te dizia depois de havermos conversado sobre litteratura e amores?

Quem nos lera então uma pagina da tua vida!

Eras então um moço modesto, sisudo e de poucas fallas, que só em familia ou na intimidade da amizade deixavas fulgurar um espirito elevado e gracioso.

Eras o futuro de uma santa velha, de mãe extremosa que se desfazia em prazer quando fingia reprehender-te de teus gracejos.

Bento!... dizia ella, e o prazer vinha desenrugar-lhe o rosto que queria ser severo.

Oh! santa mulher, porque não vives hoje? Soffrerias muito, mas tuas entranhas deviam sentir-se orgulhosas por haver concebido tal filho.

Bento, a tua vida foi uma maravilhosa epopéa.

Nasceste sulcando os mares, e morreste lutando com elles: filho do mar, ao mar dêste teu corpo.

Izabel foi a mãe que te deu vida, Izabel foi o navio que te deu morte.

Nasceste no seguimento de uma monarchia fugitiva, morreste depois da haver salvo os restos de uma monarchia decahida!

Não serias fadado ao nascer?

Ninguem hoje deixará de crê-lo.

Aquelle infante que tem ao nascer por berço convés de uma fragata, que por testemunhas de seu nascimento tem canhões medonhos, e por pia baptistal o immenso oceano; que começa a viver respirando rijos tufões, e adormece aos ribombos dos trovões ou aos cantos da celeuma maritima, já nasceu nauta.

Tu ao menos assim o comprehendeste, Bento, e não mentiste ao destino!

Quem melhor do que tu sabia devassar nos antros eolicos as iras dos ventos procellosos?

Quem melhor do que tu comprehendia a expressão caliginosa da abobada astrifera?

Fazem fé de tua sciencia toda a tua vida maritima e essa mesma viagem que te foi tão desastrosa.

Não quizeste arribar?

Não te ouvirão, Bento; e quando te ouvirão era tarde!

Era tarde! porque já a fatalidade havia abraçado a tua linda **Izabel** com os braços tempestuosos para abafar-lhe os alentos da vida!

Era tarde! porque já o oceano havia encurvado o dorso em serranias gigantes de catadupas, em montes caudalosos de lavas espumosas que embargavão o vôo á tua gaivota.

Não te ouvirão!

Ousados talvez pelos triumphos sobre o mesmo inimigo, esquecerão que elle tinha a vingar seus desastres e a gloria de que a tua **Izabel** vinha cheia.

Não te ouvirão, velho lobo marinho, e tu morreste!

Porém como foste grande, Bento, nessa hora suprema!

Encalhada e batida a tua corveta, não te confessaste vencido; ainda tentaste lutar com o poderoso inimigo, ainda ousado gritaste: — orça!

Grito perdido na vastidão das trevas como relampago na vastidão dos ares?

Ultimo arranco do leão cahido na armadilha do fero caçador!

A tua espada estava quebrada, nauta guerreiro; impossível era vencer. Cuidaste então em morrer e morreste.

Muito bem, Bento José de Carvalho!

Outros que venhão dar contas a Cesar das legiões que perdêrão.

Que importa que morresses?

A tua morte é uma immortalidade.

De hoje avante o céu maritimo contará mais uma constellação, os annaes brasileiros mais um nome glorioso, e a historia da humanidade mais um nome illustre.

Bento, adeus. A victima da perversidade dos homens aperta a mão a victima da perversidade dos elementos e espera a sua vez.

As saudades do teu amigo de infancia acompanhar-te-hão emquanto elle existir nesta terra que deixaste Bento, excellente amigo, excellente coração adeus!

**Dr. José Luiz da Costa.**

Rio, 11 de Janeiro de 1861.

---

Joaquim José Ignacio, seus irmãos, irmãs e cunhado, gratos á bondade com que seus camaradas, collegas e amigos, satisfazendo

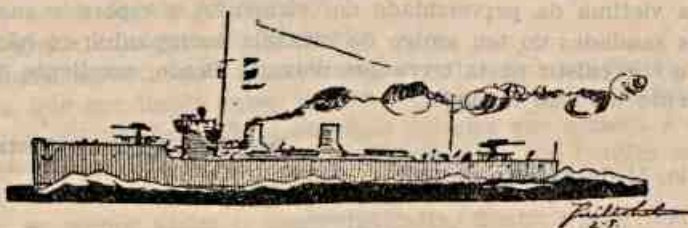


ao seu convite, vierão á capella da Conceição ajuda-los a rogar ao Altissimo pelo repouso eterno da Alma de seu finado irmão, o capitão-tenente Bento José de Carvalho, naufragado na costa da Barbaria, protestão a todos estes illustres cavalheiros seu eterno reconhecimento.

E ás benemeritas comunidades dos senhores religiosos Franciscanos e Benedictinos, representados naquelle acto por seus sabios e venerandos prelados maiores, beijão respeitosa suas sagradas mãos pela delicada benevolencia com que os honrarão.

A mui digna administração da Veneravel Ordem Terceira da Immaculada Conceição queira tambem acceptar os nossos agradecimentos; e permita que, para não offender sua modestia, occultemos os muitos actos de amizade e dedicação com que nos obsequiou durante estes dias de attribuição com que á Divina Providencia aprouve provar nossos corações.

13 de Janeiro de 1861.



## A PULPECTOMIA E SUAS GRAVES CONSEQUENCIAS

Ha no meio profissional odontologico um grupo, aliás de grande maioria, que, sem embargo e de modo quasi generalizado, opina pela pulpectomia, com esquecimento, entretanto, dos desfechos pouco agradaveis que adveem dessa operação aparentemente simples operação, submettendo o paciente, no momento da operação ou a posteriori, a perigos, não raro, de relativa transcendencia.

Abundante é a litteratura sobre o tratamento dos dentes despolpados e de sua segurança, tal, porem, sob o controle da radiographia. Quando o dente é submettido a tratamento dessa natureza gulamo-nos por alguns symptomas e com cujo resultado nos temos sahido satisfactoriamente; a ausencia de dôr, como exemplo, quando da retirada do curativo, encerra seguro indice da relativa desinfecção do canal; entretanto a previsão do exito não deve prescindir do controle radiographico que virá confirmar ou não o pretendido exito. Caso venha a radiographia accusar alguma perturbação de ordem anatopatologica deverá o profissional eliminar, incontinentemente, o fóco infeccioso, principalmente em se tratando de dente sinusal.

Inegavelmente a pulpectomia é uma necessidade em casos diversos da vida profissional, não, porem, com o caracter de exagero que temos observado; ella se impõe, mas com as necessarias reservas e mediante apreciação rigorosa das circumstancias.

As escolas odontologicas nos E. U. A. N., onde a sciencia em especie apresenta, hodiernamente, surtos progressistas formidaveis, encara o tratamento dos dentes despolpados sob prisma por assim dizer pessimista, á crença de que nada affiança *comm'il faut* o exito dessa intervenção.

Para corroborar esse pessimismo de que são tomados os americanos apresentamos, como exemplo, duas radiographias, sendo a figura n° 1 canino superior direito, dente esse, por necessidade imperiosa submettido a uma pulpectomia, dente hygido, mantendo, por conseguinte, toda vitalidade; e figura n° 2, o mesmo dente, nove dias depois da intervenção, com o canal obturado. Indispensavel é notar que existe, no apice do referido dente, vestigio de lesão no tecido.



A seguir, a figura n° 3 apresenta dois dentes que soffreram desvitalisação, tendo sido obturados os canaes com todo o rigor da technica, sem que apresentem apicopathia por mais leve ou discreta que seja. Acham-se taes dentes obturados ha já nove semanas, tempo sufficiente para apresentarem manifestações de desorganisação de seu tecido cellular peri-apical. Bom é lembrar que casos semelhantes a proporção não excede de 5%, o que implica dizer que não servem elles de elemento para destruição do ponto de vista que ha muito hemos formado com relação ás pulpectomias.

Ao nosso ver as lesões provocadas tornam o campo appropriado á proliferação dos germens que entrarão em contacto com as mesmas, levados pela rêde lymphatica ou mesmo pela corrente circulatoria, germens esses de origem anaerobia, como geralmente são encontrados pelas pesquisas de laboratorio procedidas na colheita do material existente em fôcos infecciosos dentarios.

Processos infecciosos ha, em que o profissional apresenta um canal dentario, depois de previo tratamento, perfeitamente esterilizado. Mas quem nos dirá qual o tempo de duração dessa esterilisação, sem entretanto, poder garantir o estado em que se acham os tecidos periapicaes e circumvisinhos? Para isso necessitaria da radiographia da região, observada, assim, a região periapical, afim de haver garantia de que o dente permanece completamente livre de reacções pathologicas.

Corrente e sabido é que todo medicamento encerrado num canal vae perdendo, com o decorrer do tempo, o seu poder antiseptico, quer seja pela absorpção do organismo, ou por perda natural, tornando-se, de qualquer modo, assim, inteiramente inocuo á proliferação dos micro-organismos. Muitas vezes o abuso do medicamento encarrega-se de desorganisar os tecidos periapicaes e circumvisinhos pelo extravasamento, atravez do foramen, com diminuição de capacidade dos tecidos alludidos e fraca evolução dos mesmos micro-organismos. A proliferação dos germens tambem poderá dar-se por adaptação ao ambiente que a principio lhe era desfavoravel e tal pela presença do medicamento.

Uma infecção dentaria poderá fazer sentir, á distancia, os seus efeitos, tal como o fôco infeccioso em um dente e constatado pela radiographia. É perfeitamente acceita a hypothese de uma infecção radicular provocar enfermidades, sem que os recursos dos raios X, em regra infalveis, deixem de accusar a fonte de infecção, quando esta existente, somente, porem, no interior dos canaes.

Uma infecção radicular elaborando toxinas das bacterias causadoras, poderá eliminar estas toxinas atravez do foramen, com occasionamento de disturbios á distancia, sem que haja comprovação radiographica de causa determinante de origem dentaria. Desta hypothese que dirão os nossos collegas?

**Pontos de apoio e retenção escolhidos com relação a estrutura anatomica dos dentes**



Fig. 1



Fig. 2

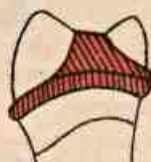


Fig. 3



Fig. 4

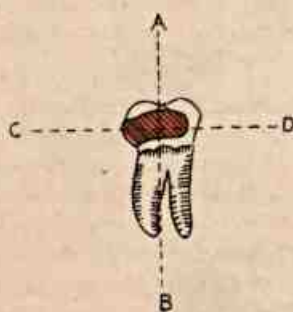


Fig. 5

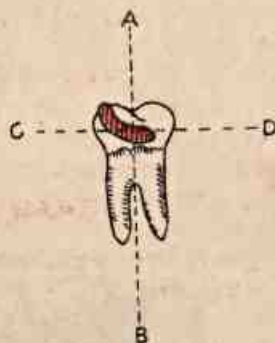


Fig. 6



Fig. 7



Fig. 8



Fig. 9



Fig. 10



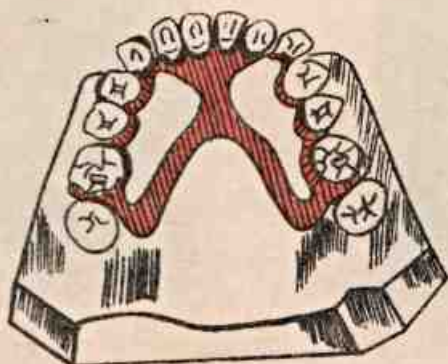
Fig. 11



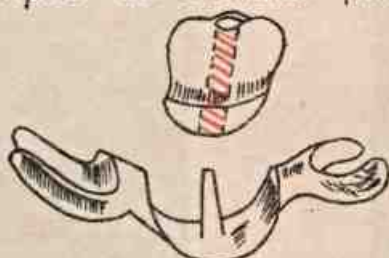
Fig. 12



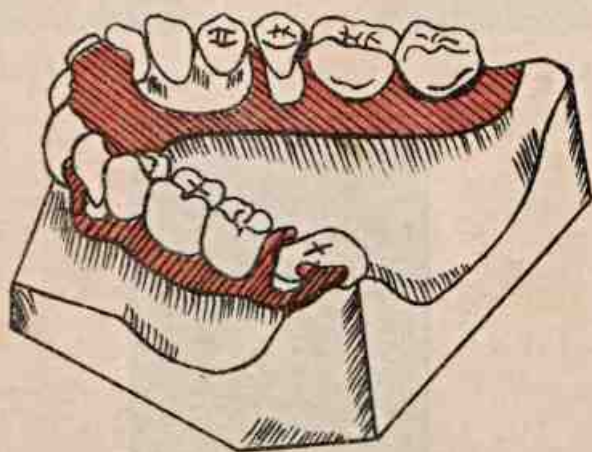
Apparelhos proteticos sob a tecnica da escolha dos pontos de retenção e fixação, doptando-se o mesmo principio



Grampos de Jackson (Kennedy)



Ponte Nesbett.



Apparelho parcial retido por grampos de Roach (Hurlong)



Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3

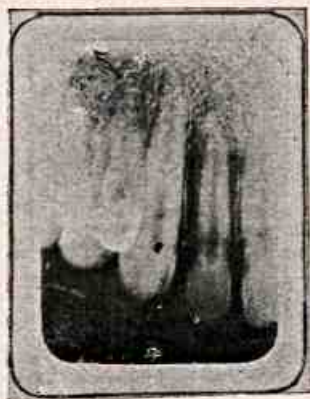


Fig. 4





Surge, assim, mais essa modalidade aos dentes desvitalizados, tendo as enfermidades mais uma ethiologia de origem dentaria, sem que o profissional, tenha colhido elementos comprobatorios, possa apperceber-se e determinar o dente causador.

Em summa urge ter por directriz: a desvitalisação é o inconveniente maior que se pode submeter, voluntaria ou involuntariamente, os pacientes e contornar as multiplas consequencias damnosas prudentes se faz ter em vista a doutrina dos cirurgiões dentistas norte-americanos quando aconselham os apparatus amoviveis para contorno prompto e seguro do mal.

O Dr. P. Saizer, na Republica Argentina, publicou a respeito interessante trabalho; o tomo I do mesmo, contendo 531 paginas e 534 gravuras de que algumas estampamos e por meio do qual estudo evidencia o seu intento de por á margem o processo de desvitalisação.

A vista do progresso dos apparatus amoviveis fica perfeitamente justificada a impraticabilidade das pulpoectomias, a não ser que excepcionalmente necessarias.

---

### COMO DIAGNOSTICAR A VITALIDADE DA POLPA, QUANDO A PESQUISA CLINICA OU RADIOLOGICA NÃO OFFE- RECE A INDICAÇÃO PRECISA

Na clinica dentaria deparamos constatemente com a difficuldade de distinguir os dentes de polpa viva dos que, aparentemente bons de polpa, teem-n'a, no intimo, porem, em franca desvitalidade.

O methodo antigo e usado até ha pouco para determinar a vitalidade consistia em perfurar o elemento dentario até que accusasse o paciente symptomas de dór; tal processo deve ser banido, hoje, e substituido pelo da electricidade.

Meios outros ha ainda, modernamente em uso pelos clinicos cuidadosos, dentre os quaes é exemplo o da radiographia que, todavia, se tornará fallivel si erradas fôrem as indicações que, por sua vez, só poderão ser rectificadas com o processo electrico, e, assim, certificada ou não a vitalidade pulpar, o processo sempre conveniente e seguro será submeter o dente á prova electrica.

Tal processo é constituido pela reacção que a corrente electrica provoca, na sua passagem atravez dos canaliculos de Thomes, e, chegando ao interior do órgão dentario já em contacto com os filletes nervosos ahí existentes, occasiona sensação dolorosa caracteristica desde que a polpa se encontre em estado de integridade. Deve o processo electrico ser utilisado mesmo que se tenha posto em pratica o da radiographia, como complemento diagnostical.

Nas varias applicações a que se destina o toque electrico, podemos acrescentar uma de não menos importancia, como seja a differenciação dos diagnosticos radiographicos, quando apresentam zonas radio-transparentes nas regiões apicaes cujos dentes se acham com vida, sendo a causa motivada pela projecção de uma zona vestibular ou lingual das osteites. Serve ainda este meio electrico para distinguir o diagnostico differencial entre uma reacção periapical e priodontica.

O aparelho em voga, chamado pulpo micro-thermico, tambem "Vitalister" e que na clinica odontologica serve para conhecer si a polpa está mortificada sem o dente achar-se cariado, recebeu o nome de pulpectomo; consiste elle em um pequeno transformador, reductor de voltagem que poderá ser graduado pelo operador por meio do rheostato. Possui um pequeno instrumento manejado pela mão do profissional, tendo na sua extremidade dois electrodos de platina e a comprovação se faz abrindo e fechando o circuito. A intensidade da corrente é graduada lentamente, até o paciente experimentar sensação levemente irritante, sem, no entanto, produzir dôr ou choque electrico propriamente; util será fazer comparação de sensibilidade dos dentes da zona opposta da arcada dentaria.

Os melhores pontos para o toque electrico são os seguintes, indicados por Raper:

Incisivos e caninos:	<ul style="list-style-type: none"> <li>1° superficie labial</li> <li>2° superficie incisal</li> <li>3° superficie lingual</li> </ul>
Premolares e molares superiores:	<ul style="list-style-type: none"> <li>1° superficie lingual, junto do vertice das cuspedes linguaes</li> <li>2° superficie vestibular</li> <li>3° sulcos dentarios</li> </ul>
Premolares e molares inferiores:	<ul style="list-style-type: none"> <li>1° superficie vestibular ou lingual junto da oclusão</li> <li>2° sulcos dentarios</li> </ul>

E recommendavel estar o dente, ao ser tocado, isento de saliva, bem sêcco, afim de não dar passagem da corrente electrica ao dente proximo, e não estabelecer confusão. Si existir proximo do dente a ser tocado um outro com encrustações metallicas, necessario é separá-los por substancia isolante, para que, tambem, não se dê passagem da corrente ao dente immediato.

Os pontos de irritação variam de dente para dente no mesmo paciente, influindo nessa variação a espessura do esmalte, cavidades de attricto etc.



A sensibilidade do órgão pulpar varia de individuo para individuo, motivo por que a reacção do mesmo ensaio, em diversos pacientes, pode dar resultados diferentes.

Actualmente é indispensavel, na clinica odontologica, o aparelho de toque electrico, com especialidade na clinica hospitalar, para que não haja perda de tempo e segurança nas decisões dos diagnosticos, evitando erros involuntarios dos profissionaes.

E a proposito apresentamos, aqui, um caso cujo diagnostico se tornou difficil por falta do alludido aparelho.

---

### UM CASO INTERESSANTE DE MORTIFICAÇÃO DA POLPA, SEM CAUSA DETERMINANTE VISIVEL

A 21 de Julho de 1934 apresentou-se ao consultorio dentario do H. C. M., o marinho, João Evangelista, n° 0983, — 2ª. classe, com 18 annos de idade.

Por nós attendido, perguntámos-lhe qual o fim da sua consulta. Disse-nos, então, que sentia forte dôr na região sub-orbitaria. Ao exame feito na alludida região não deparamos qualquer circumstancia notavel. Procedemos ao exame intrabuccal; ahi circumstancia notavel, comquanto se não prendendo assumpto da exposição: o queixoso não tinha, siquer, um dente obturado, pois em ambas as arcadas apresentava elementos, ao numero de 28, todos perfeitamente hygidos. A essa conclusão deliberamos solicitar os bons officios do Gabinete de Raios X do H. C. M., por meio de uma radiographia intra-buccal, a qual resultou radiographicamente negativa. (Fig. 4).

Levamos á experiencia o processo de diagnose de WALKHOFF, o qual consiste em projectar, nos dentes suspeitos, um jacto de agua cuja temperatura é mantida em 38° mais ou menos, por já se ter observado que os liquidos com essa temperatura, em contacto com dentes em estado hygido, nenhuma reacção provocam, o mesmo já não se dando com aquelles cuja integridade pulpar se encontre compromettida.

Baseados, todavia, na opinião dos professores OTTO INGLIZ e BURCHARD que, na sua pathologia, referindo-se ás desorganizações pulpares, dizem: A falta de reacção pulpar, provocada pelas impressões thermicas, pode-se attribuir á condensação da parede pulpar, á degeneração dos filletes nervosos, seja pelo avantajado calibre dos vasos sanguineos, seja pela estructura das paredes, a qual, por qualquer forma, impede a reacção vaso-motora, como é exemplo a atrophia pulpar por degenerescencia gordurosa.

As causas da mortificação da polpa são varias: são menos frequentes nos casos de dentes hygidos, onde podem ellas se traduzir por traumatismos, mudanças bruscas de temperatura, como o tomar-se um liquido quente seguido de um gelado provocando a brusca mudança uma irritação que traz como prognostico a mortificação da polpa.

O Dr. LEGER DORÉ, cita caso de mortificação da polpa consecutiva a uma forte gryppe. CHOMPRE, diz ter observado o caso de gangrena pulpar, em dentes hygidos, produzida pelo estado gryppal do paciente.

Ao nosso entender obscura é a identificação da ethiologia da desorganisação pulpar, num caso, como o precitado, que apresenta lesão anatomo-pathologica produzindo uma degenerescencia gangrenosa da polpa, sem que, entretanto, o dente demonstre um ponto de entrada para os germens. O germen da gryppe, sabemos, não produz lesões pathologicas, mas, sim, proporciona meio appropriado á proliferação de outros germens.

CRUET admite a penetração dos germens até á camara pulpar atravez de alguma fenda do esmalte, após uma gryppe que predispõe o organismo a varias affecções. No emtanto, accetavel, é a seguinte hypothese: condições locais ha que proporcionam a invasão dos germens até o alveolo, e ahí chegando estes se estendem até o apice e compromettm, não raro, a polpa. Quando á invasão dos germens pela corrente circulatoria, deixa, tal hypothese, muito a desejar por se não admittir a presença dos microbios da putrefacção na massa sanguinea, não obstante terem FEKER e SANARELLI, constatado, após exames de laboratorio, a presença de bacillos proteu.

Com a falta do aparelho electrico de toque ou seja pulpectomo que nos auxilia nos diagnosticos obscuros, tomámos a iniciativa de diagnosticar o dente causador da lesão pelo conhecido processo das pancadas ou percussão, chegando, assim, á conclusão de que o dente responsavel era um dos caninos.

Procedendo a trepanação verificámos que o paciente não accusava a menor dôr caracteristica do dente hygido. Ao rompermos a camara pulpar deparamos com uma polpa em franca degenerescencia gordurosa, sem vida portanto. Obedecendo á technica fizemos o curativo indicado, attingindo a região abcedada. Ao fim de 8 dias o paciente tinha alta, com o dente completamente restaurado; no emtanto o fóco permanecerá, radiographicamente, por algum tempo, como é habitual em taes casos e bem atesta a radiographia n° 5.

Rio, Julho de 1937.

Zetho Cardoso Caldas  
2º. Tenente, Cirurgião-Dentista



# Notas sobre ataque e defeza das Linhas de Communicações maritimas

## Ponto de vista estrategico

---

### PRIMEIRA PARTE

#### *Resumo historico.*

1 — As communicações maritimas constituem um dos mais importantes factores da vida dos Povos, maxime dos que teem fronteiras maritimas, quer na paz quer na guerra.

2 — Na paz, ellas constituem as grandes fontes de progresso e economia das Nações, pois quem diz "Linhas de communicações" — diz "Commercio Maritimo", e o progresso, prestigio e civilização de um Povo, é função de seu commercio maritimo, isto é do que elle importa ou exporta sob todos os pontos de vista.

3 — Na Guerra, as communicações maritimas assumem um papel ainda mais importante, pois além do commercio maritimo propriamente dito, que as Nações porfiam em manter, para não prejudicarem sua vida economica, são ellas essenciaes ou vitaes a conducta da Guerra, e por isso é principio fundamental de estrategia, que todo Paiz em guerra deve — "*Proteger as proprias e cortar si possivel as do inimigo*" (Bollati-Nautical Rex).

4 — São do Almirante Allemão Maltzahn as seguintes palavras sobre o bloqueio "Quando o inimigo fecha os nossos portos, não prejudica somente a costa mas todo o Paiz. Os seus navios deteem-se onde termina o mar, mas a mão couraçada do poder maritimo alcança muito além da costa, pois bate no escriptorio do negociante no interior do Paiz, nos portões das fabricas nos nucleos centraes das industrias e na porta dos operarios".

5 — A Marinha cabe a Missão de "Proteger as nossas linhas de communicações e cortar si possivel as do inimigo" — maxime

quando se trata de um Paiz que por escassez de recursos industriaes e economicos tem a sua capacidade de resistencia subordinada as importações e exportações pelo mar.

6 — Para poder realizar essa tarefa e conquistar o dominio do mar, isto é, a liberdade do uso do mar aos nossos navios, e impedir seu uso pelos do inimigo, precisa destruir as forças navaes inimigas, ou causar-lhes danos taes, que ellas não possam vir a exercer o uso do mar com segurança.

7 — Em resumo, o problema estrategico consiste em “TER, MANTER E EXERCER” o dominio do mar, isto é estar em condições de garantir até os limites do possivel, as linhas de communicações e perturbar ou interromper da mesma forma as do inimigo — (Muniz Barreto — Conceitos syntheticos de estrategia).

8 — Acontece porem, que nem sempre a destruição das forças navaes inimigas é possivel, como aconteceu na Grande Guerra, pela difficuldade ou impossibilidade de se impor ao inimigo uma acção decisiva, e assim a conquista do dominio do mar, na verdadeira acepção da palavra, torna-se impossivel.

9 — A difficuldade de se impôr uma acção decisiva, augmenta cada vez mais com os progressos da sciencia e da industria, salvo quando tal acção é do desejo dos Chefes que se defrontam. Evita-se a acção decisiva, como aconteceu na Grande Guerra, ou conservando o grosso da Esquadra em base fortemente defendidas, ou si no mar, com um bom serviço de informações e communicações sobre os movimentos do inimigo, com o uso das altas velocidades ou dos meios de cobertura fumigenos.

10 — A immobilização das forças inimigas em suas bases pelo bloqueio, não é hoje mais possivel como o era antigamente, porque, as condições em que este tem que ser mantido, na epoca actual, permite, que certas classes de navios, possam varal-o, ganhar o mar e vir perturbar as linhas de communicações.

11 — O Almirante Americano Stirling ainda em 1935, pelo “Scientific American” proclamava — “As causas para as guerra tem sido sempre de origem economica, e na guerra moderna os navios empregados na lucta serão dispersos nos mares caçando e destruindo os navios mercantes e de guerra inimigos, e interrompendo suas linhas de communicações”. —

12 — A Historia nos ensina que este principio é verdadeiro, pois desde os primordios do commercio maritimo, o ataque e defeza das linhas de communicações, tem sido um dos objectivos principaes dos belligerantes, e ella nos ensina tambem, que o melhor meio para proteger suas linhas de communicações e ao mesmo tempo cortar as do inimigo, seria a destruição dos navios de guerra inimigos.

13 — O ataque as linhas de communicações tem sido sempre levado a effeito pelos belligerantes, maxime pelos mais fracos, com



o objectivo de causar danos materiaes irreparaveis, ou para obter uma superioridade n'um determinado instante e lugar, ou mesmo condições de paz favoraveis.

14 — A Historia vem ensinando tambem, que esse processo de se fazer a Guerra Naval não traz a victoria, mas, mesmo assim, elle continua a ser applicado, cada vez com mais violencia e extensão, porque, com os progressos das armas e das industrias os danos economicos financeiros e moraes, augmentam em uma proporção tal, que não deve ser abandonada a hypothese de se chegar ao limite da resistencia economica, financeira, militar e moral do belligerante cujas linhas de communicações estão sendo atacadas.

15 — A prova evidente de tal vir a acontecer é dos nossos dias, e nunca é demais repetil-a. Refiro-me ao dialogo entre o Almirante Jellicoe e o Almirante Sims, que terminou pela seguinte declaração positiva do Almirante Jellicoe — “Elles ganharão a guerra, si não conseguirmos parar essas perdas, e parar o mais depressa que for possivel”. — (Almirante Sims — A Victoria no Mar). —

16 — Esta opinião do então 1º Lord Naval do Almirantado Britanico, ex Commandante em Chefe da maior Esquadra do mundo, era corroborada pela do Ministerio Britanico, que fixava, em Abril de 1917, o prazo de quatro mezes, ou no maximo para Novembro de 1917, como o limite da resistencia da Inglaterra a campanha submarina da Allemanha, no caso de não se poder diminuir seus effeitos nas linha de communicações maritimas — Com a entrada na guerra da America do Norte, com os novos processos e methodos postos em pratica, para a campanha, e finalmente com a desorganização interna da Allemanha os effeitos da campanha submarina diminuíram e a victoria pendeu para os alliaos.

17 — O ataque aos navios que percorrem as linhas de communicações, e por consequencia sua defeza, embora tenha sua origem no tempo dos galleões phenicios, atacados pelos piratas no Mediterraneo, só tomou uma forma definitiva de processo de guerra no seculo XVI.

18 — A Inglaterra, após sua victoria de North Foreland sobre a esquadra hollandeza, começou a empregar alguns dos seus navios de guerra no ataque do commercio maritimo inimigo, encostando parte de sua esquadra principal, em lugar de empregal-o na destruição do restante da esquadra hollandeza, esta, aproveitou a oportunidade para se refazer. Pouco depois de refeita sua esquadra, Ruyter sobre o Tamisa em 1667 ataca Chathan, ataca o commercio inglez ficando na embocadura do rio até que o Rei foi obrigado a assinar a paz de Breda.

19 — Na guerra da sucessão hespanhola, 1701 a 1713, a França adopta o mesmo methodo, de se entregar ao ataque das linhas de communicações, sem atacar e destruir a esquadra inimiga, o resultado foi a posse de Gibraltar pelos Inglezes.

20 — Na guerra dos sete annos, 1756 a 1763, a França segue a mesma doutrina, obtendo inicialmente grandes resultados. Depois dos danos causados ao inimigo em Beachy-Head, Tourville se escapa para o Atlantico, attrahindo os inglezes, enquanto outros navios atacavam o commercio maritimo inglez chegando a destruir 2.500 navios. Pouco depois veiu a reacção, os navios de guerra francezes foram sendo destruidos pelos inglezes e depois os de commercio, e finalmente em 1763, o tratado de Pariz, entregou aos Inglezes o Canadá, Nova Escossia, valle do Ohio, margem leste do Missisipi até New-Orleans, varias ilhas das Indias Occidentaes e um poder naval intacto, e para mais humiliar o rei Luiz XIV, Lord Chatham fez incluir no tratado o celebre artigo XIII humilhante para a França.

21 — Na guerra da revolução Americana a França muda de tactica com Suffren e Grasse, e o resultado foi a rendicção de Cornwallis em Yorktown.

22 — Em 1812, novamente se verifica o mesmo erro — A esquadra ingleza vigia as forças francezas em Brest e Toulon, enquanto seu commercio maritimo era rudemente atacado, mas após a derrota de Napoleão, ella se fez ao mar bloqueou os portos americanos, desembarcou forças em Chesapeake e attingiu Washington que foi incendiada.

23 — Na guerra civil americana o Florida, Sumpter e Alabama, tambem se entregaram ao corso inflingindo serios danos aos confederados mas não conseguiram a victoria. Na guerra Russo-Japoneza, os navios de guerra russos de Vladivostock atacaram as linhas de communicações japonezas, chegando até as immediações de Tokio, mas o Almirante Togo, não abandonou seu objectivo, a esquadra de Porto-Arthur e que vinha da Russia — vencidas essas, ficou com o dominio das vias de communicações.

24 — Este resumo mostra que é verda-leiro o principio estabelecido, de que apenas o ataque as vias de communicações inimigas não decida a guerra — é preciso destruir ou immobilizar a esquadra inimiga.

25 — Esta analyse resumida, que acaba de ser feita, nos mostra entretanto o outro lado do problema, isto é, que os belligerentes devem ter um alto grão de resistencia umpara manter, e outro par supportar um ataque as linha de communicações; assim pois, desde que circumstancias imprevistas, venham augmentar ou diminuir essa capacidade de resistencia, romper-se-ha o equilibrio e a victoria penderá talvez para o lado atacante, contrariando o que a Historia ensinou.

26 — Na Grande Guerra a resistencia dos aliados attingia quasi ao seu limite, quando teve lugar a intervenção Americana, quando as demais Nações foram levadas a entrar definitivamente na guerra, quando os aliados rasgaram tambem os textos de direito, e quando finalmente o Intelligence Service conseguiu desorganizar



inteiramente a Allemanha, terminando com a nova alliança com a nova Russia communista não mais para a guerra no terreno leal da lucta como em 1914, mas sim para infiltração da nova doutrina na Allemanha, áfim de enfraquecel-a e desorganizar suas organizações sociaes, industriaes, economicas e militares.

28 — Si outra fosse a attitide da America do Norte, mantendo-se neutra dentro dos principios de direito, e amparando os direitos dos neutros mais fracos, outro teria sido o resultado da guerra.

29 — Concluindo essa parte verifica-se que o ataque ao commercio maritimo, é uma operação secundaria, mas que tem sido sempre levada a effeito com successo, contra o belligerante que não cuidou de sua defeza.

30 — O valor de tal campanha já levou mesmo a se formar quasi uma nova doutrina — “Em quasi todas as guerras o Alto Commando hesitou, entre a Grande Batalha e a destruição do commercio maritimo” — (Britto e Cunha — Emprego dos navios).

31 — A situação creada pela campanha submarina, e as probabilidades dos ataques dos navios de superficie aos combois alliados da scandinavia, foram de tal natureza que o Almirante Beatty, em 2 de Janeiro de 1918 declarava ao Almirantado — “Que o papel da Grande Esquadra, não era mais o de provocar a todo preço um combate generalizado, mas conter o inimigo na sua base, até que a situação melhorasse para os alliados” — (Jellicoe — O Perigo Submarino).

32 — A Grande Guerra offerece um vasto campo para o “Estudo das Operações de ataque e defeza das linhas de communicações maritimas” — assim, o presente estudo será conduzido tendo-se em mente guerra e os progressos até agora conhecidos. Diz o General Duffour — Curso de estrategia — “Para se evitar a influencia do passado, nada ha melhor do que conhecel-o bem”.

33 — Não será de todo improprio, antes de se entrar na analyse do modo pelo qual foram conduzidas as operações de ataque e defeza das linhas de communicações, na Grande Guerra, que se faça um breve resumo das graves consequencias que um ataque efficiente pode accarretar, quando a defeza não é perfeita.

34 — Esse estudo virá provar inicialmente, que a Marinha tem importancia capital para segurança nacional, principalmente, quando pela escassez de recursos do Paiz, a capacidade de resistencia fica subordinada as importações pela via maritima.

35 — De facto, na Grande Guerra, os alliados cortaram as linhas de communicações maritimas allemães, excepto no Baltico, mas esse Paiz resistiu ao bloqueio e só foi vencido por circunstancias especiaes, como se viu anteriormente. Já quanto aos alliados a situação foi differente, o ataque as suas linhas de communicações maritimas levou-os as portas da derrota, que não foi conseguida levado a sua capacidade de resistencia e ao auxilio americano desde quando neutros.

36 — A acção dos cruzadores allemães só se fez sentir durante um espaço de tempo muito curto, mas, mesmo assim, os resultados obtidos excederam de muito as expectativas, maximé se considerarmos as condições altamente desfavoráveis em que se encontrava relativamente aos alliados.

37 — São ainda do Almirante Stirling, obra já citada, as seguintes palavras — Durante a Grande Guerra, enquanto a Alemanha poulle manter no mar, seis rapidos cruzadores ligeiros, as Esquadras Inglezas e Francezas empregaram 120 poderosos navios de guerra para proteger suas linhas de communicações até destruirem aquelles corsarios de superficie". —

38 — É preciso se considerar, que a Alemanha teve contra si, praticamente, o mundo inteiro, pois quem não era aliado de facto, estava forçado, por força das circumstancias a prestar sua "Assistencia Hostil" — Na Grande Guerra não houve nenhum Paiz de certa importancia, que pulesse ser neutro na verdadeira acepção da palavra e como considera o Direito Internacional, assim a acção de seus cruzadores, estava cerceada ao extremo — "Os cruzadores allemães foram destruidos pelos serviços de informações e communicações dos alliados em todo o mundo, e pela concentração de forças superiores — Comte Webster — U.S.N. — "The cruiser".

39 — O quadro que se segue mostra claramente os danos causados aos alliados pelos cruzadores allemães, que espalhados pelos mares caçados por toda parte, causaram grandes perdas ao commercio marítimo aliado. Si a situação do mundo fosse outra maiores seriam as suas, probabilidade de um maior successo.

40 — Quadro dos navios postos a pique pelos Cruzadores e Cruzadores Auxiliares.

<i>Nomes</i>	<i>Veloc.</i>	<i>Ton.</i>	<i>Numero</i>
Karlsruhe	27'	72.800	16
Dresden	25'	9.480	3
Emdem	24'	70.800	16
Koegnisberg	24'	6.600	1
Leipsig	23'	16.000	4
K. W. der Grosse	24'	8.000	2
Moewe	15,	128.000	31
Wolf	12'	334.000	40
Somma.....		645.680	113

41 — Pelo exame do quadro acima verifica-se, que a maior percentagem cabe aos navios auxiliares, que foram os verdadeiros corsarios.



42 — A acção dos submarinos, sobre as linha de communições surprehendeu o mundo inteiro, e seus effeitos foram le tal natureza, que se chegou a admittir a possibilidade da victoria da Allemanha pela destruição da Marinha Mercante alliada.

43 — São ainda do Almirante Americano Stirling — “Sea power” — os seguintes conceitos — “Uma divisão de submarinos bem manobrada, com boas bases, bem suppridos, constituem o maior obstaculo para uma Nação, que não estiver preparada — Os submarinos podem destruir as linhas de communições de um belligerante — O submarino foi a unica arma da Grande Guerra que não foi vencida — A defeza das linhas de communições exige esforços incalculaveis em pessoal e material”.

44 — Para se ter uma idéa perfeita da area onde elles agiram, basta transcrever o seguinte do livro do Commandante Gibson — Historia da Campanha Anti-submarina — cita-la varias vezes pelo Almirante Jellicoe em seu livro “Perigo submarino” — “Desde o tumulo do homem branco que é a costa tropical da Africa, até os gelos descampados da Laponia, desde os rios da Nova-Inglaterra as ruinas de Troya, as toninhas de aço circulavam sem cessar. Nos mares, nos oceanos, nas bahias, nos rios, nas lagoas e nos estreitos, os marinheiros viam sempre com horror a morte apparecer sob a espinha dorsal do periscopio” — As operações nas longincuas paragens a que elles attingiram, bem como as da costa americana, onde foram destruidos ou avariados noventa e nove navios, tiveram apenas um effeito moral — As zonas principaes foram o Mar do Norte, a Mancha, o Atlantico com menor intensidade, o Mediterraneo e os mares interiores da Eurapo a elles ligados.

45 — O quadro que se segue mostra o numero de submarinos que a Allemanha manteve no mar, durante a campanha sub-marina, bem como as perdas soffridas pelos alliados, quer pelos torpelos, quer pelas minas fundeadas pelos submarinos e pelos cruzadores e cruzadores auxiliares.

Quadro do numero de submarinos em actividade durante a guerra e das perdas causadas aos alliados e aos neutros

Anno.	Numero Navios		Tonelagem					
	Max.	Media.	a pique.	Alliados		Neutros		Total
				Torpedos	Minas	Torpedos	Minas	
1914	8	4	162	3.369	50.704	.....	46.310	100.383
1915	14	8	726	1.047.797	230.019	89.937	128.704	1.496.457
1916	29	17	1.187	1.582.836	612.442	426.280	200.974	2.822.232
1917	60	44	2.734	6.344.616	1.332.914	1.231.881	284.105	9.193.543
1918	50	43	1.052	3.989.081	762.520	274.269	87.703	5.113.573
Sommas....			5.861	12.967.699	2.988.626	2.022.367	747.796	18.726.188

Resumindo, e incluindo alguns navios mercantes em serviços extraordinarios teremos:

Navios a pique mercantes apenas... ..	6.000
Tonellagem destruida... ..	18.000.000
Pessoas mortas... ..	50.000

46 — Tomando-se a media que cada tonellada de registro corresponde a quatro tonelladas de carga, teremos que com os seis mil navios a pique foram para o fundo do mar 78 milhões de tonelladas de carga produzidas pelo mundo, adquiridas pagas e embarcadas pelos alliados e neutros, mas que não chegaram a seu destino.

47 — Esse é um dos aspectos dos males causados pelos ataques as vias de communicações marítimas de um belligerante, mas ha muitos outros aspectos de ordem economica, que não devem ser esquecidos, para se verificar o valor de uma campanha contra as linhas de communicações, mesmo quando essas estão fortemente protegidas, pelas maiores esquadras do mundo das nações de maiores recursos financeiros e materiaes como aconteceu na Grande Guerra.

48 — Alguns algarismos melhor traduzem o desequilibrio economico, que a guerra as linhas de communicações trouxe para o mundo.

49 — Preço do seguro em 1914... 1/4 % do valor da carga 1919—4,5% ou 18 vezes — Frete da America a Inglaterra por 50k. 1fr,25 em 1917..271 fr — Tonellada de construcção em 1914 cerca de 200 francos em 1917 mais de 2.000 fr.

50 — Esses algarismos e muitos outros, que seria fastidiosos enumerar mostram a situação, que pode causar ao trafego a campanha, para os paizes em guerra.

## SEGUNDA PARTE

### *Escolha das linhas de communicações marítimas a serem atacadas e defendidas*

1 — Na parte anterior verificamos o valor das operações de ataque as linhas de communicações de um dos belligerantes, após um ligeiro resumo historico das operações de tal natureza, assim podemos passar a outra série de considerações.

2 — As linhas de communicações marítimas de um Paiz, podem ser resumidas em:

- a) Linhas transoceanicas
- b) Linhas costeiras
- c) Linhas fluviaes e lacustres, maximé quando são prolongamentos das linhas acima, para attingir grandes centros commerciaes ou industriaes.



3 — O ataque e a defeza das linhas de communações maritimas de um Paiz, não constitue uma operação de guerra empyrica, isto é, não se deve atacar nem se defender as linhas de communações, sem um plano pre-determinado, plano esse que é funcção de uma serie de estudos e considerações de ordem militar, economica etc.

4 — Esse estudo sobre as Nações em guerra é muito vasto, comprehendendo suas necessidades, seus recursos, seus portos, suas communações, suas exportações e importações, suas relações com os neutros limitrophes ou não, alliados provaveis, cooperação com as forças de terra e do ar, enfim o Problema do Ataque e Defeza das linhas de communações, é talvez o mais serio problema que o Estado Maior da Armada tem que resolver como aconteceu na Grande Guerra.

5 — O Ataque e a Defeza das linhas de communações, é um Problema de Estrategia Nacional, pois interessa a todo o Paiz sob todos os aspectos, e para cada Paiz elle se apresenta, de uma forma especial, assim, não se pôde dizer exactamente como elle leve ser estudado nem resolvido, pôde-se entretanto estabelecer uma norma de conducta para o estudo em suas linhas geraes.

6 — Além disso, o progresso sempre crescente, das armas de ataque e defeza no mar, principalmente do submarino, aviação, da radio sob todas suas modalidades, das novas e modelares organizações dos serviços de informações, espionagem e contra espionagem, vieram complicar ainda mais o problema, tornando-o já quasi sem solução, pelas diversas situações que se pôdem apresentar, variando constantemente e das formas as mais differentes e complicadas.

7 — Não basta ser mais forte, não basta bater o inimigo no mar, não basta immobiliza-lo nas suas bases ou fronteiras, pois elle pôde surgir na superficie, no ar ou do fundo do mar e causar perdas irreparaveis.

8 — Nessas condições, vejamos qual o methodo mais conveniente a ser seguido para se esboçar o problema do ataque e defeza das linhas de communações.

9 — Na Paz, os Paizes mantem praticamente communações maritimas com todas as partes do mundo, exportando seus productos e importando os productos estrangeiros necessarios as suas industrias e a sua vida interna. Na Guerra, cada paiz cessa suas exportações para certos paizes, cercea a exportação e importação de certos productos, augmenta ou diminue suas importações, conforme a situação e as necessidades de suas forças armadas, de suas industrias maximé das que tem ligação com as operações militares.

10 — Assim sendo, ao se iniciar o estudo do problema, deve-se considerar em primeiro lugar, quaes as linhas de communações maritimas que ligam os differentes paizes, e os navios que as percorrem, de accordo com as suas nacionalidades, deste estudo concluir-se-ha, quaes as que cessarão por serem do inimigo ou percorridas

por seus navios, e quaes as que serão mantidas, diminuidas ou augmentadas pelos alliados ou neutros, e finalmente quaes as mantidas ou percorridas pelos navios do outro belligerante para as quaes devem convergir as maiores preocupações conforme a situação.

11 — Para essas linhas mantidas ou percorridas pelos navios belligerantes, deve convergir o estudo do ataque e defeza, concluindo-se antes pelo estudo do problema sob seu aspecto puramente logistico o seguinte:

- a) Ataque das linhas que interessam a um dos belligerantes
- b) Defeza das linhas que interessam ao outro belligerante, tudo de accordo com as situações geographica, economica e militar.

12 — Pelo estudo comparativo que fôr feito sob esse prisma, concluir-se-ha:

- a) Quaes as linhas de exportações ou importações que podem ou devem ser extinctas;
- b) Quaes as linhas de exportação e importação que podem ou devem ser augmentadas, diminuidas ou mantidas;
- c) Quaes as linhas costeiras que devem ser mantidas ou modificadas;
- d) Quaes as linhas fluviaes ou lacustres, que devem ser supprimidas, augmentadas diminuidas ou mantidas.

13 — No correr deste estudo serão considerados, os inimigos provaveis, os neutros, os alliados, as zonas a atravessar, a situação geographica, as distancias, os productos a exportar, importar e transportar, e as operações militares sob todos seus aspectos que possam ser levadas a effeito pelos belligerantes.

14 — Este estudo bastante longo e complexo nos conduzirá as seguintes conclusões:

- a) Devemos manter a todo preço as communições com (indicar os Paizes);
- b) Devemos manter si possivel as communições com (indicar os Paizes);
- c) Devemos manter a todo custo as communições com (taes lugares) onde operam nossas forças terrestre, submarinas, areas ou de superficie;
- d) Podemos supprimir as linhas de communições com (indicar os lugares);
- e) Podemos utilizar os navios neutros (indicar os Paizes) para (indicar os lugares);
- f) Só podemos manter communições com nossos navios para (indicar os lugares);
- g) Estudo das linhas costeiras, lacustres e fluviaes do proprio Paiz, especialmente das que convergem para o theatro das operações e nucleos industriaes.



15 — Neste estudo leve ser levado em conta um factor importante, que por si só pôde definir as linhas de communicações, isto é o systema ferreo-viario, e de rodovias e finalmente as communicações telegraphicas e radiographicas.

16 — Estudado o problema sob todos esses aspectos para um dos belligerantes, nos collocaremos na situação do outro belligerante, e de accordo com as estatisticas e demais irformações que tenhamos conseguindo obter, estudaremos a situação do inimigo, devendo chegar a mesma ordem de conclusões.

17 — Pela comparação entre esses dous exames chegaremos as conclusões:

- a) Quaes as linhas de communicações marítimas a defender, na sua ordem de importancia para nós.
- b) Quaes as linhas de communicações marítimas a atacar, na sua ordem de importancia para o inimigo.

18 — Restará agora o problema mais serio, isto é a composição e disposição das forças aereas, de superficie e submarinas de que se dispuzer, para o cumprimento das differentes Missões, tendo-se em vista a provavel composição e disposição das forças aereas, submarinas e de superficie do inimigo e a situação geographica.

19 — Na resolução desse problema entram em jogo todas as organizações industriaes, commerciaes, sociaes e dos serviços publicos de cada Paiz, que tenham relação ou ligação com as tarefas das Missões, e por isso ellas precisam ser controlladas na Paz pela Marinha, para serem enquadradas com exito no Plano de Campanha.

20 — Chega-se assim finalmente ao grande problema que o Estado Maior da Armada tem que resolver e fazer executar com as forças e organizações industriaes, commerciaes sociaes e publicas sob suadirecção.

### TERCEIRA PARTE

#### *Operações de ataque e defeza das linhas de communicações marítimas*

1 — Nas partes anteriores, verificamos resumidamente o valor das "Operações de Ataque e Defeza das linhas de communicações marítimas", pelas consequencias que pôdem resultar do exito ou fracasso de taes operações, e depois verificamos, como parece ser mais conveniente se conduzir o estudo, para se chegar a decisão do Problema, isto é — Atacar as linhas de communicações inimigas e defender as nossas de accordo com as conclusões do Eaxme da Situação.

2 — Este será o grande problema que o Estado Maior terá que resolver, com os recursos que tiver podido obter, preparar e instruir na paz, dispondo-os e utilizando na guerra, da fórmula mais

conveniente, para realizar as tarefas que lhes caibam, afim de garantir as communicações marítimas e destruir as do inimigo, si a Grande Batalha não tiver sido travada e destruída a Força Naval inimiga. Antes de se entrar propriamente no assumpto, convem se fazer algumas considerações geraes.

### *Considerações Geraes*

3 — Pelo estudo da Grande Guerra e especialmente da campanha submarina e anti-submarina, verifica-se que o successo obtido pelos cruzadores e submarinos allemães teve como causas principaes:

- a) Falta de uma defeza organizada na paz;
- b) Falta de material apropriado;
- c) Falta de uma coordenação de esforços e de commando unico.

4 — Para se avaliar a difficuldade que houve, para a coordenação e esforços, basta se citar que além dos entendimentos quasi que diarios, entre Chefes e governos, foi preciso que se realizassem, no correr da guerra, dez conferencias plenas entre grandes delegações alliadas, constituídas com elementos de varios matizes politicos, industriaes economicos e militares.

5 — Durante seis mezes os cruzadores allemães, trouxeram em sobresalto o commercio marítimo alliado, e até o fim da guerra o submarino não, permittiu que os alliados conseguissem se utilizar do mar com absoluta segurança — Os effectos da campanha submarina foram diminuídos mas não foram annullados.

6 — Conforme já vimos e convem repetir, no estudo dos meios de ataque e defeza, devemos ter em mente a situação particular do scenario da Grande Guerra.

7 — Na Grande Guerra, o mundo inteiro estava colligado, pela razão ou pela força contra a Allemanha, que estava cercada por terra e pelo mar pelos maiores exercitos e forças navaes, mas não é provavel que tal facto venha a se reproduzir tão cedo. Assim, no estudo dos meios de ataque e defeza das linhas de communicações, devemos considerar que os futuros belligerantes se encontrarão em situação differente, isto é, que o conflicto provavelmente ficará circumscripto a dous ou mais paizes, permanecendo os outros, fortes e fracos, neutros dentro dos principios de Direito Internacional.

8 — Esta restricção veiu complicar mais o problema da distribuição das forças e dos methodos a empregar nas operações de ataque e defeza, porque, o problema no mar apresenta serias difficuldades dadas as grandes areas a cobrir.

9 — São de Rosseau as seguintes palavras: "Em todas as guerras a acção terrestre, por força das circumstancias acha-se limitada ao territorio dos belligerantes, e as fronteiras neutras, quando esses são fortes, são barreiras que não podem ser transpostas, a



acção naval, pelo contrario, não tem outros limites senão os limites do mar, e no dia em que se abrem as hostilidades ella existe virtualmente no mundo inteiro". —

10 — Para resaltar mais uma vez, o valor das linhas de comunicações marítimas livres a um dos belligerantes, basta citar as palavras do Almirante von Capelle, Ministro da Marinha Allemã que disse — "Incontestavelmente a posse das linhas de comunicações foi a chave da victoria dos alliados" — A. Pollen, critico naval Inglez de notorio valor proclamou — "A Allemanha foi vencida, porque foi efficientemente sitiada pelo mar — Si os neutros tivessem podido supprir livremente a Allemanha a guerra teria continuado".

11 — O estudo dos meios a empregar nas operações de ataque e defeza das linhas de comunicações que tiverem sido escolhidas, exige que tenhamos um perfeito conhecimento da situação dos belligerantes, sob todos os aspectos de suas actividades, possibilidades e intenções de ordem tactica, estrategica, politica, economica e industrial e social, isto é que tenhamos um perfeito serviço de informações e comunicações sobre nós e sobre o inimigo.

12 — Esses serviços de comunicações e informações devem ser organizados na paz, quer em nosso territorio, quer em territorio inimigo, e devem continuar a funcionar, com toda efficiencia, durante a guerra, vencendo todas as difficuldades oriundas das providencias que o inimigo tomar para combatel-os.

13 — No que se refere a natureza dos elementos com que vamos jogar nas operações de ataque e defeza, das linhas de comunicações, devemos considerar os progressos da sciencia e da industria, inclusive aquelles ainda no terreno das experiencias com probabilidades de exito, e assim, devemos admittir que no correr da campanha devem surgir novas armas, novos aperfeiçoamentos nas existentes, novos antidotos e novos aperfeiçoamentos nos existentes, para que não venhamos a ser surprehendidos, como o foram os alliados no principio da guerra pelo surto do submarino, e os allemães no final da campanha, pelos progressos e novos methodos e armas que os allia los empregaram na campanha anti-submarina. Os alliados não quizeram ouvir as sabias palavras dos Almirantes Percy Scoot e Fisher, nem as previsões do Conan Doyle, no seu trabalho "Perigo", e os allemães, as suggestões dos que queriam a campanha submarina a "outrance", desde o inicio da guerra e o resultado, foram duras perdas para aquelles, e a derrota para esses.

14 — O estudo da Grande Guerra e um rapido exame da situação no scenario politico mundial, nos leva a concluir, que em uma futura guerra, o problema do ataque e defeza las linhas de comunicações, terá um valor, senão egual com certeza maior do que o alcançado na ultima guerra.

15 — As razões em que se funda essa previsão, estão no conceito de todos que se preocupam com taes assumptos e se resumem nas seguintes:

- a) O augmento dos effectivos militares, a quantidade e variedade do material de guerra já conhecido, os progressos sempre crescentes que elles apresentam, rompendo os segredos de Estado, são de tal natureza, e tornarão a situação tão seria, que nenhum Paiz poderá fazer face a uma guerra, contando apenas com seus recursos internos e os que tiver accumulado na paz — Qualquer Nação em guerra, será forçada a receber do exterior generos e material de varias especies;
- b) O caracter totalitario que a ultima guerra apresentou, e que será provavelmente superior na proxima, interessando a todo Paiz, e não sómente as forças armadas, fará com que ella se prolongue até o limite da resistencia dos Paizes em lucta, resistencia essa, que será em grande parte função do que puder exportar e principalmente importar durante a guerra;
- c) As variações dos objectivos estrategicos das operações a cargo do Exército, trouxeram um grande valor as operações combinadas, tornando possivel e provavel, as operações de lesemarque, com resistencia ou não, no territorio inimigo, em paragens longincuas de seu proprio territorio com communicações apenas pelo mar, ou nos territorios dos paizes limitrophes dos paizes em lucta, quer sejam alliados ou neutros, que não possam resistir as necessidades dos mais fortes.

16 — Esta ultima situação creará nova e importante complicação ao problema do ataque, e especialmente da defeza das communicações pelas seguintes razões:

- a) Necessidade de se manter as communicações com a Mãe Patria ou com os centros productores ou collectores de pessoal e material sob varios aspectos;
- b) Necessidade de se garantirem taes linhas, mais sujeitas naturalmente ao ataques da aviação e los submarinos.

17 — Essas considerações, bem como outras que se irão encontrar no correr deste trabalho, não são originaes, ellas se encontram em varios trabalhos que tem surgido, subscriptos por Chefes de real prestigio e experiencia, sobresahindo os dos Almirantes Castracane e Bernotti, da Marinha Italiana, que teve agora uma dura experiencia do valor das linhas de communicações maritimas livres.

18 — O Almirante Irwing, ex-Chefe da Missão Naval Americana, sentindo talvez a mentalidade idealista e sonhadora que se estava formando no seio da nossa Officialidade, que parece pensar apenas



em dotar o Brasil de grandes esquadras e organização Yankee, sem se preocupar com outros problemas talvez mais sérios, nos deixou, antes de partir, uma conferencia escripta sobre a qual devemos meditar profundamente — disse elle — “As exigencias que por occasião da guerra serão feitas do mundo dos negocios (organizações industriaes, commerciaes economicas) e dos serviços publicos, serão de tal natureza, que tudo deve estar preparado, pelo menos em arcabouço, para ser immediatamente usado”. —

19 — A Argentina, comprehendendo a necessidade de uma unidade de direcção, coordenação de esforços e organização na paz, para utilizar na guerra, na defeza de suas costas e linhas de communicações costeiras, logo após a chegada da Missão Americana para sua Marinha, creou a Directoria da Defeza de Costa, centralizando os serviços de pesca, colonias de pescadores, pharóes, hydrographias, communicações e informações ao longo do littoral, material de artilharia, obstrucções, defeza anti-aérea, sports nauticos, especialmente yatchs clubs, serviço secreto, e demais organizações correlactas, inclusive fortalezas e Marinha Mercante.

20 — Na Inglaterra, França e Italia, como consequencia das licções da guerra, as organizações de pesca e sports nauticos ficaram subordinados a Marinha, para serem orientados e fiscalizados para serem opportunamente aproveitados. Oxalá que taes exemplos nos sirvam de licção, para nos organizarmos na paz, retomando o controlle que tinhamos, sobre a Pesca e sobre os Sports nauticos pelo menos, e si possivel das demais organizações que nos serão uteis na guerra.

21 — Das novas armas ou navios que na Grande Guerra foram utilizados com real successo, o avião e o submarino com seus torpedos, minas, bombas e gazes toxicos ou fumigenos, merece especial menção o submarino, maximé porque os antidotos conhecidos, não evoluíram até o mesmo gráo de perfeição a que elle já attingiu. Nas futuras guerras, excluidas as surpresas que podem surgir, pelos segredos dos novos methodos ou invenções que os Estados Maiores devem guardar religiosamente, e considerando-se o submarino com os melhoramentos apenas do terreno commercial, em uso ou experiencia, podemos concluir que elles produzirão um resultado muito superior ao alcançado na Grande Guerra.

22 — Dentre esses melhoramentos, convem resaltar especialmente o motor unico, silencioso e o hydrogenio, tanto para o submarino como para o torpedo, que eliminará ou reduzirá ao minimo o ruido que o denuncia, ou a borbulha que indica sua direcção, as communicações radiographicas e a visão atravez a noite sumarina, deixaram de ser um sonho, para se tornarem realizaveis em futuro proximo, no terreno commercial, si já o são nos archivos secretos das grandes Marinhas.

23 — Os processos conhecidos desde a Grande Guerra para determinação da posição do submarino em imersão, pouco evoluíram até agora, pelo menos no terreno commercial. E' bem possível que os archivos secretos das grandes Marinhas, especialmente na Americana, onde segundo as revistas technicas, grandes estudos tem sido feitos, é possível, que existam novos methodos, e novos aparelhos para detenção dos submarinos, como já existe o vapor invisível que nos dá noticia o "Scientifican American", substituindo a classica cortina de fumaça commercial, mas como não os conhecemos, não pedemos consideral-os no presente estudo, e assim, para nós que não privamos com o Estado Major da Armada, com a Missão Americana e com o Departamento da Escola de Guerra Naval, continua de pé o principio do Commandante Vaschalde de que — "Nada é mais difficil do que destruir um submarino, é preciso saber e poder encontral-o".

24 — Pelo exposto se verifica, que o problema se torna cada vez mais complexo, quer pela sua importancia na conducta da Guerra, quer pelos recursos de que se precisa dispôr, em pessoal e material, para uma campanha de defeza ou ataque as linhas de communicações maritimas, especialmente as operações de defeza, recursos esse, que não se improvizam nem nas vespuras da guerra nem muinto menos depois desta declarada. A improvisação depois de declarada a guerra será muito mais difficil e demorada, e assim as consequencias poderão ser desastrosas.

25 — *Defeza das linhas de communicações* — O problema da defeza das linhas de communicações, é sem duvida um dos mais difficies problemas da Guerra Naval, especialmente o da defeza anti-submarina, o menos dispendioso, porém o mais difficil e demorado de ser organizado.

26 — O quadro que se segue, mostra schematicamente os meios e disposições offensivas, defensivas e defensivas-offensivas, de uma acção anti-submarina em defeza das linhas de communicações maritimas. Este quadro, como quasi tudo mais que se contem neste despretençioso trabalho, nada tem de original, é um resumo de varios estudos nossos e do trabalho de diversos officiaes de Marinhas Erangeiras.

27 — Pelo exame deste quadro se verifica a complexidade do problema, e a serie de elementos de que devemos dispôr, para neutralizarmos ou diminuiamos os effeitos de uma campanha submarina. Usando elle do poder de se tornar invisível, do seu grande raio de acção, das suas qualidades marinheiras, do poder e aperfeçoamento das armas de que dispõe hoje— o canhão, o torpedo, a mina e os gazes toxicos.



28 — *Quadro schematico dos meios e disposições offensivas, defensivas:*

ACÇÃO ANTI-SUBMARINA	Meios offensivos ....	Meios de localização..	Informações, communicações apparelhos visuaes, acusticos, electro-magneticos, fixos, redes simples, redes com minas ou aparelho alarme.
		Armas contra submarinos .....	Ariete, canhão, torpedo, torpedo a reboque, bomba de aviação, carga de profundidade, minas, redes a reboque com minas etc.
	Meios defensivos ....	Cortina de fumaça Alta velocidade Zig-zag Camoflagem Poder de reacção	
		Para impedir sua actuação .....	Atacar a fundo as bases para destruil-os.
	Disposições offensivas.	Defeza anti-submarina portos, rotas, bases etc. ....	Estações de escuta, radiogoniometro, aviação, projectores, vigilancia aerea, de superficie e submarina, baterias de artilharia, lança-bombas, redes fixas com minas e localização, patrulhamento.
		Disposições offensivas-defensivas .....	Comboios, patrulhamento effectivo aereo, de superficie e submarino.
	Armamento dos navios mercantes. Informações, communicações, etc. Protecção indirecta pelo ataque a outros pontos fracos.		

29 — A defeza das linhas de communicações não se limita a defeza anti-submarina, pois os ataques podem ser levados a effeito, pelos navios de superficie e pela aviação, quer agindo cada uma destas armas isoladamente, quer agindo em coordenação, duas d'ellas ou as tres, conforme as situações que se apresentarem. Organizada porém a defeza contra os ataques dos submarinos, será util a defeza contra os outros dous typos de navios.

30 — O avião moderno com todos os aperfeiçoamentos da sciencia e da industria, veiu dar uma nova feição a guerra e especialmente as operações de ataque e defeza das linhas de communicações maritimas.

31 — Na Grande Guerra não se pode avaliar bem, o grande valor dessa nova arma, então na sua infancia, na sua applicação a fins guerreiros, como arma de ataque e defeza, mas hoje elle já

creou uma nova tactica e mesmo uma nova estrategia, sem entretanto modificar os principios fundamentaes da arte da guerra. O avião creou o problema do dominio do ar, tão importante, e as vezes maior, do que o problema do dominio do mar.

32 — No inicio destas desprezenciosas notas, me referi ao conceito do Almirante Allemão Maltzahn, sobre o poder maritimo, no qual elle dizia — “a mão couraçada do poder maritimo alcança muito além da costa pois bate no escriptorio do negociante, no interior do Paiz, nos portões das fabricas, nos nucleos centraes da industria e na porta dos operarios” — mas, podemos accrescentar, por nossa conta que a acção dessa mão couraçada attinge os citados lugares por meio de acções reflexas ou refractadas, e assim seus effeitos podem ser reduzidos ou diminuidos pelas medidas preventivas que podem ser adoptadas, mas a mão couraçada do poder aereo, tem uma acção directa, mortifera, destruidora e assim de maior effeito podendo causar as mais serias consequencias.

33 — Para a defeza de uma linha de communicações maritimas, contra os ataques dos navios de superficie presta o avião um excellente serviço, porque com o grande raio de acção que já tem, e alta velocidade de que dispõe, poderá explorar uma grande zona, afim de descobrir o navio inimigo que pretenda atacar um navio ou comboio, e assim permittir que este mude de rumo para evital-o, ou que sua escolta, seja reforçada para enfrontal-o com superioridade de força e posição.

34 — A possibilidade do ataque as linhas de communicações maritimas pela aviação, trouxe uma nova difficuldade a defeza de taes linhas, pois os navios mercantes terão que se premunir tambem, de canhões anti-aereos, o que trará um grande consumo de pessoal e material, e as escoltas dos comboios terão que ter, além dos aviões de observação, os aviões de caça para o combate aos aviões atacantes, cujo numero pode ser muito grande. (Naval and Military Record — Maio 1936).

35 — A defeza das linhas de communicações maritimas, repousa principalmente nos serviços de informações e communicações que se tenha conseguido organizar, para se saber a todo instante a posição dos navios inimigos, encarregados dos ataques as linhas do outro belligerante, e n'essa organização a radio e a radiogoniometria tem um papel preponderante. O Almirante Sims, attribue em grande parte o successo da campanha anti-submarina a esplendida organização dos serviços de espionagem dos inglezes, até nas bases allemães que lhes permittia saber, com exactidão, os submarinos que partiam, suas zonas, seus commandantes etc. Como esses navios faziam a principio um largo uso da radio, os radiogoniometros os localizavam facilmente maximé durante a noite.

36 — Pelo exame do schema apresentado sobre a acção anti-submarina, se verifica que para defeza das linhas de communicações, devem ser estabelecidas pelo menos duas especies de organizações,



uma para defeza das linhas ao largo e outra para defeza dos pontos foccaes do commercio maritimo e das costas, ao longo das quaes ellas correm.

37 — Para a defeza das linhas de communicações ao largo da costa, a exeperiencia da guerra mostrou que a solução do problema era a mesma já adoptada pelos nossos antepassados, isto é o comboio protegido por uma forte escolta composta de unidades de diferentes especies para repellirem os ataques dos navios de superficie, submarinos e aviação. A adopção do comboio na Grande Guerra, diminuiu de uma forma sensivel o rendimento da campanha submarina pois em 1917 foram destruidas nove milhões de tonelladas e em 1918 apenas cinco milhões.

38 — O systema dos comboios protegidos tem evidentemente grandes vantagens, e seria ocioso entrar em detalhes, mas ha um ponto importante a resaltar e que constitue um grande inconveniente. O Direito Internacional considera o comboio protegido como força naval, e assim, o inimigo tem o direito perante a lei, de ataca-lo sem as preoccupações desalvamento o que é um grave inconveniente.

39 — Durante a Grande Guerra, como o commercio maritimo só estava sendo atacado pelos submarinos, e esses agiam de preferencia nos mares interiores e nas proximidades dos portos, as escoltas para as travessias oceanicas, puderam ser reduzidas, mas em uma guerra em que o ataque esteja sendo levado a effeito, tambem pelos navios de superficie e aviação, já a situação mais se complica exigindo uma defeza continua durante toda a travessia.

40 — Pelo exposto se verifica, que a defeza das linhas de communicações depende de uma serie de factores, sobresahindo os de ordem geographica, hydrographica, tactica e estrategica, assim pois, os meios de defeza a adoptar d'elles dependem.

41 — Admittida a hypothese de um belligerante, decidir adoptar o comboio como medida de defeza, vejamos suas vantagens ao lado da desvantagem já assignalada:

42 — As vantagens são as seguintes:

- a) Assegurar uma defeza directa a um grande numero de navios mercantes, com um pequeno numero de navios de escolta.
- b) Controlle das rotas de navegação.
- c) Obrigar o submarino a só atacar a torpedo, o que reduz sua autonomia pelo dispendio de munição para os torpedos.
- d) Limitar os ataques dos submarinos a poucos navios, pois atacando um grande comboio, provavelmente só terá successo contra dois ou três navios.
- e) Possibilidade de reacção e caça immediata por parte da escolta.

43 — Como vimos no schema dos meios de defeza, a cortina de fumaça, a alta velocidade, o zig-zag e a camoifagem, não poderão

ser applicados com successo quando em comboio pelos inconvenientes que d'ahi resultarão e confusões dos commandantes.

44 — O Almirante Sims em sua obra já citada, defende um ponto de vista original, quando aponta como maior inimigo de um submarino outro submarino. Na Grande Guerra, como os alliados tinham o dominio da superficie do mar e do ar, era facil aos submarinos alliados permanecerem em immersão percebendo o submarino allemão na superficie, antes que esse o percebesse, e assim poderia atacal-o com vantagem. Os submarinos alliados, não correndo risco de serem atacados, e podendo alcançar rapidamente e sem riscos tambem, suas bases, podiam permanecer longo tempo em immersão, esperando que o submarino allemão viesse a superficie para carregar suas baterias, sendo então atacado com vantagem, mas talvez para o futuro a situação pode ser differente, e assim não haverá superioridade.

45 — Pelo exame do quadro que se segue, dos submarinos postos a pique pela campanha anti-submarina, se verifica que os dois grandes inimigos do submarino a que se refere o Almirante Americano em seu livro, o submarino e a aviação, não foram os meios de destruição que maiores percentagens obtiveram, pois ellas pertencem a outros meios que foram empregados, alguns de cuja existencia nossos antepassados já tinham conhecimento, e largamente empregados, embora contrarios ao espirito de lealdade e humanidade, que constituem o apanagio dos marinheiros, especialmente os navios disfarçados, que levou os submarinos ao ataque a "outranca".

<i>Num.</i>	<i>Causa</i>	<i>Numero</i>	<i>%</i>
1	Minas submarinas	39	22 %
2	Cargas de profundidade	39	22 %
3	Abordagem immerso ou emmerso	19	11 %
4	Por torpedo de submarino	18	11 %
5	Causas desconhecidas	16	9 %
6	Navios armadilhas	12	6 %
7	Artilharia	11	6 %
8	Accidentes	10	6 %
9	Redes fixas	6	3 %
10	Bombas de aviação	5	3 %
11	Torpedos a reboque	3	2 %
Somma.....		178	100 %



Excluídas as causas 3, 5, 6 e 8 que na futura guerra darão com certeza menor percentagem, verifica-se que dos 178 submarinos afundados, só 121 o foram directamente pelos meios empregados pelos alliados após quatro annos de experiencia.

47 — A titulo de curiosidade e para se fixar idéa sobre o volume do material empregado, para se conseguir tão pequeno resultado, em tão longo tempo basta citar alguns algarismos que melhor exprimem a realidade:

- a) Minas submarinas fundeadas — 200.000
- b) Cargas de profundidades lançadas ao mar — 38.000
- c) Extensão das redes com alturas variaveis — 200 kilometros
- d) Embarcações diversas — 5.000
- e) Serviço de escuta em microphones só na Inglaterra — 3.000 homens.
- f) Apparelhos de cortina de fumaça para a marinha mercante — 4.000.
- g) Canhões para patrulhadores — 2.600
- h) Canhões para navios mercantes — 13.000
- i) Força aérea Franceza — 59 dirigiveis — 200 ballões e 1.264 hydroaviões.
- j) Forças-aéreas Inglezas e Americanas — 50 dirigiveis e 500 aviões.

A relação acima, é apenas uma parte do que foi usado só no mar do Norte, Mancha e noroeste da costa franceza. Foram levados a effeito 200 ataques contra submarinos assignalados e marcados, tendo sido destruidos apenas 16. Em 300 navios mercantes armados, 236 conseguiram fugir, 62 foram a pique pelos torpedos e 12 a canhão, e em 300 navios não armados, escaparam 67, foram torpedeados 30 e a pique a canhão 205.

48 — Conforme já foi dito, a defeza não deve ser apenas contra o submarino, porém sim tambem contra os cruzadores e cruzadores auxiliares que tambem constituem uma grave ameaça as linhas de communações. As altas velocidades de que elles hoje dispõem, o grande raio de acção já conseguido, o poderoso armamento de que são dotados, e finalmente o avião que faz parte de seu equipamento, tornou-o o mais perigoso corsario, em certas circumstancias, contra o qual só se pode antepor, outro cruzador de maior poder combate, além de um magnifico systema de informações e communações para sua detenção rapida e segura, e de uma efficiente distribuição strategica de forças nos mares infestados.

49 — Durante a Grande Guerra, para proteger o commercio marítimo e destruir a Divisão de von Spee, composta do "Scharnhost", "Gneissenau", "Emdem", "Leipsi", "Nurrenberg", "Konigsberg", "Dresden", "Karlsruh" e cinco cruzadores auxiliares tiveram os

alliados que mobilizar 120 navios de guerra, de todos os typos, fazendo-os percorrer milhares de millas, na caça desses navios nos mares longinuos.

50 — Até agora foi o problema examinado a largos traços, tendo-es em vista mais directamente as linhas de navegação ao largo, sujeitas aos ataques dos cruzadores e submarinos inimigos, mas ha um outro aspecto que deve merecer especial attenção, principalmente para nós no Brasil, isto é a defeza da navegação costeira e dos pontos foccaes, para onde convergem as rotas de navegação.

51 — Conforme vamos verificar mais adeante, o ataque as linhas de navegação poderá ser levado a effeito pelos cruzadores submarinos e aviação, quer na forma de curso já examinada, quer em forma de bloqueio, quer finalmente em forma de incursões, pelas tres especies de unidades já citadas, em conjuncto ou isoladamente contra as costas, contra a navegação costeira as vezes de vital importancia, quer finalmente contra as immedições dos portos.

52 — O exito ou fracasso do ataque ou da defeza, depende naturalmente dos meios de que dispuzerem os belligerantes, mas ha um outro factor, que influe consideravelmente favorecendo ou prejudicando o atacante ou o atacado, é o factor geographico, que pode ter uma influencia decisiva, como na Grande Guerra.

53 — A configuração das costas tem uma influencia muito importante nesta questão, pois poderá facilitar, ou difficultar, o ataque e a defeza das linhas que correm ao longo do littoral, ou que convergem para certos portos cercados de accidentes geographicos e hydrographicos limitando as zonas de acção dos navios.

54 — Assim sendo, não se pode definir exactamente qual o melhor systema a ser adoptado, mas pode-se, em linhas geraes, se estabelecer certas medidas que uma vez adoptadas poderão senão impedir pelo menos diminuir os effeitos dos ataques.

55 — Conforme já se verificou, a defeza do trafego maritimo pode ser directa ou indirecta, caracterizando-se aquella pelas escoltas que acompanham os navios ou comboios, e estas pelos ataques as unidades inimigas que perturbam ou atacam as linhas de communições, assim sendo, para protecção directa ao trafego costeiro, quando este pode ser feito proximo ao littoral, ao alcance das organizações das defezas de costas, o problema se simplifica, desde que tal organização exista, mas se ella não existir, o perigo será muito maior pois o inimigo poderá se aproveitar da nossa propria costa e seus accidentes para agir com maior segurança.

56 — Assim sendo, para protecção directa e indirecta da navegação costeira, deve-se installar ao longo da costa o maior numero de elementos de defeza que for possivel se obter, elementos esses que são por demais conhecidos sobresahindo a aviação, a radio, pequenas e rapidas unidades além dos cruzadores.



57 — As comunicações e informações ao longo do littoral, constituem factores por demais importantes, e assim, como os pharóes são em geral collocados nos pontos mais salientes e procurados pelos navegantes, n'elles se devem installar os centros de informações e comunicações.

58 — Na defeza ao longo do littoral, a aviação representa um factor predominante, porque esclarecendo rapidamente uma longa faixa littoranea, poderá assegurar uma derrota sem impecilios por um longo espaço de tempo, quer contra os ataques dos navios de superficie, quer contra as investidas dos submarinos, sendo que para vigilancia anti-submarina, a tendencia hoje é para a adopção do auto-gyro, o qual pode, com mais efficiencia descobrir e atacar o submarino em immersão devido a pequena velocidade com que pode voar. O avião, devido a sua alta velocidade tem varias vezes difficuldade de avistar ou localizar e atacar o submarino immerso.

59 — O outro elemento de absoluta necessidade, para defeza ou segurança das linhas de navegação costeira, é o radiogoniometro, pelo qual se pode determinar com segurança a posição do inimigo e assim se modificar a rota do navio ou comboio, para evitar o encontro. Assim sendo, ao longo do littoral, de preferencia nos pharóes devem ser installados os radiogoniometros, de forma que pelo cruzamento de suas marcações se estabeleça uma zona de segurança parallela a costa.

60 — Encerrando essa parte de vital importancia para os Paizes insulares ou peninsulares, ou para os que como o Brasil, precisa do mar para ligar varias zonas de seu territorio, e que precisam receber de fóra os recursos para a guerra, ou concentral-os em pontos da costa ou rios e lagôas, só attingidos pelo mar, verifica-se que o problema da defeza das linhas de comunicações maritimas, é por demais importante e precisa de uma solida organização na paz para uma feliz utilização na guerra. Os alliados não lhes deram a devida importancia no inicio da guerra, confiando no exito da Grande Batalha, e por isso soffreram duras perdas, chegando as portas da derrota. Muito antes da guerra o Almirante Fisher advertiu o Almirantado Britannico, sobre a possibilidade do ataque ao commercio maritimo pelos submarinos allemães, mas sua opinião não foi tomada na devida conta, e o resultado foi o fracasso da campanha no seu inicio pelos alliados.

61 — *Ataque as linhas de comunicações* — Expostas em suas linhas geraes as operações de defeza vejamos agora como deve ser conduzidas as operações de ataque.

62 — A Historia nos ensina, que o ataque as linhas de comunicações maritimas é normalmente levado a effeito onde o inimigo é mais fraco e o mais distante que for possivel de suas bases. (Commandante Kreffer — *Controll of the seas*), assim, o avião com seu grande raio de acção e alta velocidade, parece estar naturalmente

indicado para tal operação, mas como elle não se pode manter no ar, por muito tempo, seu emprego por enquanto é muito restricto.

63 — Antes de entrar propriamente no estudo dos meios de ataque, convem resaltar que a expressão ataque as linhas de communicações, deve ser tomada no sentido geral, de uma acção contra as linhas de communicações, acção essa que pode ter o caracter violento do emprego de armas, ou apenas uma acção repressiva ou preventiva. Assim teremos inicialmente:

- a) Revista nos navios que demandam os portos inimigos, com apprehensão ou detenção de mercadorias uteis ao inimigo e de individuos aptos para guerra.
- b) Captura ou destruição dos navios que demandam os portos inimigos.

64 — O primeiro aspecto, quando não se tem assegurado o dominio do mar, é uma operação de difficil e perigosa execução, ao passo que a segunda, depende apenas do poder combatente do atacante relativamente ao atacado ou sua escolta.

65 — O ataque as linhas de communicações do inimigo pode ser levado a effeito:

- a) Como manobra diversiva ou de desgaste;
- b) A distancia maxima ou o Corso;
- c) A distancia minima ou o Bloqueio;
- d) Com o caracter de acções isoladas ou incursões.

66 — Esta distancia maxima, a que se refere a divisão acima, é a distancia ao porto de destino ou do porto de origem, não se a podendo defenir exatamente, pois ella é funcção da situação geographica, tactica e estrategica, podendo mesmo se confundirem as duas ou mesmo as tres ultimas, modalidade de ataques.

67 — O ataque as linhas de communicações, com o caracter de manobra diversiva ou de desgastes, foi levado a effeito na Grande Guerra pela Allemanha, com tres objectivos plenamente alcançados dentro dos limites de suas possibilidades e foram:

- a) Obrigar os alliados a dividirem suas forças de superficie para protecção de suas linhas de communicações, enfraquecendo a esquadra principal;
- b) Immobilizar na campanha da defeza das linhas de communicações grandes effectivos de material e pessoal em prejuizo dos fronts terrestre e maritimo.
- c) Causar aos alliados grandes damnos moraes.

68 — O Almirante Allemão Spindler em seu trabalho — Importancia da Guerra Submarina diz o seguinte — O“ ataque não teve apenas em vista a destruição dos navios, das mercadorias, e das munições, porem sim tambem, uma diminuição de pessoal e material, que poderia ser empregado pelos alliados em outras Missões. De



facto, só nos navios mercantes inglezes foram montados 13.000 canhões de pequeno e médio calibre, occupados cerca de 65.000 homens e immobilizadas 46.000 ton munição, e conforme já vimos, em uma futura guerra esse numero de canhões, homens e munição, deverá ser augmentado pela necessidade de se defender os navios mercantes contra os ataques dos aviões.

69 — Ainda de accordo com o que se contem no trabalho citado, os alliados immobilizaram na campanha anti-submarina um milhão de homens, nos differentes serviços que tiveram de organizar na metropole e fora d'ella, ao passo que a Allemanha empregou na sua campanha submarina 112.000 homens, sendo 13.000 nas guarnições de seus submarinos e os restantes nos serviços correlactos de construcção, conservação etc, e desses 13.000 homens das guarnições, pereceram 5.087, assim, conclue o Almirante Spindler — com o sacrificio de 5.087 homens foram immobilizados um milhão de homens, que poderiam ser empregados contra nós no froste terrestre”.

70 — O Almirante Loof, ex-Commandante do “Königsberg”, declara em suas memorias — “Minhas instrucções, entre outras continha o seguinte: “Guerrear o commercio inimigo e proteger o nosso, tomar tanto quanto possivel a offensiva contra forças navaes adversas eguaes ou inferiores, e finalmente alliviar o percurso da guerra na Europa, atrahindo para mim o maior numero de navios” — e o Almirante Inglez Fisher, em suas memorias, justificando a retirada do “Invincible” e “Inflexible” da Grande Esquadra para o ataque a von Spee diz o seguinte: “Si não destruíssemos a Esquadra de von Spee a situação seria a seguinte”:

- 1 — Não teriamos mais munição porque o salitre vinha do Chile.
- 2 — Perdendo o Pacifico, as Falklands seriam nova Helligoland como base de submarinos.
- 3 — Von Spee levava reservistas para guarnecer as fortificações das Falklands.
- 4 — Seguindo para o Cabo da Boa Esperança, massacraria nossa Esquadra.
- 5 — Teria destruido o General Botha e sua esquadra de transportes para a conquista do SW africano.
- 6 — A Africa com Hertzog seria tedesca.
- 7 — Von Spee, espalhando sua esquadra nos oceanos exterminaria o trafego maritimo britannico.

Pelo exposto se verifica o valor e as consequencias, que uma campanha de desgaste, ou manobra diversiva pode acarretar a um belligerante que depende das vias de communações maritimas.

71 — No ataque as linhas de communações pelo avião ha um ponto importante, que convem desde já resaltar, e que muito prejudica suas operações, além das demais causas que influem no emprego desta nova arma. O avião voando, tem difficuldade e as

vezes fica impossibilitado de identificar o navio mercante que avista, isoladamente no mar, porque este normalmente navega sem bandeira e alem disso os typos mercantes, muito se assemelham, assim pode acontecer, vir a atacar um navio amigo ou neutro, com graves consequencias para o successo das operações. Baixar o voo para se approximar e reconhecer, não é aconselhavel pois, sujeitar-se-ha a ser alvejado a curta distancia, por um ardid do atacado, como faziam os alliados contra os submarinos allemães, e que deu em resultado a destruição sem aviso previo, maximé depois do caso do "Baralong", cuja guarnição foi caçada a tiro.

72 — O ataque as linhas de communicções, como a defeza, depende em grande parte das situações tactica, estrategica, politicas e economicas d'ahi as divisões em que taes operações foram divididas. Vejamos agora como podem ser conduzidas as operações de Corso e Bloqueio.

73 — Em linhas geraes pode-se estabelecer:

1 — O bloqueio proximo a costa, é possivel quando as rotas de trafego convergem para um ponto da costa, para cujo acesso se tem que atravessar uma zona sob o dominio do inimigo, ou proxima a suas bases. Foi o caso da Grande Guerra.

2 — Não se apresentando esta situação, não se pode pensar em bloqueio, passando-se então ao ataque ao commercio maritimo inimigo ao largo, ou mais propriamente ao corso, menos efficiente do que o bloqueio mas de serias consequencias.

74 — O bloqueio perdeu hoje a sua forma primitiva, de se procurar cercar por uma boa disposição de navios as proximidades dos portos inimigos, para ser hoje uma operação a distancia, ou especialmente contra a navegação costeira do Paiz inimigo ou dos paizes limitrophes conforme a attitude politica que tenham assumido.

75 — Assim pois, modernamente o bloqueio fica resumido:

a) Estabelecer uma linha de vigilancia em certas zonas ou pontos de passagem obrigatoria, de forma a poder avistar, reconhecer e revistar qualquer navio neutro que por ella passar e capturar ou destruir os navios inimigos que tentarem varal-o.

b) Defender tal dispositivo de qualquer acção por parte das forças inimigas.

76 — Uma linha de bloqueio, para ser efficiente precisa ser continua no espaço e no tempo, isto é precisa ser estabelecida, de forma que qualquer navio que tente atravessal-a, em qualquer lugar ou occasião, encontre sempre um dos navios bloqueadores.

77 — Assim sendo, para tal operação, está naturalmente indicado o navio de superficie que dispõe de maior horizonte, não sendo



aconselhavel o emprego do submarino, porque este teria que ficar mergulhado para evitar os ataques, e assim teria um pequeno horizonte. Além disso, para as buscas ou captura, teria o submarino que vir a superficie, e assim ficar sujeito a ser victima de um navio disfarçado como aconteceu na Grande Guerra. No caso de uma campanha sem restricções, isto é sem se observar os dispositivos de Direito Internacional, o submarino é o indicado.

78 — Adoptada portanto a solução do navio de superficie, resta escolher o typo que mais convem, para se manter efficiente a linha de bloqueio, escolha essa que depende de uma serie de factores de ordem tactica, estrategica e geographica, bem como dos perigos que taes navios podem correr pelos progressos da industria.

79 — Esses perigos se resumem nos ataques que podem ser levados a effeito pelo bloqueado com seus aviões, submarinos ou navios de superficie, quer partindo de um ponto da zona bloqueada, quer vindo do largo, conforme a situação.

80 — O perigo que corre a linha de bloqueio, pelos ataques dos navios do ar do inimigo, pode em parte ser diminuido se estabelecendo a linha, a uma distancia fóra do alcanceda aviação inimiga, além das defezas anti-aerea pela artilharia ou própria aviação embarcada nos referidos navios.

81 — O perigo que corre, pelos ataques dos submarinos, não é função da distancia, pois mesmo os pequenos submarinos da defeza dos portos, tem um grande raio de acção. Além disso, os navios bloqueadores terão possivelmente que manobrar em zonas limitadas, e mesmo navegar com pequena velocidade, além de parar para as revistas, reconhecimentos etc., ficando assim, mais sujeitos aos ataques dos submarinos, portanto para defeza da linha, só resta o recurso de uma cobertura anti-submarina.

82 — Quanto ao perigo que corre pelos ataques dos navios de superficie, provavelmente cruzadores ou destroyers, a unica defeza é o apoio de navios semelhantes, ou mesmo da esquadra principal, que poderá occupar uma posição estrategica conveniente para apoiar a linha de bloqueio ou induzir o grosso inimigo ao combate.

83 — Resumindo teremos que uma linha de bloqueio, na futura guerra dados os progressos da sciencia e da industria, deve ser assim constituida:

- a) Navios de superficie, cruzadores e accidentalmente cruzadores auxiliares, convenientemente dispostos.
- b) Deve ser estabelecida fóra do alcance da aviação inimiga.
- c) Dispôr de uma defeza anti-aerea para repellir os ataques da aviação inimiga embarcada, ou transportada a distancia conveniente, pelos navios proprios.
- d) Dispôr de uma cobertura anti-submarina completa.
- e) Deve estar disposta, de forma a poder ser apoiada pela Esquadra principal no caso de um ataque por forças superiores, ou a poder se contrahir sobre ella.

84 — Durante a Grande Guerra, como os Inglezes eram senhores da superficie do mar e do ar, e como a situação geographica o permittia, estabeleceram a famosa X Esquadra de Cruzadores-Auxiliares, constituindo a linha de bloqueio inicialmente collocada entre as Orcadas e a costa Escandinavia, mas, mesmo assim, essa linha deante dos ataques submarinos allemães e mesmo alguns raids de cruzadores, teve que girar como uma porta sobre seus gonzos, passando a Escocia até Noruega, por fora do Mar do Norte, depois as ilhas Ferrée; as Hebridas para se fixar entre a Islandia e a Irlanda. No Adriatico a linha de bloqueio occupou varias posições, até se fixar no canal de Otranto após a entrada da Italia na guerra.

85 — A influencia que os factores geographicos exercem sobre a linha de bloqueio, são de tal natureza, que Castex, chegou a seguinte conclusão:

“A geographia, tanto ou mais do que a Marinha Britanica foi quem bloqueou a Allemanha” — O pouco fundo favorecendo o emprego das minas tem uma influencia favoravel para o bloqueado.

86 — Finalmente nesta questão de bloqueio, a questão dos neutros tem uma influencia muito importante, maxime dos neutros limitrophes cujas importações pelo Direito Internacional são inviolaveis. Na Grande Guerra, como os neutros limitrophes da Allemanha eram fracos, os alliados crearam uma nova modalidade de bloqueio, contida na celebre e prepotente Declaração da Ordem do Conselho de Sua Magestade Britannica, pela qual puderam ser limitadas as importações da Dinamarca, Suecia e Noruega, instituindo-se uma nova modalidade sobre a presumpção da carga neutra. Não é provavel que tal situação venha a se reproduzir em uma futura guerra, maxime si ella se ferir entre potencias fracas, ficando os fortes neutros. Nessa hypothese elles se conduzirão de forma diametralmente opposta.

87 — O quadro abaixo mostra resumidamente a exportação americana para os paizes limitrophes da Allemanha, antes da guerra, durante um certo periodo da guerra, e o periodo que se seguiu após a decisão da Inglaterra de apertar o bloqueio.

*Exportação Americana para Suecia, Noruega e Dinamarca*

Anno	Dinamarca	Noruega	Suecia	Total
1913	588.000 ton.	477.000 ton.	377.000 ton.	1.442.000 ton.
1914	7.161.000 "	2.318.000 "	2.858.000 "	12.337.000 "
1915	menos 20 %	Idem	Idem	Idem
1916	" 80 %	"	"	"



Tomando-se dous productos de uso immediato teremos:

<i>Annos</i>	<i>Algodão</i>	<i>Cobre</i>
913/914 .....	100.000 fardos	5.000 ton.
914/915 .....	1.350.000 "	300.000 "

No periodo 1915/1916 as exportações voltaram ao nivel ante-guerra. Esses algarismos mostram a verdadeira causa da entrada da America do Norte na guerra. As medidas de rigor tomadas pelos alliados na questão do bloqueio, o fracasso da offensiva do General Nivelles, a surpreendente percentagem de navios postos a pique pelos submarinos allemães, a possibilidade da victoria da Allemanha que se desenhava n ocontinente europeu, paralyzavam as industrias americanas com seus enormes stocks no Paiz e no estrangeiro, alem dos milhões de sem trabalho que se accumulavam, d'ahi o ultimo recurso a tentar a guerra, tanto mais quanto, da victoria da Allemanha adviria o seu predominio nos mercados mundiaes, pois ella estava com suas organizações industriaes e seu solo intactos. O proprio Almirante Sims não esconde essa situação, clamando a entrada da America na guerra como uma "grande oportunidade", e eguaes declarações fizeram posteriormente grandes homens de Estado, membros da Delegação que acompanhou o Presidente Wilson a Europa com os Professores M. Laugling de Chicago e Spencer Wilkison da Universidade de Columbia.

88 — Antes de passar ao estudo das operações de ataque as linhas de communicações pelo methodo do curso, vejamos os ataques pelas acções isoladas ou incursões, cujos effeitos podem ser de tal monta, que podem acarretar graves damnos.

89 — Ellas dependem, como tudo mais, dos factores geographicos, tacticos e estrategicos e mais ainda, quando um dos belligerantes possui um trafego intenso ao longo da costa, com rotas obrigatorias, e o outro não pode, por falta de apoio, estabelecer uma linha efficiente de bloqueio. Essas operações são normalmente levadas a effeito pela:

- a) Acção isolada do submarino ou da aviação
- b) Pela incursão dos navios de superficie
- c) Por uma acção combinada incluindo a aviação.

90 — A acção isolada do submarino, e naturalmente da aviação, si executada dentro dos preceitos de Direito Internacional, terá um resultado mediocre, como já se verificou, quando estudamos o bloqueio,

pois não é possível o aviso previo, a captura para o transporte a um porto, ou o salvamento de passageiros e tripulação, além do perigo do navio armadilha.

91 — A incursão dos navios de superfície em certas zonas, si de surpresa, terá um grande rendimento e poderá ter como consequencia destruir uma força de cobertura anti-submarina, ou mesmo servir de atração para o deslocamento de forças de certas paragens para outras.

92 — A operação mais aconselhada neste genero de ataques é a operação do submarino, do navio de superfície e eventualmente da aviação, quer levando-se a effeito um ataque no momento e local opportuno, quer ameaçando certos pontos para atacar outros. Esse parece ser o mais aconselhavel processo, maximé quando o belligerante atacado, tiver uma grande costa a defender. Si considerarmos o caso especial do Brasil, verificaremos que essa será a operação que o inimigo provavelmente levará a effeito contra nós, com seus Cs e Ss, afim de cortar ou perturbar as communicações ao longo do nosso littoral, unica via de communicação para longicuas paragens do nosso territorio.

93 — Vejamos agora o ataque as linhas de communicações, quando ao largo ou a guerra de corso como foi classificada durante a Grande Guerra.

94 — A guerra de corso como sabemos, é uma operação levada a effeito, normalmente por um grande numero de navios espalhados pela superfície dos mares, agindo isoladamente ou si possivel em coordenação, cercando o trafego inimigo para revistar, apprehender ou destruir os navios inimigos ou a seu serviço.

95 — Os navios empregados no corso, são relativamente independentes da Esquadra principal, mas seus movimentos devem ser seguidos pelo Commandante em Chefe, para um apoio eventual que possa prestar, sem prejudicar sua Missão, contra uma reacção por parte dos navios inimigos encarregados de garantir o trafego marítimo.

96 — Conforme se verificou anteriormente, a guerra de corso não tem o objectivo de conquistar o dominio do mar, que deve ser conquistado pela Esquadra, mas suas consequencias podem ser de tal natureza, que as operações do Exercito, ou da propria Esquadra se tornem inefficientes ou mesmo inefficazes. Durante a Grande Guerra, constituiu sempre gravissima preocupação do Almirantado Britannico, o trafego dos navios petroleiros sem os quaes a Esquadra perderia sua mobilidade.

97 — Para a guerra de corso, o navio a ser empregado deve normalmente satisfazer as seguintes condições:

- a) Grande autonomia.
- b) Optimas qualidades marinheiras.
- c) Grande poder de evasão.



d) Poder combatente sufficiente para impôr sua vontade aos navios de commercio inimigos, mesmo armados, ou as es-coltas de menor poder combatente.

98 — As condições de autonomia e qualidades marinheiras podem ser obtidas ou por construcção, ou pelo estabelecimento de bases nas zonas em que operam.

99 — A terceira condição, é a mais importante, isto é, o poder ou a faculdade de se afastar de um determinado ponto, rapidamente, e sem deixar vestigio de sua rota ou presença, para difficultar a caça que o inimigo tentará naturalmente.

100 — O poder de evasão pode ser obtido da seguinte forma:

a) Com uma alta velocidade, que permita se affastar rapidamente de um determinado ponto onde tenha sido assignalado difficultando a caça pelo inimigo.

b) Com a faculdade de poder modificar sua apparencia externa, de forma a tornal-o irreconhecivel, ou de tornal-o confundivel com os outros navios mercantes.

c) Com a faculdade de poder se occultar no fundo do mar.

101 — A quarta condição, poderá ser obtida tambem por construcção, e terá uma influencia muito importante nas operações.

102 — Destas tres formas de se conseguir um grande poder de evasão, se conclue que os typos de navios aconselhados para serem empregados são:

a) Os cruzadores ou os cruzadores auxiliares.

b) Os corsarios propriamente ditos ou navios preparados para esse fim.

c) Os submarinos.

103 — O navio incumbido do ataque as linhas de communições ao largo, deve ainda poder alcançar a zona onde vae operar, sem ser presentido, e lá chegar com todo seu potencial militar para a Missão que vae desempenha. Qualquer dos tres typos já citados pode satisfazer ase quatro condições estabelecidas, mas parece que o mais indicado é o submarino, desde que não se tenha que cingir as normas de Direito.

104 — Vejamos agora como deve ser conduzida a operação do ataque. São quatro phases:

a) A caça.

b) A intimação e consequente ordem de parar para se deixar revistar.

c) A apprehensão de pessoas ou cousas, ou a captura para conducção ao Tribunal.

d) A destruição do navio aprisionado com salvamento ou não de pessoal.

105 — A caça, isto é o encontro com o navio que faz o trafego marítimo para o inimigo, quando neutro ou com os do proprio Paiz, depende das condições geographicas da zona, da situação economica do inimigo, pelo maior ou menor volume de trafego, seu destino e procedencia, predominando os factores informações e communicações. Esse factor, especialmente neste genero de informações, tem um tão alto gráo de valor, que Castex proclama em seu trabalho sobre Bloqueio. "As faltas em seus recursos de pessoal e material, que experimentavam os alliados, para a campanha naval contra a Allemanha, era fartamente compensada pelas esplendidas organizações de espionagem inglezas, na propria Allemanha enos Paizes neutros limitrophes ou não da Allemanha. Seus serviços de "criptographia", permittia a decifração dos radios e telegrammas "dos e para os allemães", eram como si tivessem um livro aberto, e sua réde de radiogoniómetros estava excellentemente installada".

106 — Escolhidas as linhas de trafego a atacar, informados os navios encarregados de taes missões, da approximação dos navios inimigos ou de seus portos de procedencia ou destino, restará encontrar-o sobre as rotas provaveis, cujos limites são variaveis. Assim, os navios de superficie dispondo de maior horizonte tem mais facilidade de encontrar a victima, do que o submarino, salvo si esse dispuzer de um avião, o que augmentará seu campo de pesquisa. Assim, para a caça, os treis typos se equivalem, tendo o submarino a vantagem de poder realizal-a com maiores probabilidades de não ser presentido pelo inimigo ou pelos neutros.

107 — A revista, da qual pode resultar a captura ou a destruição, pode ser feita pelos treis typos, não sendo aconselhavel o submarino pelas razões já examinadas.

108 — Vejamos agora um outro aspecto do problema que influe na escolha do typo do navio, maximé quando ha probabilidades de uma protecção por parte do inimigo. Os navios empregados no ataque, devem ainda satisfazer as seguintes condições:

- a) Poder resistir aos damnos causados pela reacção da preza.
- b) Poder fugir a approximação dos navios inimigos.
- c) Poder affrontar um ataque inevitavel.

109 — No primeiro caso, um cruzador ou cruzador auxiliar normalmente nada tem a temer porque seu armamento é quasi sempre maior do que os dos navios mercantes, o que não acontece com o submarino; no segundo caso a vantagem do submarino é incontesavel e no terceiro, a vantagem será sempre do cruzador, salvo se a reacção for feita por um navio de maior poder combatente.

110 — Resumindo, verificamos que para as operações de corso, o corsario ideal é o submarino, pelo grande numero de vantagens que offerece, tendo apenas a desvantagem de não poder levar a campanha, dentro das normas de Direito e das Convenções estabelecidas, maximé a de Washington e 932, ainda não ractificada. Concluindo



essa parte, verifica-se que as operações de ataque e defesa das linhas de comunicações constituem uma das mais importantes operações da Guerra Naval e se podem resumir no schema abaixo:

<i>Operações de ataques e defesa das linhas de comunicações marítimas</i>	Ataque	Directo	Corso	Cruzadores, cruzadores auxiliares, submarinos e aviação. Informações, comunicações.	
			Bloqueio	Navios superfície, aviação, etc.	
			Incursoes	Cruzadores, submarinos aviação.	
	Defeza	Indirecto	..... Ataque ou ameaça de ataque a força principal, costas etc. afim de obrigar a divisão e dispersão de forças.		
			Directa	..... Escoltas de superfície e aerea aos navios e comboios. Minagem patrulha.	
			Indirecta	..... Campos minados em aguas inimigas. Ataque directo as bases, ataque ao trafego.	

Rio de Janeiro, em 27 de Novembro de 1936.

JORGE PAES LEME  
Capitão de Corveta



## REVISTA DE REVISTAS

SUMMARIO — *O cruzador escola "La Argentina" — A revista naval de Mar del Prata — O programma naval allemão — Sociedade Allemã de Política e Sciencias de Defesa Nacional — Será possível dissipar nevoeiros por meio dos ultra-sons? — A Real Academia Naval Italiana — Accordo anglo-chinez — Manobras navaes americanas — O Japão e a limitação do calibre da artilharia — A questão dos cruzadores — A defesa das obstrucções — Tres novos encouraçados britannicos — Cruzeiro terrestre de um modelo de navio de guerra — Programmas navaes das principaes potencias — Possibilidades italianas no Mediterraneo — Officialização da industria italiana de construcções navaes — Crescimento da Marinha Polaca — A nacionalização da industria de fabricação de armamentos — A defesa de Singapura — As novas construcções navaes francezas — Regulamentação da passagem pelo Canal de Kiel — Revisão do Tratado anglo-allemão de 1933 — A pesca na Allemanha.*

### O CRUZADOR ESCOLA LA ARGENTINA

Teve lugar em 16 de Março ultimo nos estaleiros da Vickers-Armstrong de Barrow in Furness, o lançamento do novo cruzador escola da Marinha Argentina.

A cerimonia foi assistida pelo embaixador Malbram, pelo Comandante Mario Fincati, Chefe da Commissão naval argentina e pelo almirante Sir Percy Addison representando o Almirantado Britannico.

Em discurso que na occasião pronunciou, o embaixador argentino, depois de se referir á antiga corveta *La Argentina* salientou que: "Os progressos da sciencia, as novas invenções, os modernos aperfeiçoamentos, os maiores recursos economicos e de toda a especie de que hoje se dispõem, fazem com que o nosso novo navio escola, allie



como assignalou Sir Charles (chefe da firma Vickers), as características de um cruzador rapido poderosamente armado ás de um navio escola de alto mar". E terminou citando versos dedicados a lord Jellicoe em que o poeta depois de recordar as antigas glorias britannicas e os progressos da marinha hodierna conclue: "Meditemos sobre o que realizaram os nossos antepassados com seus estranhos navios e armamentos e o fim para que o realizaram. E se quizermos sustentar que somos dignos delles, invoquemos de joelhos o Deus das batalhas e suppliquemos humildemente que pelo menos a metade do que fizermos seja tão bom quanto o que os nossos antepassados nos legaram".

Na mesma occasião o Ministro da Marinha da Argentina, Comandante Videla pronunciou diante do microphone um discurso allusivo ao acto, discurso esse que foi irradiado para todo o paiz e em ondas curtas para o estrangeiro.

Recordemos as características do novo navio:

Deslocamento — 6.500 a 7.000 tons.

Comprimento — 164 metros.

Bocca — 8,68 metros.

Pontal — 17 metros.

Apparelho motor: 6 caldeiras e 4 machinas de triplice expansão, imprimem ao navio a velocidade de 30 nós.

Armamento: 9 canhões de 152 m/m em tres torres triplices; 4 canhões de 101,6 m/m antiaereos; 12 metralhadoras de 20 m/m; 12 metralhadoras de 7,65 m/m; 6 tubos de torpedos em duas montagens triplices. 2 canhões de desembarque de 77 m/m; 4 canhões de 47 m/m para salvas.

Embarcações miúdas: 3 lanchas a motor Diesel; 1 lancha a motor Diesel para desembarque; 2 embarcações salva-vidas; 2 escaleres; 2 chalanas; 1 balsa.

Entre as duas chaminés encontram-se 2 aviões amphibios Walrus-Vickers para esclarecimento, lançados por catapulta a polvora, typo Ransome-Rapier e guindaste.

O navio é dotado de paravanas de alta velocidade para defesa contra minas.

Foram previstas acomodações confortaveis para 31 chefes e officiaes, 60 cadetes, 77 sub-officiaes, 120 cabos e 302 praças.

(Boletim del Centro Naval, Março-Abril 1937)

## A REVISTA NAVAL DE MAR DEL PLATA

Como complemento da visita naval aos paizes do Pacifico teve lugar em Mar del Plata a revista naval da esquadra argentina que desfilou deante da fragata *Sarmiento* onde se encontrava o General Justo, Presidente da Republica.

Iniciavam o desfile os submarinos *Santiago del Estero* e *Salto*, aos quaes se seguiram os navios que regressaram do cruzeiro no Pacifico: exploradores *Mendoza*, *La Rioja*, *Cervantes* e *Garay*, cruzadores *Almirante Brown* e *Veinticinco de Mayo*, encouraçados *Moreno* com pavilhão do almirante Scosso e *Rivadaria*. Pela tonelagem total e valor das unidades que nelle tomaram parte essa revista foi sem duvida a mais importante já realisada naquelle paiz.

Co mo desfile dos encouraçados coincidiu a chegada da esquadrilla aerea integrada pelos aviões Fairey da base de Porto Belgrano e dos Corsair do Rio da Prata e da esquadra de alto mar e por ultimo os aparelhos do serviço de transportes e communicações.

Todas as evoluções tanto da força naval como da aerea, foram impeccavelmente realizadas deixando a melhor impressão no espirito das autoridades e demais pessoas presentes.

(*Boletim del Centro Naval*, Março-Abril 1937)

## O PROGRAMMA NAVAL ALLEMAO

O programma de construcções navaes, regulado pelo accordo anglo-germanico, deve ser executado até 1942. Elle prevê uma esquadra de 420.000 tons. isto é, 35 % da frota britannica. Até 1937 serão concluidas ou iniciadas unidades num total de 260.000 tons.; as 160.000 restantes deverão ficar terminadas em 1942.

Segundo esse programma, a frota allemã em 1942 constará de:

1 — Dois navios de linha de 26.000 tons. já lançados, um de 35.000 tons., na carreira e dois outros do mesmo deslocamento, cuja construcção está decidida;

2 — Tres encouraçados de 10.000 tons. do typo chamado "de bolso".

3 — Dois porta-aviões ora em construcção;

4 — Onze cruzadores de deslocamentos variando entre 6.000 e 10.000 tons.;



5 — Quarenta torpedeiros e contra-torpedeiros de diversos deslocamentos;

6 — Uma flotilha de submarinos de diferentes categorias, de 250 a 750 tons.

A tonelagem total dessa flotilha está temporariamente fixada em 45 % da britânica, embora o accordo auctorise a Alemanha a possuir o mesmo numero de submarinos que a Inglaterra.

(*La Revue Maritime*, Junho de 1937)

### SOCIEDADE ALLEMÃ DE POLITICA E SCIENCIAS DE DEFESA NACIONAL

Existe no Reich uma Sociedade Allemã de Politica e Sciencias de Defesa Nacional, que funciona sob o patrocínio do Ministerio da Defesa Nacional.

Eis, á titulo de exemplo de suas actividades, a enumeração dos cursos para o periodo iniciado em 1º de Outubro de 1936 e que terá a duração de seis mezes:

- 1 — Historia da Guerra
- 2 — Philosophia da Guerra
- 3 — Psychologia da Defesa Nacional
- 4 — Economia da Defesa Nacional
- 5 — Questões marítimas
- 6 — Protecção aerea
- 7 — Protecção contra os gazes
- 8 — Questões relativas ás communicações da Defesa Nacional
- 9 — Politica da Defesa Nacional

O Instituto põe em concurso entre seus frequentadores uma serie de themas que devem ser por elles desenvolvidos e além disso publicou recentemente os seguintes trabalhos:

a) *Povo e Defesa Nacional* em Outubro, na *Hanseatische Verlangstalt* de Hamburgo;

b) *Exercito, Marinha e Aviação*, em Novembro, na *Verlag fur Waterlandische Literatur Dr. Riegler*, de Berlin;

c) *Da natureza e do valor do serviço militar geral*, editado pelo Tte. Cel. Muller -- Loebnitz, em fins de 1936;

d) *As batalhas decisivas na historia do mundo*, editada pelo Generalt. von Cochenhausen em Novembro de 1936;

e) *A educação da vontade de defesa* no Verlag fur Nationale Literatur em Stuttgart.

(*La Revue Maritime*, Junho de 1936)

### SERÁ POSSIVEL DISSIPAR NEVOEIROS POR MEIO DOS ULTRA-SONS?

O engenheiro americano Hillary W. Saint-Clair propoz recentemente o emprego dos ultra-sons para dissipar as particulas dos nevoeiros e fumaças. Esse cientista já ha muito vinha estudando os effeitos das ondas sonoras de alta frequencia sobre as particulas solidas em suspensão em um fluido. Elle produzia uma nuvem densa de fumaça queimando uma mistura de sebo e chlorato de potassio; em seguida encerrava essa massa opaca em um longo cylindro de vidro munido, em sua extremidade inferior, de um pequeno tubo de nickel, que entrando em vibração produzia "super-sons". Ora, collocando a parte metallica do aparelho em um campo magnetico, a columna gazona vibra longitudinalmente. Este dispositivo se aproxima, em summa, das oscillações radio-telegraphicas utilizadas nos instrumentos de orientação pelo som. Os phenomenos oscillatorios se manifestam, com effeito, de modo analogo em diversos dominios physicos que parecem estranhos entre elles mas que são regidos por leis identicas. Por isso os resultados obtidos podem ser transpostos. Actualmente, por exemplo, observam-se as oscillações dos systemas mecanicos fazendo experiencias sobre suas imagens electricas.

Retomando, portanto, o delicado problema com a activa colaboração de J. W. Finch, director do Bureau de Minas dos Estados Unidos, Saint-Clair construiu ultimamente um novo *oscillador a ultra-sons*. A corrente necessaria para manter as oscillações passa em uma bobina a grades, sendo mantida em uma frequencia igual á do tubo de nickel vibrador, fendido sobre metade do comprimento para eliminar as parasitas; além disso é necessario insuflar ar no tubo a fim de evitar qualquer aquecimento, enquanto que um disco de aluminio na sua extremidade inferior augmenta-lhe a superficie irradiante. A frequencia empregada na experiencia original era de cerca de 7.000 por segundo. Logo que o vibrador começa a funcionar, a fumaça intro-



duzida no tubo "flocula" immediatamente, a semelhança das soluções colloidaes. Se a acção do vibrador continúa, as particulas solidas da mistura se grupam sobre as paredes do cylindro de vidro e a columna de ar entrando por sua vez em vibração, provoca o deposito dos granulos floconosos sob a fórma de anneis alternados correspondendo ás posições dos nós e dos ventres acusticos.

Aquelles sabios experimentadores proseguem em suas experiencias, variando os meios opacos e utilizando sempre o mesmo aparelho. Elles estudam em particular os nevoeiros de vapor d'agua, as cortinas de gazes de combate e a fumaça do tabaco, tendo conseguido por meio das vibrações ultra-sonoras, provocar rapidamente a floculação desses fiuidos heterogeneos contendo em suspensão granulos solidos ou goticulas liquidas.

Embora todas essas experiencias tenham sido realizadas em escala de laboratorio, Saint-Clair e Finch acreditam que a sua descoberta resolveu o problema da dissipação dos nevoeiros porque os recursos actuaes permittem augmentar de muito a potencia das "ondas super-sonoras". Assim, ultimamente, elles conseguiram rapidamente clarear a atmospheria de uma sala carregada de fumaça de tabaco: augmentando as dimensões de seu gerador "super-sonoro" pensam aquelles sabios que conseguiriam resultado identico sobre os nevoeiros ou navens baixas.

O processo Saint-Clair iniciará a era das realizações praticas na dissipação dos nevoeiros? Será possivel vir a empregal-o como meio efficaz para combater os funestos effeitos dos gazes utilizados na guerra chimica?

Seja como fôr, o facto é que o distincto experimentador obteve, realmente, com o seu aparelho a "ondas super-sonoras", resultados muito interessantes, controlados pelo *Chemical War Service*, em 12 gazes asphyxiantes, 6 cortinas de fumaça e 4 emissões copiosas de compostos incendiarios.

(*La Nature*, 1-6-37)

#### A REAL ACADEMIA NAVAL ITALIANA

A officialidade da Marinha Italiana acha-se dividida nos seguintes corpos:

- a) *Ufficiali di vascello*, officiaes combatentes;
- b) *Ufficiali del Genio Navale*, officiaes machinistas e constructores navaes;

- c) *Ufficiali delle Armi Navali*, technicos em armamento;
- d) *Il corpo sanitario militare marittimo*, corpo de saúde;
- e) *Il corpo commissariato militare marittimo*, corpo de intendentes navaes;
- f) *Il corpo delle capitanerie di porto*, capitães de portos;
- g) *Il corpo reale equipaggi marittimi*, sub-officiaes.

A Real Academia Naval tem por objectivo formar os officiaes combatentes, machinistas e technicos em armamento. Existem, tambem, na Academia, cursos de revisão e um departamento destinado a ministrar a instrucção basica naval-militar aos officiaes recém-admittidos na vida civil, como por exemplo, intendentes, medicos e capitães de portos.

A Academia acha-se localisada no antigo *Lazzaretto di San Jacopo* em Livorno, em magnificos edificios especialmente construidos de accordo com as necessidades de um estabelecimento de primeira ordem.



*Vista geral da Academia*

O curso comprehende tres annos de estudos, com cruzeiros de tres mezes no fim do primeiro e do segundo anno. Durante esse periodo os alumnos são denominados *allievi* e no fim do terceiro anno



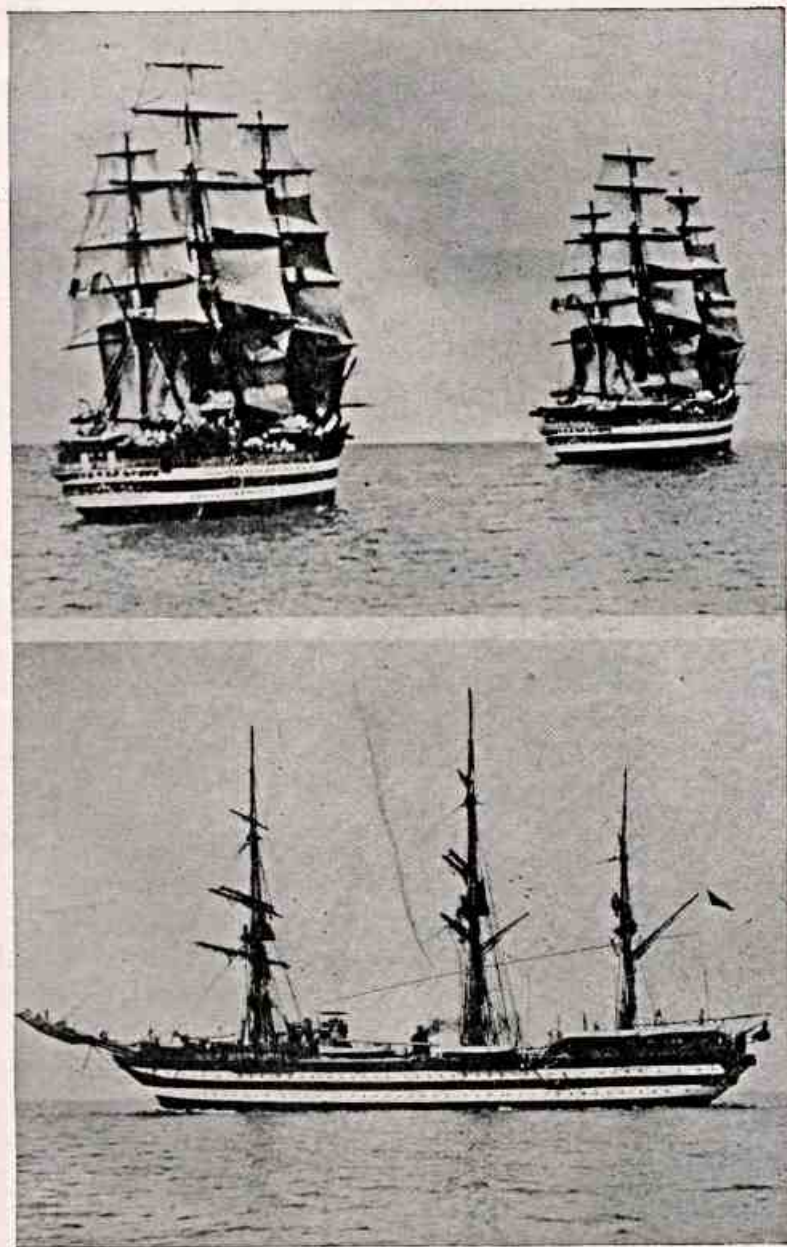
embarcam como *aspiranti guardia marina*. Depois de seis mezes de serviço nessa categoria são submettidos á exame e se approvados passam a *guardia marina*.

O candidato á admissão deve ser filho de paes italianos e apresentar certificados de character, etc., além dos de approvação nas materias escolares. No verão de 1933 foi annunciado que seriam admittidos 50 candidatos a officiaes combatentes e 10 para cada um dos corpos de engenheiros e de armamento. Esses eram os numeros dos que seriam finalmente admittidos, mas todos que quizessem poderiam se inscrever; dentre elles, os que satisfizessem ás necessarias exigencias receberiam um equipamento reduzido e seriam experimentados durante um periodo de dois mezes. Depois de rigorosa observação dos candidatos durante aquelle tempo e de um exame final em que em coefferiente duplo é attribuido á rubrica *attitudine professionale*, foram escolhidos os *allievi* entre os melhores classificados, sendo os demais restituídos aos seus lares.

O alumno reprovado mas que revela aptidões para a vida do mar pode repetir o anno, mas apenas uma vez em todo o curso. Cada turma que se matricula na Academia é entregue aos cuidados de um capitão de corveta ou capitão tenente auxiliado por diversos assistentes, todos cuidadosamente escolhidos. A não ser a instrucção que recebem dos professores civis, os alumnos são assim, inteiramente educados pelo mesmo grupo de officiaes.

O presidente da Academia é um contra almirante, tendo como vice-presidente um capitão de mar e guerra que actua como director do ensino, sendo todas as questões disciplinares tratadas pelo official encarregado de turma, directamente com o presidente da Academia. A qualquer momento durante o curso um alumno poderá ser dispensado ou expulso conforme a gravidade do motivo para tal medida e a decisão do presidente é inappellavel; elle não precisa sequer dar a razão do seu acto.

A educação de um alumno, incluindo a compra de uniformes, material nautico e subsistencia, importa em cerca de 3.000 liras por anno. Os alumnos são alojados em grandes dormitórios, tem amplos campos para diversos sports, inclusive equitação e dispõem de um modelo de brigue, tamanho natural, do convez para cima, onde se exercitam na manobra do panno. Os cruzeiros de verão são realisados em duas galeras — *Vespucci* e *Colombo* — dotadas de moto.



*Ao alto as galeras "Vespucci" e "Colombo" em cruzeiro;  
Em baixo o "Vespucci"*



Diesel auxiliar, tendo a bordo, para a necessaria instrucção, todo o equipamento moderno — canhões, radio, machinaria, etc.

(*U.S. Naval Institute Proceedings*, Junho de 1937).

### ACCORDO ANGLO-CHINEZ

O accordo recentemente concluido entre a Grã-Bretanha e a China para o desenvolvimento da Ilha de Hainan, a maior e a mais importante possessão insular da China, constitue a mais recente das providencias britannicas para o reforço de suas defesas no Extremo Oriente, ora concentradas em Hong-Kong e Singapura.

Estrategicamente situada ao SW. da costa da China, a ilha de Hainan acha-se collocada entre aquellas duas praças fortes britannicas. Uma pressão conjuncta da Grã-Bretanha, França e Estados Unidos conservou até hoje, o Japão, afastado da ilha que lhe asseguraria uma optima posição-apoio para a penetração na China Meridional. Entretanto, a possivel retirada dos Estados Unidos, do Extremo Oriente, depois de concedida a independencia ás Philippinas e os recentes entendimentos do Japão com a Allemanha e Italia, levaram a Grã-Bretanha á convicção de que se ella não se adiantasse, a ilha de Hainan não escaparia ao Imperio Nipponico e Singapura e Hong-Kong perderiam muito de seu valor.

As ultimas manobras militares, navaes e aereas das forças britannicas nestas duas praças fortes, revelaram a sua inter-dependencia e a importancia que a Grã-Bretanha attribue á ligação franca entre ellas.

A cooperação reciproca das forças de ambas, na defesa de uma ou outra, demonstra claramente que os planos para a defesa de cada uma dellas prevêm a collaboração das forças da outra. Isso será extremamente difficil, entretanto, se o Japão, o mais provavel antagonista da Grã-Bretanha no Extremo Oriente, se entrincheirar na ilha de Hainan.

Nestes ultimos mezes a China tem vindo accetando cada vez mais a cooperação economica da Grã-Bretanha, com grande contrariedade do Japão. Os circulos chinezes salientam que a actual politica britannica é da mais estricta cooperação economica, sem qualquer pedido de compensações territoriaes ou militares, como as que caracterisam os offerecimentos nipponicos.

A Grã-Bretanha, entretanto, não occupou Hainan; ella não pretende, no momento pelo menos, violar o accordo sino-francez que estabelece a neutralidade perpetua da ilha, construindo nella grandes fortificações. O accordo anglo-chinez cogita apenas do desenvolvimento economico de Hainan, ilha de consideraveis recursos mas praticamente sem desenvolvimento algum.

Os planos preliminares para o desenvolvimento de Hainan incluem a construcção de uma estrada de ferro em torno da ilha e consideraveis installações portuarias. Esses melhoramentos, embora de character economico, não deixam de ter, como o Japão alertado já fez notar, o seu valor militar e naval em tempo de guerra no Oriente.

Observadores internacionaes acreditam que a Grã-Bretanha não tem intenção de estacionar forças na ilha, á menos que o Japão não ameace fazel-o. O accordo economico com a China parece beneficiar mais directamente a este paiz, ficando a ilha como base strictamente chinesa, a qual, naturalmente, nunca será inamistosa para a Grã-Bretanha nem constituirá uma barreira entre Hong-Kong e Singapura.

(*U.S. Naval Institute Proceedings*, Junho de 1937).

### MANOBRAS NAVAES AMERICANAS

A esquadra Americana iniciou em 16 de Abril a movimentação relacionada com o desenvolvimento do problema tactico XVIII, que se prolongará pelo espaço de seis semanas. Desses 42 dias, 22 serão passados no mar e os restantes no portos de Honolulu e Pearl Harbour para reabastecimento e repouso.

No dia 25 de Abril a esquadra aportou nos dois ancoradouros acima citados afim de completar o abastecimento de combustivel e começar as operações da phase inicial da manobra que tem por fim estabelecer qual das duas forças navaes — a Frota Branca ou a Frota Preta — que constituem os dois partidos oppostos, poderá conseguir o dominio de uma area do Pacifico, limitada pelos tres lados de um triangulo cujos vertices se encontram nas ilhas Hawai, no continente e na peninsula de Alaska. Antes de aportar a Honolulu a esquadra encaminhou-se para as costas das ilhas Oahu, Hilo e Hawai, seis dias depois de ter deixado a California; no dia 23 foi estabelecido o contacto entre os aviões da força de defesa e os da esquadra atacante.



Além disso, submarinos e unidades de superfície dos dois partidos, chegaram, também, ao contacto logo que foram iniciadas pela frota atacante as tentativas de desembarcar forças e estabelecer bases nas ilhas de Hilo e Hawaii, as quaes, para os effeitos de manobra em apreço, distam 6 horas de navegação de Oahu, ilha principal do grupo. No caso particular desta ultima, parece que a defesa teria se revelado em condições de resistir ao ataque da frota inimiga durante duas semanas, ou seja o tempo sufficiente para permittir a chegada de uma força naval de soccorro, partida do Continente. E' opinião geral que o archipelago das Hawaii nunca foi objecto de manobras bellicas preparadas e desenvolvidas em tão grande escala como as deste anno. A defesa das ilhas foi confiada ás forças terrestres mais numerosas até aqui reunidas no local — infantaria, artilharia de campanha e de costa, aviação — juntamente com unidades navaes de superfície, submarinos, varredores, mineiros, aviação naval e cruzadores rapidos. A esquadra atacante deste anno é de muito a mais poderosa e a mais completa de quantas já se approximaram destas ilhas, chave do Pacifico medio; além de contar com o auxilio de um numero sufficiente de unidades ligeiras de esclarecimento e de cruzadores, o grosso da esquadra estaria em condições de avançar e approximar-se do objectivo sob a protecção da mais moderna e efficiente força submarina jamais reunida.

As esquadilhas aereas de ataque, pertencentes aos navios porta-aviões *Lexington*, *Saratoga*, *Ranger* e *Langley*, estiveram presentes no maior numero até então reunido e com osapparelhos mais modernos e efficientes. Os encouraçados — em numero de dez — eram precedidos pela mais poderosa força de grandes cruzadores até agora posta sob as ordens do Commandante em Chefe de uma força americana.

As forças de protecção e os navios ligeiros de ataque eram representados pelas flotilhas de contra-torpedeiros e submarinos da frota. O total dos contra-torpedeiros era de 46, entre os quaes 8 do novo typo de 1.500 tons.; os submarinos eram em numero de 20. As unidades auxiliares, pertencentes á *Base Force* eram as seguintes: 4 petroleiros, 2 transportes, 1 navio hospital, 1 navio officina, 1 navio de salvamento de submarinos, 14 varredores de minas, 3 tenders de contra-torpedeiros, 3 tenders de submarinos e 4 contra-torpedeiros preparados para o lançamento de minas.

Todas as unidades da Frota deixaram Honolulu em 20 de Maio, de regresso a California onde chegaram a 28. No decurso dos exercicios as forças de terra e mar estacionadas em Hawaii agiram na

mais íntima colaboração para repellir um possível desembarque. Os planos de defesa foram experimentados ao extremo limite de suas possibilidades. Não se recorreu a simulacro de forças, procurou-se muito ao contrario fazer corresponder tudo às condições de uma guerra real. (*Army and Navy Register*).

(*Rivista Marittima*, Junho de 1937).

## O JAPÃO E A LIMITAÇÃO DO CALIBRE DE ARTILHARIA

O Governo Nipponico communicou ás potencias interessadas, a sua recusa em acceptar a limitação qualitativa dos encouraçados quanto ao deslocamento de 35.000 toneladas, ficando assim annulladas as restricções constantes do Tratado Naval de Londres de 1936 celebrado entre a França, os Estados Unidos e a Grã-Bretanha; não existe mais, portanto, limite algum para o deslocamento dos encouraçados e para o calibre da respectiva artilharia.

Como consequencia immediata de tal facto, a Marinha dos Estados Unidos adoptará o calibre de 16 pollegadas para a artilharia principal dos dois encouraçados cujas quilhas serão batidas este anno.

Os planos destas unidades previam a systematisação de 3 torres de modo a poderem receber cada uma, tres canhões de 16 pollegadas (406 mm) ou de 14 pollegadas (356 mm). O peso de IX-406 millimetros é proximamente o mesmo que o de XII-356 m/m. Naturalmente existem differenças, conforme o calibre, relativamente ás torres, elevadores de munição, paioes, characteristics estruturales, etc.

Se os futuros encouraçados ultrapassarão esse limite de deslocamento e calibre, é assumpto de que ainda não se cogitou. Comquanto existam divergencias de opinião nos meios navaes americanos relativamente á escolha do calibre, isto é, se é preferivel armar o navio com IX-406 m/m ou XII-356 m/m., a maioria inclina-se para o maior calibre. Quanto ao deslocamento convém observar que as comportas do Canal de Panamá impõem uma limitação nas dimensões dos navios; a largura do referido canal (33,53 mts.) permite a passagem dos maiores navios da esquadra americana com a margem de apenas alguns centimetros. Se houver necessidade de construir navios de maiores dimensões o augmento deverá ser feito no comprimento para permittir a installação de maior numero de canhões de 406 m/m ou canhões de 18 pollegadas (457 m/m) ou ainda de maior calibre.



Actualmente existem em todas as Marinhas, apenas 7 encouraçados que montam canhões de 406 m/m, a saber: *Colorado*, *Maryland* e *Tennessee* na esquadra americana, com oito canhões cada um; *Nelson* e *Rodney* na britânica com nove cada um; *Nagato* e *Mulsu* na japonesa com oito. (*Army and Navy Register*).

(*Rivista Marittima*, Junho de 1937).

## A QUESTÃO DOS CRUZADORES

O programma britannico de novas construcções, escreve H. Beinay no *Le Yacht*, inclui, como é sabido, o batimento das quilhas de sete cruzadores dos quaes cinco de cerca de 8.000 tons, do novo typo e dois de 5.300 tons, semelhantes ao da classe *Dido*.

Apenas esse projecto foi tornado publico, elevou-se nos meios britannicos uma viva controvérsia relativamente á maior ou menor oportunidade de se continuar a construir cruzadores de 5.000 tons.

Depois que o Tratado de Londres de 1936 poz fim á construcção de cruzadores da classe A, armados com canhões de 203 m/m., a Grã-Bretanha tem constantemente procurado a fórmula do melhor cruzador da classe B, armado com canhões de 152 m/m, esforçando-se, ao mesmo tempo, para conciliar a questão do numero com a potencia individual de cada unidade.

O primeiro typo construido depois da guerra foi o *Leander* de 7.000 tons, armado com 8 canhões de 152 m/m collocados em quatro torres axiaes, 4 de 102 m/m., 20 metralhadoras antiaereas e 8 tubos de torpedos.

Sob o ponto de vista do armamento não é grande a differença entre esse typo e o italiano *Condottieri* de 5.000 tons.; as unidades italianas são, entretanto, muito mais velozes. Mas, declara o articulista, é evidente que o typo *Leander* é bem mais solido e mais idoneo para a missão de proteger as grandes vias de communicações.

O Almirantado teria provavelmente, continuado a construir unidades desse typo se as grandes Marinhas do Pacifico não tivessem enveredado por um caminho completamente diverso. Em 1932 iniciava o Imperio Nipponico a construcção do typo *Mogami* armado com 15 canhões de 152 m/m em torres triplexes, 8 canhões de 121 millímetros antiaereos e 12 tubos de torpedos de 533 m/m. Estes

navios, que deslocam 8.500 tons., são indubitavelmente superarmados; representam, entretanto, um notavel accrescimo de força e a Marinha Americana julgou indispensavel seguir tal exemplo. Assim, no programma de 1933 dos Estados Unidos, appareceram os cruzadores armados com 15 canhões de 152 m/m, tendo porém, 10.000 tons. de deslocamento.

A Grã-Bretanha, por sua vez, não desejando ir tão longe, limitou-se ás unidades da serie *Southampton* (de que estão concluidos ou em construcção 10 exemplares) tendo o deslocamento de 9.000 toneladas e o armamento constituido por 12 canhões de 152 m/m, 8 canhões de 102 m/m antiaereos, 20 metralhadoras e 8 tubos de torpedos. Este typo parece judiciosamente equilibrado, uma vez que a protecção é assegurada de modo satisfactorio relativamente ás distancias previsiveis de combate.

Sabe-se que o Tratado de Londres, de 1936, limitou em 8.000 toneladas o deslocamento unitario dos cruzadores a serem construidos antes de 1943; embora o Tratado não tenha sido assignado por todas as principaes potencias maritimas, a Inglaterra o poz immediatamente em execução, de modo que o novo programma de 1937 prevê em vez de cruzadores typo *Southampton*, a construcção de cruzadores de 8.000 tons. com o armamento de 9 canhões de 152 millímetros.

Depois de ter observado que a situação de facto, existente na França e na Italia, leva á acreditar que o deslocamento previsto no Tratado de Londres de 1936, possa ser considerado como definitivo, mesmo para as futuras construcções, diz o auctor que se o Japão acceitasse tambem esse limite de deslocamento unitario, ter-se-ia creado, como já acontecera para os cruzadores de classe A, um typo uniforme. De resto, conclue, H. Bernay, a construcção desses cruzadores de 8.000 tons. que alliam á uma protecção adequada um armamento poderoso, comprehende-se melhor do que a dos cruzadores de 5.300 toneladas que se prestam a numerosas criticas e que em relação ao custo tem um valor bellico muito inferior ao dos cruzadores de 8.000 tons. que, relativamente, custam pouco mais.

E' interessante saber que decisão tomará o Almirantado.

(*Revista Marittima*, Junho de 1937).



## A DEFESA DAS OBSTRUÇÕES

O novo programma naval britannico toma em especial consideração a questão da defesa fixa das obstrucções submarinas. A primeira das novas unidades destinadas a esse serviço, *Dunnet*, auctorizada em 1934, já está terminada. Dois outros navios semelhantes, auctorizados em 1935, que deviam originariamente chamar-se *Ebgate* e *Bargate*, vão ser construídos segundo um novo plano, de modo a poderem ser empregados para o serviço geral da defesa fixa, bem como para guarda-obstrucções unicamente; elles foram rebaptizados com os nomes de *Barricade* e *Barrier*. Cinco unidades do mesmo typo do programma de 1936 — classe *Barbarian* — cuja construcção está sendo iniciada e 16 outras do programma de 1937, cujos nomes começam todos com a syllaba *Bar*, serão entregues á industria particular.

(*Rivista Marittima*, Junho de 1937).

## TRES NOVOS ENCOURAÇADOS BRITANNICOS

Em 28 de Abril ultimo, o Primeiro Lord do Almirantado communicou á Camara dos Communs terem sido assignados os contractos para a construcção dos tres encouraçados do programma de 1937 como se segue:

*Anson* com John Brown & Co. Clydebank;

*Jellicoe* com Swan, Hunter & Wigham Richardson Wilsend;

*Beatty* com Fairfield Shipb. & Eng. Co. Govan.

A importancia total dos contractos não será inferior a vinte e quatro milhões de libras. Com os dois encouraçados *King George V* e *Prince of Wales*, já em construcção, as tres unidades acima formarão uma esquadra homogenea de cinco navios capitaes de 35.000 tons. armados com canhões de 356 mm. (14 pol.) e com a velocidade de 30 nós. Esses navios serão dotados da mais completa protecção e da mais poderosa bateria antierea de toda a frota britannica.

(*Rivista Marittima*, Junho de 1937).

## CRUZEIRO TERRESTRE DE UM MODELO DE NAVIO DE GUERRA

Encontramos no *The Fleet* de Julho, a noticia de uma fórma original de propaganda da Marinha de Guerra, feita ultimamente na Grã-Bretanha, não obstante ser

“O inglez marinheiro frio  
 “Que ao nascer no mar se achou  
 “Pois a Inglaterra é um navio  
 “Que Deus na Mancha ancorou”.

No dia 29 de Junho “largou” de Portsmouth para uma “viagem” de cinco semanas, um modelo do cruzador de batalha *Repulse*. Trata-se de uma reprodução exacta em seus menores detalhes, na escala de 18 pés, feita pela propria firma constructora do navio, Messrs. John Brown & Co.

O modelo tem seus holophotes electricamente manobrados, pharóes de navegação e circuitos de illuminação exactamente como o navio real, tendo sido installado no convez superior um hangar para os seus quatro aviões e augmentado o armamento antiereo. Acha-se montado em uma plataforma sobre rodas que será rebocada por um caminhão automovel. O conjuncto é commandado pelo capitão tenente W. S. Bird e a “guarnição” consiste em um sub-official, um mecanico electricista, um marinheiro e dois navaes.

Entre 29 de Junho e 31 de Julho serão visitadas milhares de aldeias e nada menos de 102 cidades. O mesmo modelo fez no anno passado cruzeiro identico na zona sul do paiz.

## PROGRAMMAS NAVAES DAS PRINCIPAES POTENCIAS

Encontramos no *Il bilancio di previsione del Ministero della Marina*, em supplemento á *Rivista Marittima* de Julho-Agosto, um resumo dos programmas navaes das principaes potencias, excepto a Italia (dados collidos até 15-2-37), que julgamos interessante reproduzir por isso que facilitam a sua apreciação comparativa.

1 — O programma naval da Grã-Bretanha para 1936-37 comprehende:



2 encouraçados .. . . . .	de 35.000 tons.
2 porta-aviões .. . . . .	de 22.000 "
2 cruzadores .. . . . .	de 10.000 "
5 cruzadores .. . . . .	de 5.000 "
9 conductores de flotilhas .. . . . .	de 1.850 "
9 contra-torpedeiros .. . . . .	de 1.350 "
8 submarinos de varios typos e diversos unidades ligeiras.	

Acham-se em construcção ou acabamento os seguintes navios dos programmas anteriores:

1 porta-aviões .. . . . .	de 23.000 tons.
8 cruzadores .. . . . .	de 9.000 "
1 cruzador .. . . . .	de 5.000 "
7 conductores de flotilhas .. . . . .	de 1.850 "
9 contra-torpedeiros .. . . . .	de 1.350 "
3 submarinos de varios typos.	

Foi annuciado um programma suplementar que comprehenderá:

3 ou mais encouraçados .. . . . .	de 35.000 tons.
5 cruzadores, conductores de flotilhas, contra-torpedeiros e submarinos em numero ainda não determinado.	

2 — O programma naval dos Estados Unidos para 1936-37 comprehende:

2 encouraçados .. . . . .	de 35.000 tons.
12 contra-torpedeiros .. . . . .	de 1.500 "
6 submarinos .. . . . .	de 1.450 "

Acham-se em construcção ou acabamento as seguintes unidades dos programmas anteriores:

2 porta-aviões .. . . . .	de 20.000 tons.
1 porta-aviões .. . . . .	de 14.700 "
11 cruzadores .. . . . .	de 10.000 "

5 conductores de flotilhas . . . . .	de	1.850	"
24 contra-torpedeiros . . . . .	de	1.500	"
11 submarinos de 1.300 e . . . . .	de	1.450	"

Nenhuma noticia foi ainda publicada sobre os programmas futuros; declara-se que, acompanhando o armamento britannico, os Estados Unidos baterão as quilhas de mais tres encouraçados de 35.000 toneladas.

3 — O programma naval em curso de execução no Japão comprehende:

2 porta-aviões . . . . .	de	10.000	tons.
2 cruzadores . . . . .	de	8.450	"
14 contra-torpedeiros de 1.500 e . . . . .	de	1.368	"
5 torpedeiros . . . . .	de	595	"
4 submarinos de 1.950 e . . . . .	de	1.400	"

Acham-se em construcção ou acabamento as seguintes unidades dos programmas anteriores:

1 cruzador . . . . .	de	8.500	tons.
4 contra-torpedeiros . . . . .	de	1.368	"
2 submarinos . . . . .	de	1.400	"

Não foi ainda anunciado o novo programma que, ao que se diz, incluirá um ou dois encouraçados.

4 — O programma naval da França para 1936-37 comprehende:

1 cruzador . . . . .	de	7.600	tons.
2 contra-torpedeiros . . . . .	de	1.772	"
7 submarinos . . . . .	de	600	"
4 navios apoio de aviação			

Acham-se em construcção ou acabamento as seguintes unidades dos programmas anteriores:

2 encouraçados . . . . .	de	35.000	tons.
2 encouraçados . . . . .	de	26.000	"
5 cruzadores . . . . .	de	7.600	"



- 2 conductores de flotilhas .. . . . . de 2.884 "
- 6 contra-torpedeiros .. . . . . de 1.770 "
- 8 torpedeiros .. . . . . de 800 "
- 9 submarinos de diversos typos.

Para os programmas futuros a serem terminados em 1942 são annunciados.

- 3 encouraçados
- 2 porta-aviões
- 10 cruzadores
- 22 unidades menores, entre contra-torpedeiros e submarinos.

5 — O programma naval da Allemanha para 1936 comprehende:

- 1 encouraçado .. . . . . de 35.000 tons.
- 2 porta-aviões .. . . . . de 19.250 "
- 1 cruzador .. . . . . de 10.000 "
- 6 conductores de flotilhas .. . . . . de 1.811 "
- 12 torpedeiros .. . . . . de 600 "

Acam-se em construcção ou acabamento as seguintes unidades dos programmas anteriores:

- 2 encouraçados .. . . . . de 26.000 tons.
- 2 cruzadores .. . . . . de 10.000 "
- 15 contra-torpedeiros .. . . . . de 1.625 "
- 3 submarinos .. . . . . de 500 "

Não ha informações sobre os futuros programmas.

6 — Os programmas navaes da U.R.S.S. não são publicamente conhecidos. Parece que se acham em construcção ou acabamento:

- 3 cruzadores
- 2 conductores de flotilhas
- 8 contra-torpedeiros
- uma vintena de submarinos.

Do accordo naval concluído com a Inglaterra se poderá deduzir a intenção de construir até 1942:

2 encouraçados

7 cruzadores

Varios navios menores e submarinos em numero não fixado.

### POSSIBILIDADES ITALIANAS NO MEDITERRANEO

Sob o ponto de vista de bases estrategicas (navaes e aereas) a Italia poderá utilizar no Mediterraneo, de oeste para leste: Majorca (para hydroaviões), Magdalena (Sardegna), Pantelleria (nova base em construcção, 200 kilometros a leste de Bizerta), Messina (Sicilia). A' simples vista de uma carta, constata-se que a linha peninsula italiana, Sicilia, Pantelleria (archipelago das ilhas situadas entre a Sicilia e a Tunisa, comprehendendo esta ilhota vulcanica e as pequenas ilhas de Linosa e Lampedusa que o completam), constitue uma verdadeira trave capaz de interceptar as communicações entre as duas bacias — oriental e occidental — do Mediterraneo. Finalmente, na costa africana, entre as fronteiras da Tunisia e do Egypto (1.800 kilometros mais ou menos) se encontram as bases de Tripoli e de Tobruk (o mais bello porto depois de Bizerta), no qual a profundidade excede de 15 metros (excellente ponto de apoio para as esquadras em operações com o objectivo Malta ou Egypto). Accrescentemos que a ilha de Pantelleria (distante 100 kms. da costa tunisiana) não offerece actualmente as profundidades necessarias; será preciso, tambem, construir ahí, reservatorios de hydrocarburetos e hangars para aviões etc. o que exigirá varios annos. Em compensação as baterias de artilharia de grande alcance, (para impedir a passagem de uma esquadra) poderão ser installadas desde já, porque varios locais situados a 500-600 metros de altitude são facilmente utilisaveis não só para fortificações como tambem para o estabelecimento de canhões sobre plataformas de concreto.

As recentes manobras navaes executadas nos arredores de Pantelleria bastam para demonstrar a importancia futura de uma tal base fortificada, possuindo um lago (para os hydroaviões) e podendo constituir um excellente systema de barragem por meio de minas, submarinos e hydroaviões.

Tal é, rapidamente esboçado, o papel eventual do ilhoté vulcanico de Pantelleria que pode um dia erguer-se como uma nova



fase naval susceptível de impedir a passagem ás esquadras estrangeiras, entre as duas bacias — oriental e occidental do Mediterraneo.

(*La Science et la Vie*, Julho de 1937).

### OFFICIALIZAÇÃO DA INDUSTRIA ITALIANA DE CONSTRUCÇÕES NAVAES

Segundo um decreto de 18 de Abril ultimo o Governo Italiano tomará posse de todos os estaleiros de construcção naval, cujo capital se eleva a 100.000.000 de liras. Os accionistas das diversas companhias tiveram o prazo de 5 dias para apresentarem seus titulos, de modo á que o Instituto de Reconstrucção Industrial fica possuindo, pelo menos, 50 % das acções de cada companhia.

O controle da industria de construcções navaes é o primeiro passo para a abolição da iniciativa privada em todas as industrias de defesa nacional que fornecem ao Estado; Mussolini annunciou essa resolução em seu discurso de 23 de Março quando informou aos italianos "a inevitabilidade de ser a Nação submettida á provação da guerra" e prometteu que "o triste phenomeno dos lucros de guerra" nunca mais seria repetido na Italia.

Os bancos e demais instituições de crédito já foram "submettidos ao controle directo do Estado" e as sancções tinham vindo facilitar esse programma quando o Duce pronunciou o seu discurso.

Como e quando virá a guerra, declarou elle, ninguém poderá dizer, "mas como explicar de outro modo a politica de collossaes armamentos inaugurada por todos os Paizes?"

O decreto que inicia a nova orientação affecta tres grandes companhias de construcção naval; os seus accionistas serão indemnizados na base da media das cotações dos ultimos seis mezes. No caso das companhias menores, cujas acções não sejam cotadas serão estabelecidos valores arbitrarios.

(*U.S. Naval Institute Proceedings*, Julho de 1937).

### CRESCIMENTO DA MARINHA POLACA

Durante o ultimo anno proseguio o desenvolvimento da Marinha Polaca.

O pessoal foi augmentado de 500 para 6.091 homens. Dos navios em construcção no estrangeiro, foram lançados na Inglaterra os contra-torpedeiros *Grom* e *Blyskawica* e o navio mineiro *Gryf* no Havre. Acham-se em construcção na Hollanda dois submarinos.

Em Agosto foi publicado pela imprensa o seguinte programma para um periodo de dez annos: 3 encouraçados de 25.000 tons. cada um, 1 porta-aviões de 6.000 tons., 12 contra-torpedeiros de 2.000 toneladas, 12 navios-escolta de 600 tons., 12 torpedeiras automoveis, 12 submarinos de 500 tons., 3 submarinos mineiros de 1.000 tons., 6 submarinos de cruzeiro de 1.100 tons., 1 navio mineiro, 16 varredores de minas e varios navios auxiliares, 150.000 tons. ao todo.

Os novos estaleiros em construcção em Gydnia tornarão gradualmente a Polonia independente da industria estrangeira. (*Marine Rundschau*).

(*U.S. Naval Institute Proceedings*, Julho de 1937).

## A NACIONALISAÇÃO DA INDUSTRIA DE FABRICAÇÃO DE ARMAMENTOS

O general francez Mourin, antigo Director da Artilharia, em artigo ultimamente publicado, faz interessantes objecções sobre a nacionalisação das firmas fabricadoras de armamentos; elle pleiteia a reconsideração da medida antes que tenham sido attingidas todas as fabricas.

A nacionalisação generalizada, declara o illustre general, viria embotar o desenvolvimento da industria, pois os technicos do Governo não terão a estimulal-os para um continuo aperfeçoamento, a concurrencia dos rivaes, assim supprimida. Elle é partidario de uma nacionalisação limitada, não só por consideral-a benefica para o desenvolvimento tecnico, como tambem como meio de controlar os preços.

Outra objecção apresentada é que ao completarem um certo programma de producção, as fabricas nacionalisadas não poderão conservar o mecanismo da industria em actividade, como acontece com as firmas particulares, pela fabricação alternada de material de natureza não militar. O não agir desse modo acarretará uma diminuição de pericia por parte dos operarios e uma tendencia geral para o declinio. A consequencia será, portanto, que a nacionalisação,



longe de impedir uma produção sem limites de armamento, agirá justamente em sentido contrario, pois o Governo não poderá fechar as usinas e dispersar os operarios.

E', sem duvida, um ponto delicado e talvez o Governo Francez tenha sido avisado em tempo. Ser obrigado a continuar fabricando munições em excesso sobre as necessidades, unicamente com o fito de conservar as fabricas e o pessoal trabalhando, terá em breve periodo, um effeito desastroso sobre qualquer orçamento. O general Mourin, levanta, ainda, uma objecção: allega que a technica das firmas particulares é frequentemente estimulada pelas encomendas, obtidas em concorrência, de paizes que não possuem industria de armamentos. No caso da França, escreve elle, o beneficio politico e financeiro é accrescido por essas encomendas e a renuncia a tuas actividades no futuro, acarretará, tambem, consideravel perda de prestigio. Sob o regimen da nacionalisação estará fóra de cogitações, entrar o Governo em concorrências internacionaes para a disputa de encomendas; seria certamente pouco digno, contra os usos estabelecidos e poderia até, provocar um *casus belli*.

Tal é o ponto de vista de um eminente soldado francez.

(*The United Services Review*, Junho de 1937).

## A DEFESA DE SINGAPURA

Os trabalhos da base britannica de Singapura ficarão completamente terminados em fins de 1939; o seu custo terá sido de cincoenta milhões de dollars. Um dique secco capaz de accomodar encouraçados até 55.000 tons. ficará concluido em Julho de 1937 e um cutro fluctuante, de capacidade identica, já se acha installado, de modo que em fins do corrente anno poderão ser docados simultaneamente, dois grandes navios de linha.

A base naval propriamente dita, está installada em Seletar. As fortificações ora em andamento, farão de Singapura uma das praças fortes mais poderosas do hemispherio oriental. Os fortes acham-se localisados em diversas ilhas e pontas em torno da cidade, da base naval e da base de aviação, que é a maior do Oriente.

A direcção da defesa está installada na ilha de Changi, a leste de Singapura. Sabe-se que existem inumeros canhões de 14 e 15 pollegadas com o alcance de 40.000 jardas.

Não é apenas Singapura que possui poderosas fortificações, pois obras idênticas foram construídas em Brunei, pequena aldeia ao norte de Borneo britânica e na ilha de Paracelsus que flanqueia a rota de Singapura a Hong-Kong.

(U.S. Naval Institute Proceedings, Junho de 1937).

## AS NOVAS CONSTRUÇÕES NAVAES FRANCEZAS

As últimas unidades construídas para a Marinha Franceza deram muito bons resultados durante as experiências.

O orçamento naval para o corrente anno foi elevado a tres e meio bilhões de francos e a esquadra acha-se muito exercitada. A situação geral da Marinha seria, portanto, excellente se dois graves defeitos não ameaçassem abaixar o poderio e a eficiencia da frota, dependentes em grande escala das despesas annuaes. Trata-se do tempo consumido nas novas construcções e da escassez de pessoal, cuja eficiencia aliás, é boa.

O tempo exigido para as novas construcções é relativamente maior do que nos demais paizes. Nenhuma das unidades do programma de 1932 entrou ainda em serviço e apenas algumas do programma anterior foram incorporadas á frota. Foram necessarios sete annos para a construcção de alguns submarinos previstos no orçamento de 1931; em outros paizes bastam menos de dois e algumas vezes menos de um anno para completar um navio dessa categoria. Caso ainda mais serio é o de *Dunkerque*, o unico encouraçado moderno capaz de derrotar os *Deutschland* allemães (que são mais velozes do que os velhos encouraçados francezes e mais poderosos do que os seus cruzadores), ainda não está em condições de ocupar o seu lugar na esquadra. As provas de suas torres ainda não estão terminadas e faltam-lhe as installações de direcção do tiro. O navio, conforme foi dito na Camara dos Deputados, está longe de se encontrar prompto para o serviço e entretanto a quilha foi batida ha seis annos e meio. A situação vem se aggravando continuamente; se a lei das 40 horas de trabalho fór posta em execução nos estaleiros do Governo e nos particulares, será necessario tomar medidas adequadas afim de evitar maiores atrasos. As greves nas usinas Sautter-Harlé interromperam trabalhos urgentes.



A falta de unidades modernas na esquadra, diminui a sua potencia militar em proporção muito maior do que a falta de tonelagem. Não adianta bater quilhas, se os navios não forem terminados dentro de um periodo razoavel.

As tripulações para numerosas unidades ligeiras e o desenvolvimento da aviação, absorveram numerooso pessoal; existe quantidade sufficiente de officiaes superiores e generaes mas o numero de officiaes subalternos, de inferiores e de marinheiros especialistas é insufficiente para guarnecer os novos navios. Será necessario reduzir a guarnição dos navios mais velhos e como se sabe, um navio de guerra só é verdadeiramente efficiente quando guarnecido, em tempo de paz, por pessoal em numero adequado.

Ultimamente foi apresentado um programma regulando o batimento das quilhas de novas unidades durante o proximo anno, de modo a estabelecer um tempo limite e providenciando simultaneamente para o recrutamento do pessoal indispensavel.

(*U.S. Naval Institute Proceedings*, Junho de 1937).

## REGULAMENTAÇÃO DA PASSAGEM PELO CANAL DE KIEL

Como se sabe, em 15 de Novembro de 1936 a Allemanha denunciou as clausulas do Tratado de Versailles referentes ao regimen da navegação dos rios allemães, libertando-se assim, das servidões estabelecidas no Elba, no Oder, no Niemen, no Danubio e no Reno.

Em consequencia do restabelecimento da soberania allemã em suas aguas territoriaes, novas regras foram estabelecidas para a passagem dos navios de guerra pelo Canal de Kiel; estes, bem como os "navios empregados para fins de guerra", não poderão de ora avante penetrar no canal, sem terem préviamente e dentro de prazos estabelecidos, solicitado a respectiva auctorisacão por via diplomatica.

O Canal de Kiel, tambem chamado Canal Kaiser Wilhelm, foi concluido em 1895; dez annos mais tarde foram iniciados os trabalhos de alargamento que o tornaram accessivel aos grandes encoucaçados e que só ficaram concluidos poucos mezes antes da grande guerra, tendo custado onze milhões de libras.

As fortificações estabelecidas nas proximidades de suas boccas foram, de dois annos para cá, consideravelmente reforçadas.

O Canal de Kiel representa para a Marinha Allemã, até certo ponto, um papel analogo ao de Panamá para os Estados Unidos; sua utilização fixa um limite maximo proximo de 35.000 tons. para a passagem dos grandes navios de guerra.

As dimensões do Canal são as seguintes: Comprimento 99 kms. profundidade media 11 metros, largura na superficie 105 metros, no fundo 44 metros. Existem ao longo do percurso 11 estações de parada permitindo o cruzamento dos grandes navios.

(*La Revue Maritime*, Junho de 1937).

#### REVISÃO DO TRATADO NAVAL ANGLO-ALLEMÃO DE 1933

Segundo informações do correspondente diplomatico do *Times*, de 25 de Abril ultimo, está virtualmente terminada a elaboração dos dois tratados navaes que a Grã-Bretanha vae celebrar separadamente com a Allemanha e a Russia. Elles deverão ser assignados em Londres, logo que se apresente uma oportunidade favoravel.

A base dos dois tratados será a acceitação, por parte da Allemanha e da Russia, dos limites de deslocamento dos navios por categorias e do calibre de seus canhões, estabelecidos pelo Tratado Naval de Londres de 1936, de que são signatarias a Inglaterra, a França e os Estados Unidos.

Aquelles limites, entretanto, soffrerão certas restricções. A Allemanha fez valer o seu direito á uma porcentagem de 35 % dos cruzadores britannicos da classe A, direito que lhe é assegurado pelo accordo de 1935. Como foi resolvido pelo Tratado de Londres fazer-se uma pausa na construcção dos cruzadores da classe A e como esse tratado estabelece um limite de deslocamento de 8.000 tons. e canhões de 155 m/m, foi feita a esse respeito, uma excepção para a Allemanha.

Assim o Reich ficará auctorizado a construir cinco cruzadores de 10.000 tons., artilhados com canhões de 203 millímetros; já foram batidas as quilhas de tres e se a Allemanha quizer construir os outros dois, deverá dar aviso á Grã-Bretanha.



Quanto á Russia acredita-se que haverá duas excepções principaes:

1.<sup>a</sup> — O direito de montar canhões de 180 m/m. (em vez de 152 m/m como estabelecido no tratado) em sete cruzadores, podendo fazer o mesmo em tres outros navios, sob a condição de aviso á Grã-Bretanha; quatro desse cruzadores já se acham em construcção;

2.<sup>a</sup> — O direito de ultrapassar, no Extremo Oriente, os limites fixados pelo accordo, se o Japão, que não está sujeito a nenhum tratado, tomar a iniciativa. Esses navios, entretanto, deverão ser construídos em aguas extremo-orientaes onde serão conservados e aviso será dado á Grã-Bretanha.

Os dois tratados prevêm a troca de informações navaes e communicações sobre o andamento dos programmas de construcções, respectivamente entre a Grã-Bretanha, a Allemanha e a Russia. Taes informações não serão communicadas a terceiros.

(*La Revue Maritime*, Junho de 1937).

## A PESCA NA ALLEMANHA

A *Pêche Maritime* em seu numero de 15 de Março publica interessante noticia sobre o impulso dado á pesca pelo Reich e sobre o desenvolvimento que ainda pretende dar á industria pesqueira.

A diminuição do poder acquisitivo do consumidor allemão havia causado até o anno de 1931, uma diminuição na producção, reduzida ao valor minimo de 80 milhões de marcos. Em 1932 porém, elevou-se á 100 milhões, em 1935 á 120 e as estatisticas de 1936 indicarão, quando publicadas, um notavel augmento. Com effeito, emquanto em 1935 a descarga diaria de 1.500 toneladas de pescado na doca de Wesermunde era considerada como um maximum, em 1936 aquelle algarismo elevava-se normalmente á 2.000 tons. Tal resultado em tão pouco tempo foi devido aos seguintes factores:

a) Propaganda racional e activa em favor do consumo do peixe; propaganda exercida sob a fórma de conferencias, experiencias, receitas culinarias; consumo obrigatorio no exercito, marinha, policia, hospitaes, etc.; consumo de productos ictyologicos como soccorro in-

vernal; abertura de novos postos populares para o preparo do pescado, etc.; applicação da tarifa preferencial para o transporte interno. O consumo elevou-se á 11 ou 12 kilos por habitante, por anno, dos quaes 10 provenientes da pesca maritima;

b) Protecção da produção allemã com limitações da entrada do artigo estrangeiro: deu-se, assim, por exemplo, um impulso na fabricaçã, no paiz, da farinha de peixe, dois terços da qual eram importados do exterior. A produção de conservas tambem se desenvolveu; em 1932 ella attingia á 60 % do valor da de 1929 e em 1936 se elevava á 119 milhões de marcos, utilizando 229 milhões de kilos de peixe, ou seja, mais ou menos um terço da produção germanica;

c) Rejuvenescimento da frota, especialmente de alto mar, iniciado por impulso official e proseguido com os recursos exclusivos da industria privada. Foram construidos 53 moto-cutters, 30 chalupas, etc., de 1932 até hoje;

d) Creação em 1935 da Associação Principal da Industria Pesqueira Allemã, (*Hauptvereinigung der Deutscher Fischindustrie*) que reúne todas as industrias relacionadas com a pesca maritima de alto mar e costeira, conservação do pescado, fabricaçã de sub-productos etc. A Associação tem por objecto disciplinar os mercados no interesse do consumidor e da industria, regular a produção de accordo com as necessidades, disciplinar a venda, providenciar para regular o consumo, controlar os preços, etc.. A Associação mantém-se com as contribuições dos socios, os quaes ficam sujeitos á punições disciplinares em caso de não cumprimento das obrigações que lhe são impostas.

Apezar dos brilhantes resultados já obtidos, está em estudos um novo *Plano Quatrienal* destinado a saturar o mercado interno com a produção nacional, compensando a insufficiente produção de carnes e outras materias alimenticias. Em memorandum recentemente publicado consta o projecto governamental da construcção de 35 *trawlers* de dimensões ainda não attingidas até hoje, 27 dos quaes já estão encommendados. "Os aperfeiçoamentos introduzidos nessas embarcações farão com que ellas possam produzir o triplo dos navios actuaes"; a flotilha de lugres de alto mar será accrescida de 70 a 80 unidades, a pesca do arenque de 30 unidades, perfazendo assim, um total de 215-220 navios.

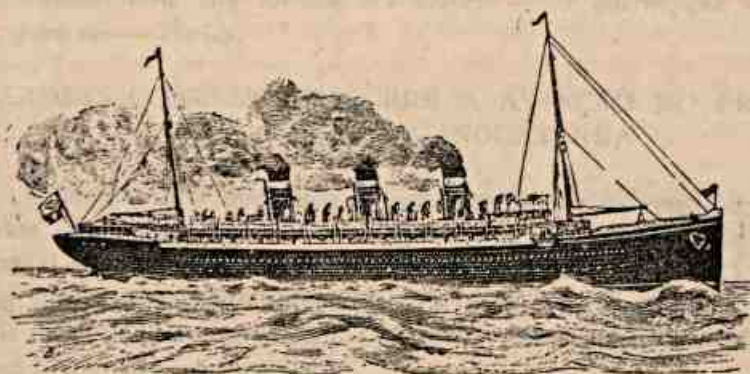


Tambem a pesca costeira "viveiro de excellentes marujos, reserva da Armada" será desenvolvida; "considerações de ordem militar não foram estranhas ao programma do desenvolvimento deste ramo da industria".

A maior produção importa no desenvolvimento dos meios de manipulação e transformação; o "Plano" prevê, por conseguinte, a ampliação dos portos de pesca; novas fabricas de conservas serão installadas, os transportes intensificados e uma accentuada propaganda será desenvolvida com o objectivo de augmentar o consumo.

(*Rivista Marittima*, Junho de 1937).

A. R.



# AVIÕES E



# SUBMARINOS



SUMMARIO — *Algumas conclusões sobre a aviação no programma naval da Inglaterra— Um museu "Zepelin" — Desenvolvimento da aviação — Fortalezas voadoras — A inferioridade do submarino no combate propriamente dito — A aviação de guerra na Inglaterra—As perspectivas do submarino no combate naval— Fabrico improvisado de hydrogenio a 200 atmosferas para balões — Papel da aviação na conducção da guerra naval — O submarino: teria elle perdido seu valor? — A guerra que está para vir — Varias.*

## ALGUMAS CONCLUSÕES SOBRE A AVIAÇÃO NO PROGRAMMA NAVAL DA INGLATERRA

Após laboriosas discussões o novo programma de construcções navaes britannicas acaba de ser adoptado. Tratava-se sobretudo de saber si se devia incluir couraçados de preço muito elevado (1) no programma de novas construcções. De mais, elles arriscam-se — mais que qualquer outros navios — em ser especialmente escolhidos como alvos para o torpedo (2).

(1) A este respeito podemos, comtudo lembrar que são elles os navios que custam menos por tonelada, e os que mais duram.

(2) Devemos salientar serem necessarios muitos tiros felizes de torpedo para que se tenha razão, e que o crescimento das velocidades milita em favor do grande navio.



Emfim o prodigioso desenvolvimento da aviação, no decurso destes tres ultimos annos, constitue um perigo respeitavel para os navios de linha por motivo de sua vulnerabilidade.

Em seguida á um inquerito feito sobre esse assumpto, o relatório inglez que acaba de apparecer conclue que, si certas circumstancias favorecem o avião, a ausencia de experiencias reaes no decurso de uma guerra, taes quaes as precauções tomadas na construcção, inda justificam o lançamento das quilhas de navios de linha.

Estes serão pois fortemente protegidos contra as bombas de avião (as caldeiras estão isemptas de um ataque directo), o que implica não sómente no couraçamento das cobertas, mas tambem numa innovação para installação das chaminés. O convez blindado deve ser na realidade, obrigatoriamente perfurado para a descarga dos gazes quentes, e nos actuaes couraçados, uma secção importante da superficie do navio (no proprio centro) põe a embarcação á mercê de uma bomba commum. No novo typo de couraçado britannico, as chaminés serão, ao contrario, protegidas por um couraçamento horizontal que sem ser ligado inteiramente ao resto do convez blindado — e assim permittindo aos gazes deste escaparem-se contornando-o — interdita entretanto o accesso das bombas aéreas, mesmo bem dirigidas, ás cobertas do navio.

Entretanto, a defesa do navio de linha é assegurada não sómente pela espessura das couraças, mas tambem pelo tiro anti-aéreo. Ora, desde cerca de dois annos, este tiro foi aperfeiçoado não só em seus methodos como em seu debito. Além do que o navio de linha é acompanhado de outros navios participando da sua defesa e cujos canhões anti-aéreos vêm ajuntarem-se (numericamente) aos dos do grande navio, para executar os tiros de barragem. De outro lado, as considerações estrategicas tiveram grande influencia quando foi tomada a decisão. Com effeito, a defesa do Imperio Britannico abrange a protecção de rotas maritimas em todos os oceanos. A mór parte dessas linhas está fóra do alcance efficaz da aviação de um possivel inimigo, mas não dos cruzadores de superficie. E' pois necessario reduzir sua marinha á impotencia, o que exige de parte do adversario a presença de navios de linha superiores em numero e de real valor militar.

A propria vigilancia no mar não pode ser feita apenas com aviões devido ás circumstancias meteorologicas, de obscuridade, e das difficuldades do ponto no mar".

No programma britannico de 1936, lemos em *La Science et la Vie* que ao par de dois couraçados estão encommendados com vivo interesse dois navios aeródromos "Illustrious" e "Victorious" de toneladas accórdes ao tratado de Londres de 1936.

Quanto aos novos submarinos, elles são de tres typos: um submarino lança-minas da classe do "Porpoise"; quatro submarinos da classe do "Triton" e quatro submarinos de uma nova classe, chamada "Unity".

Emfim; tres sloops draga-minas da classe Haleyon, dois escoltadores da classe "Bittorn", dez navios de typos diversos.

E' um total de 180.000 toneladas postas nos estaleiros desde 1º de Janeiro; mas, todas as encommendas estão já feitas ou preparadas de tal forma que os materiaes estão promptos e justos a serem levados ás carreiras e assim os navios permanecem nellas um tempo minimo. São na realidade os inglezes e allemães que mais rapidamente constróem seus navios.

### UM MUSEU "ZEPPELIN"

A "Companhia dos Estaleiros de Zeppelins" em Friedrichshafen mantem, no seu edificio da administração, um interessante museu sobre a historia e o desenvolvimento das aeronaves. Esse museu que é muito visitado já começou com uma pequena colleccão e agora occupa diversas salas e receberá brevemente seu proprio lar. Alli serão expostos em doze secções os modelos de todos os Zeppelins construidos, acompanhados por photographias e plantas que dizem respeito aquellas aeronaves, desde o bater da quilha até as suas diversas viagens. Tambem algumas peças serão expostas.

Especial interesse despertará no publico a reprodução duma legitima gondola dum Zeppelin. Debruçando-se nas suas janellas os visitantes gozarão perfeita vista sobre uma paysagem alpina com uma cidade e algumas aldeias. Em memoria ao grande inventor dos dirigiveis, o conde Zeppelin, será ornamentado o "hall" de entrada do museu.

### DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO

O Sr. William Enyart, secretario da Associação Nacional pelo Desenvolvimento da Aviação, de regresso de longa estada na Europa, publicou um relatorio no qual declara que durante o anno corrente



deverão ser construídos no Velho Mundo cerca de vinte mil aviões militares de caça e bombardeio. Affirma que as forças aéreas da Europa se elevam, presentemente, a 25.000 aparelhos, assim distribuídos: URSS, 7.500; Alemanha, 5.500; Italia, 5.500; França, 4.000; Inglaterra, 3.500. O relatório menciona, particularmente, a expansão aérea do Reich, onde, segundo calcula, trabalham na industria aeronautica de cinquenta a sessenta mil operarios technicos.

### FORTALEZAS VOADORAS

Tornou-se classica essa expressão para designar os aviões muito grandes, de bombardeio ou de combate, erigidos de metralhadoras. Certamente é relativamente facil — escreve H.B. em *L'Illustration* — desde que as fuselagens attingiram dimensões importantes, nellas multiplicar os postos de tiro dando á cada um delles um campo de acção tal que, todos os pontos da esphera circumscripta ao aparelho, fiquem debaixo do fogo de uma ou mais armas. Temos entretanto que todos estes mastodontes — que por falta de uma blindagem que não receberam, devem guardar alguma capacidade de carga — são "couraçados de madeira": sua estructura evocaria mesmo antes — tão necessario é "fazer leve" — as de certas canoas desmontaveis, com cavername metallico ou de madeira, recebendo um revestimento de tela impermeavel. Já então algumas metralhadoras abriam brechas nas azas ou na fuselagem dos aviões bem enquadrados na "gerbe"; e o emprego, que seria em breve generalizado, dos canhões de 2 a 3 centímetros de calibre a bordo dos aviões de caça e de combate, levamos a pensar que, num engajamento aéreo, os impactos experimentados nas azas ou nas governaduras são frequentemente decisivos.

Vem logo ao pensamento que, sobretudo nas acções diurnas, é mais importante evitar o ataque do que se achar fortemente armado para responder á elle; dahi a tendencia actual, commum ás principaes aviações militares, de procurar acima de tudo as maiores velocidades, mesmo para aviões de bombardeio. Estas performances muito altas — 400 á 500 kms. de velocidade maxima — exigem enormes potencias, uma vez que os grupos motores, construídos em serie industrial e bem estudados, apenas desenvolvem de 700 á 900 C.V. Disso resulta que os monomotores e os bimotores rapidos de bombardeio, que parece deveriam constituir a principal dotação offensiva dos exercitos aéreos europeus em 1938, são aviões relativamente pequenos, pesando 4 á 6 toneladas em ordem de marcha.

Entretanto existem, trimotores e quattrimotores de bombardeio, no mais recente equipamento das esquadrihas.

Os trimotores são os Savoia S-81, bombardeadores italianos postos em evidencia na actualidade — desde um ou dois annos — por suas intervenções na Ethiopia e na Espanha. No momento em que estes apparatus sahiram da construcção, sua velocidade de cruzeiro, proxima de 300 Kms. hora, graças aos motores de cerca de 2.200 CV., punha-os ao abrigo de ataque dos apparatus de caça. Nestas condições seu armamento defensivo foi reduzido a pouca coisa e mui longe de ser "fortalezas voadoras", os Savoia S-81 eram rapidos "transportadores" de bombas ou de "Ypсите" e dahi tudo sacrificar-se á esta funcção.

Desde então os monoplanos de caça reconquistaram — sem duvida provisoriamente — a mór parte da "margem da velocidade" que ainda é a condição de sua intervenção, quiçá de sua efficacia no combate. (E' mister não esquecer, realmente, que um proprio caçador um pouco mais lento que seu adversario bombardeador pode alcançar a decisão *de que ha combate*, transformando em velocidade instantanea as vantagens de altitude ou de posição que a sua technica especial lhe proporciona).

E' então que, para os bombardeadores diurnos expostos á esses mãos encontros, o armamento defensivo retoma seus direitos e póde accarretar vantagens para o avião enorme, "fortaleza voadora". O mais notavel e recente exemplo desta technica é o Boeing YB-17 americano.

Na realidade a aviação americana encommendou apenas treze exemplares deste typo, dos quaes sete já lhe foram entregues, e que derivam de um modelo de 1935, o Boeing 299, o qual, em sua epoca, fez sensação devido á velocidade que desenvolvia. Tudo nos leva a crer que estes materiaes — tal qual o Boeing XB-15 mais consideravel ainda e cuja construcção durou tres annos — são sobretudo destinados ao ensaio systematico de uma formula interessante, mas muito discutivel.

#### *Aviões de transporte*

E' interessante aqui reproduzir agora os informes que *La Prensa* de 18 de Julho fornece sobre doze grandes aviões de transporte em construcção na Grã-Bretanha.



Eil-os "A grande fabrica de aviões W. G. Armstrong Whitworth Aircraft Limited, de Mamble, Southampton, está construindo para a Imperial Airways, segundo é annuciado, doze grandes aviões de transporte que figuram entre os maiores do mundo.

Varias dessas poderosas aeronaves serão empregadas nas rotas continentaes da Imperial Airways: outras serão especialmente equipadas para os serviços terrestres do Imperio Britannico em combinação com o serviço dos grandes hydroaviões.

Estes gicantescos aeroplanos — diz o correspondente da North American Newspaper Alliance em Londres — assignalam um progresso essencial no plano que a Imperial Airways desenvolve para seus serviços com grandes apparatus, capazes de assegurar aos seus passageiros rôtas regulares, entre os centros importantes separados por consideravel distancia, com toda classe de commodidades e com grandes reservas de poder (?!) e de combustivel.

#### A INFERIORIDADE DO SUBMARINO NO COMBATE PROPRIAMENTE DITO

Mesmo em França certas personalidades qualificadas não proclamaram que o submarino é muito lento, tanto na superficie como em immersão, e que a característica essencial da evolução dos navios de guerra em geral, desde o começo deste seculo, tende ao contrario, para o crescente augmento da velocidade? A velocidade dos navios linha foi assim multiplicada por 2 (cerca de) e a velocidade dos navios ligeiros por 1.5 (cerca de), e a dos contra-torpedeiros e torpedeiros por 1.7 (cerca de).

Ora, a velocidade do submarino quasi nada mudou, tanto immerso como emerso. Não ultrapassando 20 milhas na superficie, como poderia um submarino acompanhar uma esquadra cuja velocidade media fosse de 30 milhas? Se o submarino no momento do combate encontrar-se, por azar, na necessidade de immergir, elle que mergulhado não pode exceder 10 milhas em velocidade, elle não poderá assim evoluir em busca de posições favoraveis para o lançamento de um "torpedo" contra moveis navegando com 30 e até 40 milhas. Qual seria além disso o valor de um "torpedo", de um projectil, em summa, que não se deslocasse mais depressa que o alvo?

O submarino não é pois evidentemente uma arma de combate naval propriamente dito”.

Permitta-se-nos já uma observação. Fazemol-a pelas palavras de um illustre compatriota do Articulista: “Não tememos, e sim bem ao contrario, gritamos bem alto (mesmo sob o risco de sermos considerados retrogrados) que a velocidade não é uma força, mas um meio de fazer valer a força...” ponderada observação do Al.<sup>te</sup> René Davelny, em sua “Strategie”. E é esse mesmo illustrado official quem, empós a Grande Guerra, buscando os ensinamentos possiveis de tirar della, responde antecipadamente á objecção do seu jovem collega: “E’ opinião bastante espalhada que os submarinos não necessitam de velocidade. E’ entretanto incontestavel que *elles teriam um rendimento bem maior se pudessem lutar com maior velocidade que os navios de superficie que elles caçam. Não ha duvida. Essa pouca velocidade é uma desvantagem, mas não uma incapacidade para a guerra. Também os couraçados não teriam um rendimento bem maior se tivessem maior velocidade? Não foi até a propria França que creou e desenvolveu o navio por ella chamado “cuirassé rapide”, e no qual o poder principalmente defensivo é sacrificado á velocidade?”*

O sacrificio, ao contrario, da velocidade no submarino em prol da invisibilidade, não é analogo? Não visam ambos forçar o combate em condições não desejadas pelo adversario? Isso é incontestavel, parece-nos.

Mas apesar de tudo, nós vemos nos Estados Unidos officiaes, do valor de um Captain Charles Gill, escrevendo em 1918 sobre “Naval Lessons of the War” assignalarem: Submarinos serão necessarios para ajudar a defesa das costas e também para *operar como uma sub-divisão tactica da esquadra.*

E, em 1920, no memorandum apresentando ao Parlamento da Grã-Bretanha o orçamento naval de 1920, o 1.<sup>o</sup> lord do Almirantado — apesar de proclamar a inabilidade dos submarinos ante os navios de guerra, inefficacia inda agora apregoada pelo Commandante Pelle des Forges — esse 1.<sup>o</sup> Sea Lord nelle faz resaltar a necessidade da “Home Fleet” dever abranger três flotilhas de submarinos.

E a ininterrupta incorporação de submarinos ás esquadras do Imperio Britannico, inda ha pouco detentora do maior submarino do mundo, dizem melhor sobre a significação de taes assertos.



## AL AVIAÇÃO DE GUERRA NA INGLATERRA

Informa a agencia Havas que "emquanto na aviação britannica, o recrutamento de officiaes e soldados continúa a effectuar-se nas melhores condições, as outras armas do exercito lutam com difficuldade para preencher os seus claros. Ha actualmente, no exercito, 980 vagas de officiaes, não havendo candidatos para ellas".

Apesar disso esse communicado termina assim: "A aviação é em parte responsavel pela falta de officiaes nas outras armas. Durante os ultimos dois annos, para 2.400 vagas de pilotos militares apresentaram-se 14.000 candidatos e para 21.000 vagas de simples soldados inscreveram-se 65.000 candidatos.

Segundo informa o *British News*, sabe-se que:

O Corpo de Aviação Real (Royal Air Force) compõe-se de tres divisões principaes. A que se dedica á defesa da Metropole denomina-se Divisão Aérea Metropolitana. As outras unidades constituem as divisões do ultramar e a Aviação Naval. Para essas tres divisões está em execução um programma de expansão que é o maior de todos na historia da aviação britannica. E assim é que lá para os fins do proximo verão (da Europa) espera-se que a Divisão Metropolitana se componha de 1.500 aeronaves de primeira linha, numero esse que augmentará em 1939 para o total de 2.600 aeronaves.

As despesas orçadas para a aviação militar attingiram a um numero assombroso. Ha tres annos a quantia total votada foi de 20.363.000 libras. Para o corrente anno o orçamento augmentou para 88.588.000. Desta enorme verba obter-se-á 56.500.000 libras por meio de emprestimo. A apropriação de 2.499.000 libras para a aviação civil representa um augmento de 1.555.000 libras sobre a quantia destinada para esse fim no anno passado. A quantia total destinada aos serviços technicos, municciamento e investigação é de 48.132.000 libras. Para obras, edificios novos e terrenos gastar-se-á 18.525.000 libras, o que incluye a preparação de novos aeródromos. O programma actual, comprehende tambem, um schema para a installação em Londres de quatro depositos de balões de barragem para a defesa da Capital. Tambem foi augmentada a provisão para o pessoal que passou de 55.000 homens para 70.000, isto respectivamente de 1936 para 1937. Para fazer face ás grandes reservas necessarias de pessoal para essa arma, está se organizando

uma corporação de voluntarios denominada "Royal Air Force Volunteer Reserve". — Este schema tem por fim, além de outros, a admissão de jovens para serem treinados como pilotos, sem que para isso tenham que interromper suas occupaões civis.

## AS PERSPECTIVAS DO SUBMARINO NO COMBATE NAVAL

O capitão de fragata H. Pelle des Forges, em artigo sob esse titulo inserto em *La Science et la Vie* de Fevereiro proximo passado, considerando ser isso uma das questões mais controvertidas na actualidade, busca explicar porque ella o é.

Repetindo na integra suas apreciaveis considerações, permittemos-nos porém fazer por vezes em torno della algumas ponderações.

"Qual será o papel do submarino na futura guerra maritima?"

Eis um dos mais discutidos problemas que os estados maiores das Marinhas têm a resolver. Ora si no decurso das discussões das convenções navaes, dois partidos sempre se defrontam, um pedindo a suppressão do submarino e o outro, ao contrario, reclamando energicamente sua manutenção, isso por si só basta para provar que as mais autorisados opiniões podem comtudo divergir em tal questão".

Já nesta introduccão teremos que fazer alguns reparos. O titulo indica que a previsão que vae ser feita no artigo refere-se ao submarino no combate. Todavia elle o annuncia perguntando qual será o seu papel na conducção da guerra maritima.

Fundamentalmente objectaremos que o emprego de um novo methodo de guerra ou mesmo de uma nova arma, não pode ser restringido á sua applicação tactica. Assim, achamos preferivel a pergunta ao titulo, porque realmente o problema a ser resolvido pelos estados maiores, problema simplesmente esboçado quando da grande guerra, na infancia do submarino, é em relação á esse navio na conducção da guerra, cujo desideratum é o combate, e cujos preliminares — phase talvez a mais importante — é a preparação para a guerra, na qual forçosamente o papel do submarino vem impor modificações bem profundas em quaesquer idealizações porventura feitas á sua revelia.

Outrosim cumpre reflectir sobre o sentido das opiniões dos que pedem a suppressão do submarino e da daquelles que ao contrario reclamam energicamente sua manutenção. E' facil logo vêr que



o desejo da supressão partindo dos estados maiores de certas forças navaes, de logo patenteia que esses estados maiores estão plenamente convictos de sua actuação efficaz e assim procuram eliminar o emprego do submarino. Si assim não acontecesse elles ficariam ao contrario satisfeitos com os gastos improductivos feitos alhures com os submarinos e destinavam ás dotações á elles correspondentes ao reforço de suas forças de superficie e aéreas. Mas voltemos ao estudo do Commandante Pelle des Forges.

### *O importante papel do submarino na guerra naval*

Contrariamente, outros especialistas — tanto aqui como no estrangeiro — estão longe coparticipar desta opinião. Elles vêm, com effeito, que o combate naval não consiste apenas no choque de duas linhas de alto bordo, mas também de todos os navios que o acompanham. Nestas condições, o submarino pôde desempenhar um papel de primeira ordem. Eis aqui um exemplo: no mar do Norte, a simples existencia de submarinos obrigou, no decurso da guerra 1914-1918, as duas esquadras de alto bordo a evacuem o terreno". Elles só occasionalmente appareceram allí, e tomando então as maiores precauções.

Não foi o medo dos submarinos allemães (como o do das minas) que forçou o almirante inglez Jellicoe, commandante da Grand Fleet, quando da batalha da Jutlandia (31 de Maio — 1 de Junho 1916) a virar de bordo? Elle deixou assim escapar — dispondo inteiramente de forças numericamente superiores — a unica occasião de encontrar o inimigo.

Os inglezes bem podiam eliminar o perigo das minas utilizando seus draga-minas protegidos por grandes unidades, e assim approximarem-se das bases allemães e exercer sobre ellas um bloqueio tal qual o que se praticava outrora; mas o submarino allemão de per si só deu um golpe de mão em taes empreendimentos por parte do adversario.

E' verdade que hoje em dia a acção submarina contra um navio de superficie rapido tem muito menos chances de successo. Deve-se concluir disso que o submarino não mais é o complemento indispensavel de toda a esquadra de superficie? Somos de opinião que aquelle que renunciar seu emprego abandonará *ipso facto* ao seu adversario sua propria segurança e lhe entregará seu commercio marítimo.

Este ultimo teria desde logo a faculdade de se estabelecer na orla dos campos de minas, para dragal-os em seguida, si dispuzesse de forças sufficientes. Gozaria de um descanso diurno para as guardiões dos navios de superficie, que seriam por isso isemptas da "vigilancia anti-submarina", serviço depressivo para os vigias.

No actual estado de coisas o submarino é ainda um elemento primordial chamado a assegurar funcções efficazes na guerra naval, quer contrariando os movimentos estrategicos e tacticos do inimigo, quer paralyzando o abastecimento por mar das nações belligerantes, quer executando emfim as missões de esclarecimento. A Allemanha, que acaba de bater a quilha de varios submarinos, não tem a intenção nem a faculdade de destinar estas unidades á um combate naval propriamente dito (abstracção feita do mar Baltico). Si ella retomou — a grosso modo — a construcção dos submarinos foi para bloquear portos (submarinos lança-minas), atacar as linhas de communicações, deslocar os grupamentos tacticos das forças adversarias em evolução, e proseguir sobretudo na destruição pela guerra de corso, dos comboios de abastecimento. É com esses diferentes pontos de vista que o submarino justifica sua existencia. Ajuntaremos ainda que por sua acção "potencial", estes navios arruinam a economia das forças inimigas obrigando seu commando a distrair com elles uma grande parte dessas unidades que são mandadas para os theatros de operações mais affecta los (opinião do primeiro ministro australiano Hughes, que reconhece que, num futuro conflicto, será impossivel á seu dominio enviar como o fez no passado, comboios de combatentes para a metropole, caso a hegemonia dos mares escape-se das mãos da Grã-Bretanha devido ao submarino e o avião).

*O progresso tecnico desenvolve a potencia offensiva e defensiva do submarino*

Os submarinos realmente estão novamente na ordem do dia das preoccupações dos almirantados, depois que III<sup>o</sup> Reich construiu um grande numero delles e depois tambem que o famoso motor unico para sua propulsão (da qual se falla ha muito tempo nos meios dos engenheiros de construcções navaes) tornou-se uma realidade na marinha allemã (1). Lembremo-nos que os submarinos são

(1) Revista Maritima Brasileira — Março-Abril de 1937 — pg 913.



propulsionados na superfície por motores Diesel de óleo pesado, e em imersão por motores eléctricos com baterias de acumuladores porquanto os motores á combustão esgotariam realmente com rapidez o ar confinado num submarino navegando immerso. Nós mostramos, em compensação, os inconvenientes dos acumuladores, pesados, atravancadores, perigosos (incendio) e custosos (muitos milhões para as grandes unidades submarinas). Foi para obviar taes inconvenientes que os engenheiros procuraram, desde longo tempo, um *motor unico* capaz de assegurar conjunctamente essas duas missões tanto para a navegação na superfície como para navegação em imersão. Parecia que, da trintena de submarinos recentemente construidos pela Allemanha, dois terços (de pequena tonelagem 250 á 300 t.) seriam equipados com este motor, cujo funcionamento nós explicamos aqui.

Além disso, libertos de seus acumuladores tão incommodos estes pequenos submarinos teriam, por esse facto mesmo, o seu raio de acção augmentado. Esta força seria, diz-se, completada em breve por doze submarinos de uma maior tonelagem (6. de 300 t e 6 de 750) accionados accôrde os mesmos principios annunciados para os submarinos de 250 t. Na opinião dos especialistas, estas flotilhas de submarinos propulsionadas por um motor unico (motor á hydrogenio e oxygenio) serão mais le temer que os precedentes tanto para a offensiva como para a defensiva, devido ás suas qualidades militares mais apuradas: velocidade, raio de acção, armamento (2).

É provavel que para os *grandes* submarinos allemães inda em construcção a propulsão por um motor unico abranja alguns dispositivos permittindo dispôr de maiores quantidades de combustivel (hydrogenio) e de comburente (oxygenio) graças á electrolisadores (decomposição da agua pela corrente electrica produzida pelo systema motor-dynamo) que permittem armazenar os gazes produzidos sob forte pressão (20 atmospheras). Existe em "Patnamt" (Berlim) muitos brevets dando a descripção precisa de installações analogas. (3)

---

(2) O angulo de imersão dos submarinos, e que é mister limitar para não revirar as intallações dos acumuladores, pôde ser por conseguinte grandemente augmentado.

(3) Mas estes electrolisadores sob pressão deixam muito a desejar na pratica.

Esse dispositivo apresenta além disso, a vantagem de pôr á disposição da equipágem um aprovisionamento de ar respiravel (oxygenio) sem appellar para as reservas de ar comprimido actualmente installadas a bordo dos submarinos; consequentemente, a duração da immersão do navio póde ser muito maior. (4)

Na França como na Inglaterra, especialmente, estes problemas de propulsão dos submersiveis são estudados no intuito de se conseguir soluções realmente satisfactorias. É mister não acreditar, com effeito, que a Marinha allemã conserve, por muito tempo neste ponto de vista, o avanço que obtivera na navegação submarina. Acresce ainda, que suas facultades de construcções rapidas (cerca de dez mezes para um submarino) estão ainda longe de ser igualadas pelos estaleiros e arsenaes das outras potencias navaes.

#### FABRICO IMPROVISADO DE HYDROGENIO Á 200 ATHMOSPHERAS PARA BALÕES

Pierre Devaux já num artigo publicado por *La Nature* assignalou o grande interesse que apresentam para a defesa anti aerea os objectivos isolados ou grupados, a technica dos balões captivos de protecção á uma grande altura: 7.000 metros e mesmo mais.

No estado actual do problema e em face de um dos maiores perigos que podem ameaçar as populações civis, esta arma defensiva proporciona, enfim e realmente, uma resposta aos progressos da aviação de bombardeamento.

Sem duvida, a artilharia de defesa contra aeronaves (D.C.A.) e a aviação da caça são mais que nunca necessarias, mas ellas constituem uma protecção incompletã, uma rêde de malhas muito largas, que póde deixar passar alguns aparelhos inimigos. Apenas, alguns balões em numero sufficiente, elevando-se ao cair da noite em pontos judiciosamente escolhidos e variando ligeiramente de uma noite para outra, e assim desconhecidos para o inimigo são capazes de formar no céu uma barreira intransponivel.

Em seguida o Articulista abeira: As possibilidades actuaes — As difficuldades de armazenagem — Producção directa a 200

---

(4) O motor unico de hydrogenio-oxygenio não produz o gaz de descarga como os motores communs. O submarino, por conseguinte, não deixa apparecer na superficie as bolhas que denunciam sua presença.



atmospheras — Uma “devitrificação” vantajosa — Uma “revolução” na Aeroestação.

Finaliza Pierre Devaux assignalando que: Para a defesa das cidades o novo processo traz-nos igualmente qualidades de mancabildade, rapidez e economia e consegue focalizar este notavel meio de protecção.

Do balão captivo as populações civis têm direito de esperar repouso e segurança.

### PAPEL DA AVIAÇÃO NA CONDUÇÃO DA GUERRA NAVAL.

Um official inglez, apoiado em argumentação, affirmou recentemente que, si a Grã-Bretanha acreditou ter sido uma operação vantajosa ceder (no mar do Norte) á Allemanha a ilha de Heligoland (em 1890) em troca de Zamzibar (Éste-Africano) elle deve agora reconhecer que o abandono desta ilha constitue uma seria ameaça.

Realmente, os Allemães não deixaram de fortificar esta ilha rochosa, donde perigo para os inglezes, sobretudo depois do desenvolvimento da aviação. Lemos em *La Scienza et la Vie*.

Heligoland cercado desses illotes igualmente fortificados: Sylt, Amrum, Borkum, Nordervej, Wangersoog, formam assim uma linha de fortificações avançadas (em relação ao littoral allemão propriamente dito) de um real valor tactico sobre o mar do Norte, uma vez que a costa ingleza é, ao contrario, totalmente desprovida de fortificação.

É realmente para o Reich, uma excellente base de partida para bombardear, por via aerea, os centros industriaes situados na parte oriental da Gra-Bretanha. Os “bombardeadores” inimigos já estariam apenas a algumas dezenas de kilometros do littoral inglez, quando os patrulhadores britannicos fossem alertados!

Um raid proveniente da Inglaterra seria, ao contrario, assignalado bem antes que os aparelhos britannicos sobrevoassem o territorio allemão graças ao papel que representaria essa zona avançada das ilhas Heligoland, tendo de alguma fórma o papel de postos avançados e donde poderiam alçar vôo os aviões da defesa para contra-atacar as forças do assaltante.

Além disso, a marinha allemã, esclarecida pela aviação pôde presentemente interditar o passo de Heligoland á todo navio inimigo que pretenda penetrar na bahia, que se torna assim um lago allemão,

excellente para effectuar as formações de combate destinadas a ir atacar a esquadra inimiga evacuanlo *livremente* o mar do Norte.

## O SUBMARINO: TERIA ELLE PERDIDO SEU VALOR?

Em o nosso ultimo numero reproduzimos a primeira parte deste rapido estudo de Sir Herbert Russel, publicado no *The United Services Review*. Agora vamos á sua conclusão:

### *Distribuição strategica*

Captain Bartenbach não conseguiu differenciar as funções especificas dos submarinos britannicos, tal qual fizera no caso para os diversos typos francezes. Elle diz sómente, pela importancia da consideração, que os navios pequenos são maneiros para o trabalho nas aguas que circundam as Ilhas Britannicas e de um modo geral que os submarinos estão estacionados de fórma tal que os maiores, basados em Malta, "podem attingir todo o Mediterraneo". Mas, como nós sabemos, por mais longinqua que seja feita a maior concentração da força submarina britannica para a base da China quinze navios typo oceanico serão estacionados em Hong-Kong. Poderá isso parecer nada mais que uma simples explicação, mas é obvio ser antes, e essencialmente, uma disposição defensiva, porquanto todas as forças navaes ultramarinas acham-se defensivamente estacionadas.

Parece um illação natural que a principal potencia submarina, actualmente a França, considere o extenso e intenso uso dessa arma no caso de guerra, enquanto que a mais fraca potencia submarina, actualmente a Grã-Bretanha, mostre-se menos impressionada com taes methodos. Comtudo, ainda não estamos seguros que essa seja a conclusão certa. Nós certamente olhamos a competição na construcção dos submarinos como absolutamente identica, porquanto o submarino é, pelo menos, uma resposta effectiva ao submarino. Nem, como já tivemos occasião de suggerir, nós devemos imaginar que o nosso Estado Maior Naval esteja muito propenso á qualquer idéa tendendo á um desenvolvimento intensivo da campanha contra o commercio inimigo. Mas, esta necessidade não implica numa diminuição do valor naval do submarino. Dentro de duas horas da expiração do ultimatum aos navios Allemães a flotilha de Porth-



mouth partiu para a enseada de Heligoland, onde executou um valioso reconhecimento durante alguns dias, findo os quaes o colhido foi bastante para tornar praticavel o plano daquelle grande raid executado nessas aguas em 28 de Agosto de 1914.

#### *Os ultimos melhoramentos*

Virtualmente não havia nenhum escopo oceanico durante a Grande Guerra, até que a Esquadra Britannica ficou interessada — de qualquer modo após as primeiras semanas de tal situação — e dahi nenhuma oportunidade se abria á uma tactica submarina sobre um inimigo em geral no alto mar. Por outro lado, os Allemães enviaram submarinos através do Atlantico empós os Estados Unidos entrarem na guerra, e o fizeram até Serra Leoa e Liberia. Estas eram performances espectaculares inflingindo tambem um certo damno; mas, como contribuição effectiva para fazer “avançar a guerra” ellas eram de muito duvidosa valia.

Em seus novos submarinos os Allemães esforçaram-se enormemente por conseguir um typo “universal” de motor, tanto para cruzeiro na superficie como em immersão, mas esse problema inicial inda se ri delles. Seus motores electricos Diesel, elles os estão construindo o mais leve possiveis, e seu poder de impulso é acelerado por um improvisado “methodo de carga” pelo qual a porcentagem de oxygenio na combustão do ar é augmentada por effeito de um maior numero de cavallos-vapor no cylindro. Mas, segundo Capt. Bartenbach “inda é apenas possível garantir a velocidade maxima debaixo da agua por espaço de uma hora, e o raio de acção de unas quatro milhas maritimas”. No ponto de vista do desenvolvimento do hydrophone, como um instrumento de direcção, grandes esforços foram feitos no sentido de se conseguir um motor o mais silencioso possível para a navegação em immersão. A velocidade de immersão foi muito augmentada e se apregoa que, em consequencia de um extranho controlle, de todos os equipamentos de mergulho de um logar, os novos navios allemães podem desaparecer todos em um minuto. Entretanto nós duvidamos que isso seja feito melhor do que os nossos ultimos submarinos podem fazer.

O torpedo é uma especie de adjuncto escencial do submarino, por isso é natural que os Allemães estejam convergindo seus estorços para a producção de um typo “invisivel”. Todavia, pelo menos

apparentemente, elles não puderam ainda evitar as bolhas de ar reveladoras. Em sua versão pessoal da Batalha da Jutlandia, o Almirante Jellicoe, refere-se muitas vezes com uma admittivel surpresa, á facilidade com que o rastro dos torpedos inimigos são observados. Mas, com todos os aperfeiçoamentos que foram incorporados ao submarino, nenhum marinheiro é capaz de contestar que, elles já passaram o apogeu de sua potencialidade. O navio em si é mais efficiente que nunca, mas inda mais o são os processos á elles contrarios". Verdade incontestavel, juntamos nós.

### A GUERRA QUE ESTÁ PARA VIR

A. J. Richardson combateu como commandante de infantaria montada ha cincoenta annos passados. Hoje, na idade de setenta e cinco annos, é elle um piloto civil, que os Editores de *Flight* acham com bastante authoridade para subscrever o pequeno artigo "trenchant" e controverso, que aqui se segue.

"O poder naval está morto como o "dodo", e as forças terrestres não são mais que policias. O ar é tudo. O poder aéreo regula o mundo, enquanto que o mundo não está ainda inteiramente convencido dessa verdade que é assim tambem para nós quanto á nossa comica e pequena ilha do Mar do Norte.

Nos dias que passaram para sempre, a posição estrategica daquella ilha, um arco subentendendo o termino das grandes aguas e roteiros terrestres para dentro do Continente Eurasico, ganharam para nós a supremacia, maritima, militar e commercial do mundo e, com isso, um quarto da superficie terrestre do globo. Logo uma jovem nação desafiou-nos; uma nação cedo reconhecendo que o poder está agora no ar.

Num livro, publicado em 1926, eu escrevi: "Hoje o poderio é o aéreo, pois que elle é tanto dominio do mar como de terra". Eu estive commentando com a luta de Roma e Carthago e disse como Gibbon "O poder naval sempre vence o dominio da terra" Deixe-nos considerar a estrategia de uma guerra entre duas grandes Potencias com uma fronteira commum. Os espiões fizeram seu serviço, e certamente muitos d'elles continuam em seus postos.....

O objectivo deverá ser as frotas aéreas inimigas. Destruamolas ou destruamos a moral de seus pilotos, e o resto será trabalho da politica fazendo uma occupação com forças maritimas ou terrestres



de certos pontos do territorio inimigo, de fórma a dar um aperto nos elementos mais tangíveis que o ar.

Batalhas aéreas decidirão da supremacia aérea, e a guerra é novamente um emprehendimento de grandes cavalleiros, cavalherescamente desenvolvida. Não mais haverá a sugeira e estreiteza das trincheiras, jámais..."

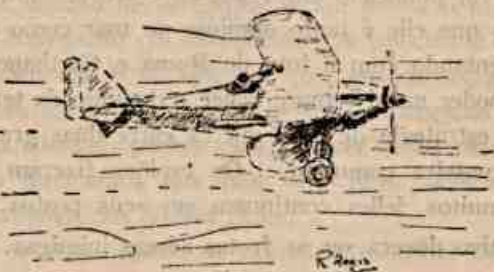
### VARIAS

A. P. Le M. Sinkinson descreve o desenvolvimento e condições nas quaes trabalha o navio aeródromo, que tem um papel importante nas operações navaes conforme se verifica desse seu estudo subordinado ao titulo "A armada no ar" e inserto em *The King's Navy* publicação especial para os povos do Imperio Britannico.

Foram divulgados pelo "Diario do Governo" de Portugal os termos dos contractos por elle firmado com a Imperial Airways Company para a exploração da navegação aérea entre Portugal e America do Norte.

É de muito interesse o estudo publicado pelo Tenente Coronel A. A. M. Piccini, na *Rivista Aeronautica*, sobre a preparação e conducção de um bombardeio.

C. F. X.



## RESPIGA

SUMÁRIO — *Almirante Conrado Heck — Imprensa Naval — A Marinha do tempo de Cotegipe — Ainda o esplendor da nossa Marinha — Floresce no Rio da Prata a linhagem de Barroso — Marinha do Brasil — Os trabalhos da Marinha de Guerra com os motores Diesel — Si vis pacem... — Calendario Universal.*

### ALMIRANTE CONRADO HECK

Está a acabar o periodo em que os despojos desse nobre marinheiro do Brasil se vem transformando em cinza. Ha um lustro, o seu corpo desceu á sepultura e sobre esta cahiram as lagrimas da familia, desceu a saudade dos amigos e camaradas, e tambem se inclinou a patria agradecida.

De onde em onde, entre os papeis do meu archivo, revejo as notas que colhi na scena em que audei, durante mais de vinte annos, nos nossos surgidouros e longe delles. Em diversas circumstancias, estive junto de Conrado Heck, apreciando-lhe os movimentos, perfeitos no ambito social e admiraveis no desempenho dos seus deveres profissionaes.

No meu tempo de aspirante, muito depois da passagem de Conrado Heck pela Escola Naval, sobre elle se falava, como sobre varios outros que alli haviam deixado tradição: uns aureolados, diversos apenas salientes, alguns fugazes e desaparecidos na massa dos homens e na penumbra dos dias que se foram.

Conrado Heck era do tempo de Saldanha da Gama. Correu logo á liça, movimentada em longos dias fraticidas. Já apumado e brioso, o seu feito se embebera dos exemplos de Saldanha, cuja personalidade mergulhara fundo no coração dos aspirantes e guardas-marinha, estendendo-se e ganhando o culto da sua classe e do paiz, ao ponto de encher-se das claridades lendarias que os fortes espiritos e os typos de eleição sempre alcançam.

Conrado Heck, dedicado ao estudo, laborioso marinheiro, constante e irrequieto na sua actividade honesta e limpida, ideando e produzindo continuos movimentos que tendiam á cultura, ao progresso e ao adestramento do meio em que actuou tão notavelmente, teve em Saldanha da Gama o seu primeiro



guia, o glorioso palinuro que o levou, como a todos os aspirantes de então, a agitados embates, engendrados pelas vicissitudes politicas que o paiz, naquelle tempo, duramente experimentava.

O palinuro cahira gloriosamente. O mestre encontrara o fim da sua vida na aba inhospita de uma cochilla dos pampas do sul. Os discipulos volveram, um a um, ao scio da patria, sem o mestre glorioso, mas com os seus exemplos impereciveis deante do espirito, erguidos na cauda da saudade.

Conrado Heck viveu uma longa vida de marinheiro, revelando o seu valor proprio e recordando a pauta do invicto Saldanha. Notabilizara-se na Marinha pela correccão, em todos os aspectos da actividade que soube consagrar á patria e á sua classe. Esclarecido, tenaz, entusiasta, energico, a pouco e pouco, de degrau em degrau da hierarchia, cumpria estrenua e pontualmente o dever, e ia construindo. Em cada degrau que galgou se encontra o traço honroso da sua passagem. Uns o respeitavam, outros o admiravam, outros o commentavam; muitos o celebravam, ajudavam e queriam. De maneira que a synthese da sua vida é toda cheia de brilho. Agora que os seus despojos são cinza, mas o seu nome não se apaga, porque soube viver uma vida tão bella e esforçada, os seus contemporaneos e sobreviventes o recordam, mais exactos nos juizos e mais justos no preito que legitimamente lhe cabe.

Ao acaso, revi um dos papeis do meu archivo e nelle estavam varias notas sobre a personalidade do illustre marinheiro. Detive-me na contemplação daquella figura extincta, que tão de perto conheci, como seu commandado durante longo tempo, e em outras circumstancias, a exemplo das reuniões no Instituto Technico Naval, a cujos trabalhos o seu nome está nobre e dedicadamente ligado.

Alcançando os bordados de Almirante, Conrado Heck galgara a encosta céleremente, a golpes de merecimento. Trabalhou muito nas diferentes phases do longo trajecto. Quando attingiu o cimo, abriu-se-lhe um grande campo de actividade e renome: era titular da pasta da Marinha.

Quem o conheceu, quem o sentiu, esperou as suas iniciativas. Entretanto, allí chegado, ensaiando-se no cimo para movimentar a planicie que o circumdava, succumbiu. A morte o colheu, mas elle reagia. Cessava-lhe a vida, e elle ainda trabalhava...

Homem de tempera, abeberado nas fontes mais puras, foi um lidador de todas as horas no oceano largo, nos fundeadouros e nos gabinetes, integralmente dedicado á Marinha de Guerra e á Nação. Deixou um nome, avolumado em phases memoraveis.

Quando nelle poderiam repetir-se as centelhas que assignalaram, além de Saldanha, Baptista das Neves e Gomes Pereira, os mais recentes exemplos de chefes para as horas difficeis ou tragicas, gloriosas ou constructivas, apagou-se-lhe a lampada da vida... Apagou-se, entretanto, no cimo, no alto, descortinando aspectos dilatados.

O Almirante Conrado Heck tinha vivido uma grande vida, cabendo-lhe, com justiça plena, a rememoração que a posteridade lhe consagra.

De novo, recolho euidadosamente a folha do meu archivo, guardando-a para emergencia futura, quando mais incisiva e apropiadamente, em outra oportunidade, tiver de reconsiderar o perfil do illustre Almirante.

DIDO COSTA.

Capitão de Fragata

Da revista *A Galera* — Rio, Junho de 1937.

### IMPrensa NAVAL

O actual Ministro da Marinha, Sr. Almirante Henrique Aristides Guilhem, tem primado em dar a maxima efficiencia ao serviço de publicidade. Varios e mui notaveis são os trabalhos desse Ministerio no tocante a tal myster.

Durante o anno proximo findo, dentre os muitos volumes editados pela Imprensa Naval, destaca-se o da reedição de *Notas de Viagem*, durante a commissão da corveta "Parnahyba" no estreito de Magalhães por occasião da passagem de Venus pelo disco solar. Esse trabalho, da lavra do nosso grande Saldanha da Gama, vale por toda uma epocha, que devemos recordar com a mais extremada saudade.

Apparelhada, devidamente a "Parnahyba", accomodado alli o material scientifico, ruma em demanda ao Sul em missãõ de real valia.

Saldanha, Midosi, Dr. Cruls e o notavel botanico do Museu Nacional, engenheiro Rumchlesperger são os mais notaveis e acatados da Commissãõ, quer pelo seu valor scientifico, quer pela melhor boa vontade de bem servir o Brasil.

Parece que a commissãõ foi escolhida a dedo. A nenhum dos seus membros faltava competencia funcional. Era uma pleiade de sabios laboriosos que saia, oceano em fora, em procura de algo de util para a sciencia em geral. Tudo alli era cultura e bom senso. Os membros componentes desse notavel conjuncto sabiam entender-se, para dar a maxima notoriedade á obra encetada. Por vezes, deixando bordo, a Commissãõ se embrenhava, terra a dentro, por dias inteiros, em veredas diversas.

O velho Dr. Rumchlesperger conhecedor profundo do sertão, uma vez, em terra, ia á testa da columna scientifica. Saldanha, á retaguarda, attendia os retardatarios e preguiçosos. Por vezes a sêde e a fome lhes rondavam as tendas, sem que nunca esmorecessem nas penosas jornadas.

Volvidos á "Parnahyba", preparava-se o material colhido e eram passadas a limpo as observções diversas, destinadas ao relatorio geral.

Saldanha, por vezes, soffreu serios desgostos, entre estes o de ser seriamente accidentado o velho e sabio botanico Rumchlesperger a quem presava. Felizmente o Dr. Frenon, chamado a attender o decano da Commissãõ, que tinha duas costellas partidas, conseguiu pol-o a salvo.

Emfim, tudo quanto se contem em a narrativa do heroico Saldanha, "Notas de Viagem", constitue obra que deve ser lida e relida por todo bom brasileiro em cujo espirito paire ainda alguma centelha de patrio amor.



Louvados sejam todos aquelles que, no presente, sabem cultivar, em nossos fastos, essas passagens gloriosas do passado. Para nosso gaudío, podemos registrar entre esses nomes os do ministro Guilhem e seus commandados Commandantes Didio Costa, Pereira Guimarães, Gastão Penálya e diversos outros estudiosos que servem, com extremada dedicação e competencia, nesse importantissimo departamento.

*Correio Imperial*, Rio, 15-8-1937.

### A MARINHA NO TEMPO DE COTEGIPE

A historia do Brasil está sendo escripta pela vida dos grandes homens. Graças ao genero biografia, que se afirma, de todos, o mais interessante. Tanto mais quando o auctor descende do biografado e está de posse de arquivos que falhariam necessariamente a pena alheia. Aparte o lado intimo e sentimental, onde se revelam notas e episodios dos mais caros e apreciaveis.

Quem dispensa hoje, a leitura de um perfil de gente illustre, o seu lado familiar, a sua face anedotica, o acervo das ninharias que completam a grande vida a focalizar? Ou em meio do encomio entusiastico, acrescido de tropos e retoricas, ou simplesmente, como o que queria René Bazin, pela singela narrativa dos factos, quando o personagem se recomenda pela sua propria fé de officio.

A cada dia aparece nova contribuição para essa serie de pesquisas historicas que em boa hora despertou o gosto do nosso povo e a inclinação para deves-ar personalidades e panoramas que jaziam no esquecimento das bibliotecas ou nas arredadas coleções de familia. Forma no melhor plano e belo livro de Wanderley Pinho, *Cotegipe e seu tempo*, ou seja a biografia de seu avó materno emoldurada na era esplendida da magnificencia imperial, cenário em que se plasmou esse vulto notavel, muito antes da derrocada do trono, que éle prognosticou na precencia do seu patriotismo e do seu genio de perfeito estadista.

A outros a critica dessa individualidade robusta e marcada de serviços e devotamentos no que reza á politica, á diplomacia, á suprema administração civil, sobretudo aos fortes lances tribunicios que dão a João Mauricio Wanderley lugar de destaque e respeito na galeria dourada dos astros parlamentares.

Tomo-o, para a ligeira síntese desta cronica, em meados de 55. Dez anos antes que as quilhas arrojadas e crevessem a fogo e sangue a pagina sem par de Riachuelo.

Wanderley está na pasta da Marinha. A esquadra preocupava-lhe os pensares de forte defensor da causa publica. O fracasso da missão Ferreira de Oliveira junto ao governo de Carlos Lopez, ditador do Paraguai, incutira a premencia de sangue novo, moldes novos para esse departamento imprescindível, sem o qual fracassariam todas as missões. Datam de muito os seus estudos de problemas navais, mesmo no tempo em que, governando a Baía verificava com os proprios olhos as nossas possibilidades, capazes de cobrir, dado o momento, o extenso rol das nossas exigencias em relação aos negocios do mar. Prova é que, um ano antes, lhe escrevia Paranhos: "Eu tanto conheço a sua idoneidade para as coisas da Marinha que o propuz de Montevidéu para inspector geral da mesma". Assim, convicto da sua enorme responsabilidade,

do papel da Marinha em futuro proximo (a féra paraguaia começava a aguçar o dente fangosa), Wanderley, ministro aos quarenta anos, dá-se a examinar as questões do seu alçado mistér, atraindo para o seu gabinete os marijos experimentados, os técnicos nacionais e estrangeiros, não se vexando de confessar-se intruso numa seara, em que surgira favorecido pela sua intelligencia, pelo seu claro descortino dos homens, do seu patriotismo incorruptível e da sua vontade de vencer. Nos lazeres, compulsava, com pertinacia e tino profissional, os severos tratados do mar, a historia das batalhas e a evolução do direito marítimo. Ficam-lhe familiares as obras de Dupin e do Conde Bouet Willaumez, que o meio intellectual quasi desconhece. Irrompe-lhe nos planos de reforma, na ansia da grandeza e da perfeição, o objetivo de dotar a Patria de um aparelhamento nautico ao nível dos seus designios (o Brasil vinha de ser a terceira potencia naval do mundo) e das suas condições naturais.

Era no tempo em que se intensificava a repressão ao trafico de escravos, que "consumia as reservas, arruinava a saúde das equipagens, não permitia se lhes dar a precisa instrucção e disciplina, e ainda estragava os navios e dificultava a renovação do material". Nabuco, na Justiça, engendra enredos teatraes para a coibição do odioso comercio, provocando a Marinha em fainas exaustivas para a sua capacidade, a sua falta de treno desde que as náus da Independencia escutracaram para a boca do Tejo as armadas invasoras do luso. Requesitava navios, incrementava a correspondencia official, ativava os cruzeiros, esclarecia denuncias, propagava a ação conjunta da marinha de Wanderley e da policia de Sinimbú. Arquitetava, destarte, contra-regra solicito para o filho emancipador, a apoteose final de 88 com a quebra fragorosa dos grilhões e a di persão apavorada dos corsarios. Belo poema historico, que Castro Alves vaticinara em plena supervisão redentora do genio!

Esse, na época, o papel principal da Marinha, da Marinha de Cotegipe, ou melhor, desse fidalgo descendente dos nordicos, batalhadores e navegadores, que sentia o oceano, esquarterado no seu brazão heraldico, com as frias auras septentrionais mesclando-se na calentura dos tropicos — a unica sepultura digna dos almirantes bätaves.

Não descansavam as guarnições afanosas. Era uma teoria imponente de sentinelas errantes, de Pernambuco ao Rio Grande, de atalaias infatigaveis ao embalo das tormentas, de brados delirantes dos gageiros insones toda a vez que surgia do horizonte brumoso o fantasma cruel do Navio Negroiro. E empós d'ele, pouco confiantes na bravura indigena, outros navios, irritantemente intrusos, sob o despotico pavilhão da Inglaterra.

Tudo isso na vigilancia incrível de um litoral infinito com meia duzia de corvetas frageis, incapazes materialmente de sustentar meia hora de fogo. Sem contar os herois de todas as idades, intemeratos e abnegados na triste causa ingloria, credores incondicionais da gratidão dos povos. Um desses, quasi anonimo, é o lobo do mar Bernardo Antonio Loureiro, um bravo na campanha estoica, que consegue aprisionar um palhaborde americano, desmedida façanha que lhe orna a blusa rustica da cobiçada venera de Cristo. E outros, com heroicidades consteladas de benções, como sempre se viu na vida da Marinha ao despontar de um brio em desagravo e de uma honra em defesa.



Wanderley exulta. Vale a pena ser ministro dessa pequena esquadra de brinquedo que varre os mares com denodo heroico. Mas tambem, quem comanda essas náus? Quais os sacerdotes dessas aras sagradas que vão por aí fóra ás arrancadas aventurosas? Um Marques Lisbôa, um Joaquim Inacio, um Elisario, um Wandenkolk. Nada menos que as espadas egregias que hoje se acrisolam em panoplias de bronze. Eles, maiores que os seus navios, mais fortes que os duros lenhos que se lhes dão a carregar. Vale a pena ser mentor desses valores incomparaveis, desses superhomens que as gerações porvindouras recordariam em consagrações impereciveis.

Entretanto, o Brasil carece duma esquadra. O sul era uma ameaça perene, um insulto flagrante ás avançadas sentinelas patricias. Não perder de vista aquêlo povo, pequenino e aguerrido, que vivia a nos armar represalias e a cimentar motivos de discórdia. Patria de ditadores, com as revoltas dos Francias nas arterias revoltadas dos Lopez, não seria com bons modos que se os iria apaziguar e conter. Vêde que o Exercito andava alerta. Caxias e o futuro Rio Branco não cessavam a permuta alarmada de advertencias e informes que só visavam uma razão de ser e só timbravam numa senha — a guerra. Não descuidasse a Marinha. Não distraisse a sua gente nem devesse as suas unidades de outro labor que não esse de se enrijar, almas e temperas, na antecipada vigília das armas. Wanderley, atônito, a lamentar que o país se debatesse, esbanjando energias e fortunas, com a eclosão de duas pestes negras assomadas no proscenio apocalitico: o trafico e o colera-morbus. Além de tudo, os *cunulos* das fronteiras cada vez mais sombrios e sinistros. Então, começa a encomendar navios. Vem a *Paraguassú*, canhoneira a vapor, de rodas, para o trafego dos rios, calando um maximo de seis pés. Faz construir nos estaleiros ingleses duas fragatas a hélices, invento que lhe incita o entusiasmo e lhe inspira as palavras profeticas: "Só a bordo dos grandes vasos de guerra e em longas viagens é que se aprende a comandar e obedecer, e adquire-se aquela solidez, vigor e instrução indispensaveis aos homens do mar". O relatório de 56 está repleto de considerações atiladas e oportunas sobre o navio de maquinas. "A helice (insere êle com clareza e acerto) reuniu as qualidades distintas dos navios a vela e a vapor e opera uma total revolução em todo o antigo sistema de guerra maritima". E ao programma naval acrescentam-se mais três corvetas e incorpora-se o palhabote *Mary Smith*. Lança-se o plano dos diques. Impulsionam-se os arsenais costeiros, que atacam vitoriosamente todos os setores de arquitetura naval. Intenta-se avocar á Marinha o velho forte do Mar, no litoral baiano. Cria-se o serviço maritimo da extinção de incendios que origina os bombeiros fluminenses. Instala-se a enfermaria de marinheiros em Montevidéu. Facilita-se a instrução de officiaes na Europa. Reorganizam-se as repartições. Especializa-se a Academia da Marinha. Projeta-se a fundação de uma escola de pilotos. Acautelam-se as raridades literarias e scientificas da Biblioteca da Marinha. Inicia-se a nacionalização das equipagens. Protege-se a Marinha Mercante, "que deverá ser no futuro a base do nosso poder naval". E finalmente ergue-se o grande monumento juridico a fulgurante inovação com que Wanderley se notabiliza — o Conselho Naval. E' a sua laureada conquista. O seu braço direito, acionado

pelo equilibrio poderoso do cerebro. Ele mesmo, conciente, o proclama: "Uma machina para ajudar o ministro e não para contrariar o ministro.

Desta sorte, o preclaro varão da monarchia, o nobre precursor da armada contemporanea, legou á Patria uma esquadra renascente e prospera, uma Marinha de vanguarda, educada, viril, concia dos seus deveres e eminentemente brasileira.

Foi isso o quanto, em lavra do meu saber, respiguei do formoso livro, que o Brasil deve ler, com que Wanderley Pinho enriquece as nossas letras numa brilhante, sincera e magistral biografia.

GASTÃO PENALVA.

*Jornal do Brasil*, Rio, 4-8-1937.

## AINDA O ESPLENDOR DA NOSSA MARINHA

Por *Garcia Junior*

Escrever a historia da nossa Marinha de Guerra, é um dever que de muito se impõe aos nossos governos. Do que se tem feito até agora, pôde-se dizer sem reboços, não se ha passado de méro campo experimental. Simples ensaios biographicos, despreziosas contribuições, notas, achegas, simples obra fragmentaria, que anda por ahí, dispersa pelas gazetas e revistas. E' verdade, que de si proprio, isto já é muito, maximé se attendermos, que tudo que se tem feito, é puro reflexo de actividades individuaes, absolutamente desamparada do auxilio material dos poderes publicos. Neste tocante diga-se até, não se tem em nada correspondido á boa vontade dos intellectuaes, que um dia, inadvertidamente, entraram, por tão aspera seara; nega-se-lhes tudo. E entretanto, essa gente, sem nenhum provento de qualquer ordem, continua trabalhando, produzindo... No que diz respeito aos assumptos militares não é melhor o panorama, e só agora como se esboça uma perspectiva promissora, isto porque outra é a mentalidade que se está formando entre as classes militares. Já se estuda, já se olha com respeito pelos trabalhos alheios. Ha mesmo uma forte corrente intellectual no Exercito e na Marinha partidaria de uma approximação mais efficiente, com nós outros que mourejamos cá fóra com a penna, e esta tem como expressão maxima, os ministros da Guerra e da Marinha, e seus respectivos Estado Maiores. E isto é como uma promessa, capaz de eliminar resentimentos e azedumes, que vinham divorciando os homens de letras de qualquer idéa de enaltecere a obra das classes armadas. Caso typico por exemplo foi o appello a que accorreram pressurosos varios intellectuaes quando o Exercito, através do seu Estado Maior, solicitou daquelles, material digno da commemoração do 105° anniversario do nascimento do Duque de Caxias, em agosto do anno passado. Poucos foram os que se esquivaram. Entretanto até hoje, as "separatas", promettidas, como unica contribuição pelo esforço intellectual de cada um repousa ainda no olvido das coisas promettidas pelo Diabo. Dahi talvez porque mais avisados foram, os que fugiram e fogem systematicamente de qualquer concurso á obras semelhantes; muito mais interessante é sem duvida para esses, se dedicarem exclusivamente a assumptos que digam perto, aos seus interesses individuaes, muito mais ex-



pressivos, nestes dias de utilitarismo, em que se anima e estimula o edio ao gratuito, que divagava-se platonicamente num mundo de poesia e sonho, porque por uma estravagante ironia da sorte, os que assim procedem, são muito melhor bafejados pela fortuna que é cega, e pelas benesses do poder que é mais cego ainda. Resta-nos porém o consolo, de que está proximo o fim dos privilegia-dos da deusa lendaria. Sente-se que ha um movimento renoyador no Exercito e na Marinha. Outros são os homens, outras as directrizes. Ha um surto de estimulo e progresso, que anima e conforta os sonhadores de um outro Brasil. Ha um trabalho surdo, anonymo, ignorado dos que labutam cá fóra, dos que não advinham siquer da obra patriotica, que se está desenvolvendo, nas usinas, nas remontas, nos estaleiros, ignoradamente, sem bulícios e matina-das. E por isto é que chegou a hora de se escrever a Historia das nossas duas grandes expressões de força e de trabalho — Exercito e Marinha, empreza aliás facil de se levar para a frente, maximé quando ambas têm dentro de casa o material preciso — homens capazes e intellectuaes de valor.

---

Ainda hoje falaremos sobre o esplendor da nossa Marinha de Guerra. Quem conheceu a "Nitheroy", sabe que esta como outras bellonaves, que possuíam "baterias corridas", de seis a dez canhões, de setenta centímetros de calibre de se carregar pela boca, para salvas, foi um dos mais bellos barcos, que já tivemos. Eram canhões pequenos, montados symmetricamente. Entre-tanto nem sempre as suas salvas eram regulares e isto exigia do official encarregado do tiro, grande cuidado. Acontecia até que as anomalias eram mutiplas e provocavam não raro censuras, por parte do commandante muitas vezes; tudo porque as salvas não eram dadas rythmicamente, compassadamente. Um inferno era a vida do official que fosse escalado para tal mister!

Tal não acontecia porém com o commandante Legey. Elle tinha como prestabelecido uma norma para os tiros de salvas, e isto por methodo original, e quiçá humoristico, que não falhava... E' assim que postas as guarnições de tiro á postos, nas baterias gritava-lhes Legey: — Primeira bateria a boreste!

Attentamente fixam-no os marujos. E Legey, em surdina, cadenciado: "Teco-tereco teco, com pepinos e bonecos".

E gritava: Fogo!

Logo a seguir voltava-se para o outro lado, e repetia: — Segunda bateria a bombordo!

E no mesmo tom cadenciado — "Teco-tereco-teco, com pepinos e bonecos".

E imperioso: — Fogo!

Dizem os seus contemporaneos, que nunca a "Nitheroy" teve official que soubesse melhor dirigir tiros de salva, que Legey. Com elle não havia necessidade de contar tempo, por relógio, nem andar com os dedos da mão direita dedilhando os botões, dos fardamentos de casaca, para que as salvas fossem regulares. Era só no "Teco-tereco-teco, com pepinos e bonecos...

Não é possível deixar de falar em um nome, que toda a vez que nol-o repetem accorda em nós, um mundo de reminiscencia; Polycarpo de Barros. Desse official illustre, sobre todos os titulos, narram seus amigos, episodios curiosos, em que foi parte activa, detalhes de um pittoresco, absolutamente inedito... Embarcado quasi sempre em navios, sob o commando de Ladario, de quem foi de resto grande amigo, gostava, Polycarpo, de mexer com d. Balbina, a esposa de Ladario. "Massava-a", sobretudo com pedidos, que acabavam invariavelmente na cosinha: ora era um pedaço de bolo, um naco de pudim. Quando não farejava a guloseima na camara do commandante, ia, procural-a na copa, ou bisbilhotar se d. Balbina, andava as voltas, com panellas, ovos, manteiga etc...

E outro remedio não tinha a boa senhora, senão satisfazer-lhe as exigencias. Um gastronomo terrivel o Polycarpo.

Delle conta-se que ainda ao tempo de alumno da Escola Naval estando "burro como um cabrestante" em "navegação pratica", tinha de aprendel-a como os demais por um compendio de certo professor massudo e execravel!

Ninguem entendia patavina do livro do homem, porém não havia remedio; era engull-o. Polycarpo então imaginou uma satyra terrivel que repetia comumente, aos outros. Sentava-se sobre o compedio, fumando cigarros, um atrás do outro e lhes repetia o mesmo chavão: "Você não o comprehendem também, não? Pois conmigo se elle até agora não entrou cá por cima — e levava a mão a cabeça — ha de entrar pelo outro lado".

E horas esquecidas deixava-se ficar sentado sobre o calhamaço, como um homem absolutamente despreoccupado.

Um outro que gosou fama de sujeito pilherico foi Gavião Pereira Pinto. Quando primeiro official da "Nichteroy" conta-se, Gavião gostava de mexer com o capellão de bordo, um certo padre italiano de nome Crocco. Isto foi por volta de 1885.

Crocco tinha de habito toda a vez que tocava rancho para os officiaes, trazer para a mesa, e collocar em frente ao seu prato, uma quartinha de barro, de tampa, com vinho, que elle trazia do seu camarote, retirado de um barrilzinho com torneira. Sumitico como era, Crocco, escondia que ali estivesse vinho dizendo aos circumstantes em linguagem macarronica...

— Agua fresca, muito bonna!

Gavião ardiloso desconfiou que naquillo houvesse artimanha de padre, e acabou constatando a verdade: era mesmo vinho. Logo resolveu se associar a Crocco occultamente, e assim foi que também um bello dia, começou a apparecer nas refeições com uma quartinha igual á do padre, e a acompanhar-lhe igualmente a cantilena:

— Anch'ia padre Crocco, ho aqua fresca muito bonna!

E todo o dia ia elle repetir ás occultas no camarote do capellão a sua "agua fresca" enquanto o barrilzinho ia se esvasiando...

Neste entretanto como o padre Crocco fosse grande comedor Gavião intercalava a palestra da mesa, mexendo perversamente e em surdina com o padre:



— Come bruto, come! E “dopo aqua fresca”!

Acontecia que ás vezes o capellão ouvia-lhe a satyra e resmungava para o official defronte:

— “Signore immediato, o signore Gaviano está me provocando”...

Isso como estimulava Gavião a novas pilherias até que um dia o padre veio a constatar a verdade: o barril estava vazio. E dizem a bordo foi um barulho dos diabos.

Outro facto passado com o mesmo Crocco, e a que lhes não era alheio o nosso Gavião foi o da panella de mocotó. Sabendo que de certa feita o capellão mandara que o cosinheiro lhe preparasse com todo cuidado um delicioso mocotó isto porque os bois de rancho eram abatidos ainda a bordo e os mocotós eram frescos, tres guardas-marinha resolveram roubar alta noite a panella, e numa mui intima camaradagem subiram para o cesto da gavea onde chafurdaram-se na comezaina. Distribuido o prato de predilecção do padre Crocco, os pantagruéis metteram em troca no caldeirão, agua e restos de gordura de permeio com pedaços de lambazes, pedras, etc., etc. e foram novamente botar a vasilha sobre o fogão.

Quando o cosinheiro deu o alarme no dia seguinte foi um inferno a bordo. Padre Crocco quasi perdeu as estribeiras, deblaterou, e exigiu quasi a abertura de um inquerito. O certo é que ninguem nunca soube quem tinha comido o mocotó do capellão.

---

Tambem a vida dos navios daquelle tempo, na nossa marinha, como guarda um certo esplendor que toca as raias do inverosimil. Navios existiram que tiveram existencias opulentas e felizes. Um delles foi a “Parnahyba” outro a “Nichteroy”. Todo um periodo esplendido de vida teve por exemplo a “Parnahyba”, Nella se fizeram bellissimas viagens. Nella foi que sob o commando de Saldanha da Gama em 1884 embarcou a commissão de astrónomos que debaixo da direcção do sabio Cruls foi assistir na Patagonia, em dezembro do mesmo anno, a passagem do planeta Venus. Tinha Saldanha tal encantamento pela “Parnahyba”, que a rebaptizara por “Gazella dos Mares”. Era tido por barco feliz, até que em 1889 serviu para levar S. Magestade Pedro II e familia para a ilha Grande, onde deveria aguardar a chegada do “Alagôas”, que a levou para sempre do Brasil.

Já então marchava a “Parnahyba”, para o occaso de sua vida esplendida, ella que um anno antes fizera a primeira viagem pelo Paraná até Ladario em Matto Grosso afim de ali deixar o material necessario á montagem da primeira officina de torpedos daquelle grande Estado do Sul.

Pouco mais tinha baixa do serviço activo da Marinha. Passara como passam todas as coisas sobre a terra...



D. ISABEL BARROSO SAAVEDRA



## SENSACIONAL REPORTAGEM D'A NOITE NA CASA ONDE FALLECEU ISABEL BARROSO SAAVEDRA

Na casa da rua Sarandi (que é uma especie de rua do Ouvidor do Rio de Janeiro) no n. 372, encontrámos os despojos de D. Isabel Barroso de Saavedra, filha do glorioso almirante brasileiro, vencedor da batalha naval de Riachuelo.

Ao mencionar o nome d'A NOITE vemos immediatamente facilitada a tarefa que nos levára até ali.

A casa tem tres andares. O andar terreo é occupado com importadores de tecidos, os de cima pela familia Saavedra Barroso. Esta casa foi mandada construir pelo proprio almirante, durante o terrivel sitio de Montevidéo, quando Oribe, por ordem do tiranno Rosas, de Buenos Aires, acampava com suas tropas no Cerrito, localidade que hoje faz parte da área central da cidade de Montevidéo.

O almirante Barroso, pelo que nos disse o seu neto, o Dr. Enrique Saavedra Barroso, casou-se em Montevidéo, com D. Carmen Alvarez, em 1844. Desse matrimonio nasceram dois filhos: Enrique, que falleceu em Paris, em 1887, e a recentemente fallecida Sra. D. Isabel.

A esposa do almirante Barroso falleceu em Montevidéo, em 1874.

A filha, Isabel, nasceu em Montevidéo a 19 de Abril de 1848 e morreu a 18 de Julho do anno corrente. Parte de sua infancia transcorreu em Montevidéo e parte no Rio de Janeiro, onde seu pae, o almirante, teve que desempenhar algumas commissões relacionadas com o seu alto cargo de chefe da Secção Naval do Brasil no Rio da Prata. De volta a Montevidéo, sempre em companhia de seu pae, radicou-se aqui e contrahiu nupcias com o Sr. José Camillo Saavedra, pelos annos de 1870 ou 1871. Desse matrimonio nasceram 17 filhos, dos quaes 14 estão vivos.

Don José Camillo Saavedra, esposo de D. Isabel Barroso, nasceu em Montevidéo a 18 de Julho de 1844. Sendo muito joven, fez a campanha do Paraguay como ajudante-secretario do general uruguayo Don Venancio Flores. Annos depois foi secretario do presidente da Republica do Uruguay, general Don Lorenzo Batlle, pae do que foi depois presidente e estadista de grande valor don José Batlle y Ordóñez. Por muitos annos foi presidente da Junta Economico-Administrativa de Montevidéo, especie de Conselho Municipal daquella época. Logo ingressou como deputado nacional na Camara de Representantes e foi por varias vezes presidente daquella Casa Legislativa. Retirando-se da politica, ao findar o seculo passado, dedicou-se ao commercio, alcançando uma posição destacadissima, logrando accumular uma das fortunas mais solidas do paiz. Basta dizer-se que durante 40 annos exerceu a presidencia do Banco Commercial, o qual, diga-se de passagem, é o Banco particular mais forte do paiz. Tambem foi membro da Commissão de Caridade, primeiro assomo de Assistencia Publica, a que prestou seu apoio moral e material.

Don José Camillo Saavedra falleceu em Montevidéo a 14 de Março de 1934. Este matrimonio é a base de um tronco de familia que, por seus nomes de alta importancia social em Montevidéo e Buenos Aires, e sua posição economica extraordinaria, forma um dos ramos mais destacados da mais alta

sociedade uruguaia e argentina. Os 14 filhos vivos de D. Isabel Barroso são os seguintes, por ordem de idade: Maria, solteira; Carmen, casada com o Sr. Pincyrúa; Enrique, casado com D. Elia Rodriguez; Carlos, casado com D. Laura Victorica; Anna, viuva de Don Carlos Cardoso; Mercedes, solteira; Luiz, actual conselheiro da embaixada do Uruguay no Rio de Janeiro, casado com D. Sara Guani; Alfredo, casado com D. Nilda Gregorini, residentes ambos em Buenos Aires; Blanca, casada com D. Manuel Vaeza Ocampo; Amelia, casada com don Luiz Superville, proprietario dos bancos que têm seu nome; Pilar, casada com o grande poeta uruguayo don Jules Superville, residentes em Paris; Ricardo, solteiro, residente em Paris; Margarita, casada com don Ventura Acevedo; e Isabel, casada com don Conrado Garcia Lagos.

A sra. Isabel Barroso Saavedra deixa ainda 44 netos e 4 bisnetos.

---

A morte da veneranda senhora deve-se á recaída de uma gripe. Sua mente não se perturbou um só instante até a hora suprema e seus últimos momentos foram occupados em dictar normas para serem cumpridas depois do seu fallecimento.

Recordava com absoluta precisão tudo quanto occorrera em épocas remotissimas, embora fosse sempre muito retráida e avessa a photographias. A photographia que lhes remetto é um instantaneo que as pessoas de sua familia não queriam ceder por nada neste mundo. Ha somente dois retratos desses. O outro está em Buenos Aires.

O esposo de D. Isabel Barroso era filho do coronel argentino Don Juan Ramon Saavedra, descendente de patricios, sobrinho de Cornelio Saavedra e ajudante de San Martin na campanha dos Andes. Tambem, durante algum tempo, desempenhou o cargo de ajudante do libertador Simón Bolívar.

---

A casa da rua Sarandi, entre as ruas Zaballa e Alzaibar, foi construida pelo proprio almirante, que ali falleceu, tendo sido o seu corpo velado no salão cuja photographia enviamos. Nesse immenso e luxuosissimo salão, ha um quadro, que se vê ao fundo, referente á batalha do Riachuelo.

Como o espolio se dispersou depois da morte da veneranda Sra. Isabel Saavedra, não nos foi possivel averiguar maiores detalhes sobre os autores desse quadro e de um retrato do almirante feito na França por um pintor dessa nacionalidade. Dentro de uma vitrine, presentes da colonia brasileira ao vencedor de Riachuelo e pedaços de madeira do navio que commandava, assim como uma espada immensa, de ouro, presente tambem de brasileiros, por sua gloriosa acção.



## MARINHA DO BRASIL

De ha muito, a Nação assistia, numa revolta surda, o desaparecimento de sua esquadra.

Foi-se o tempo em que as bujarronas dos veleiros escolas apontavam á mocidade naval o rumo das grandes viajadas. Foi-se o tempo em que, ao vento de todos os quadrantes, elles abriam os velames enfunados em sopro de esperanças e, as suas flâmulas de estrellas, como sentinellas, em mares longínquos, o Pavilhão do Brasil.

Dias houve em que a frota de batalha abalou-se dos seus ancoradouros para sahir ao largo como um aviso de que a Nação inteira estava vigilante. Cada unidade sahida á barra era como se um jaguar de bronze de sua fôrma sabisse e viesse olhar o sol de frente e perscrutar cem leguas adiante.

Naquelles tempos, como aliás ainda hoje, no mais recondito rincão da Patria, jamais se ouvin dizer algo capaz de empanar o lusimento da Marinha de Guerra. Sempre a teve o nosso povo como um padrão legitimo dos nossos orgulhos mais authenticos e da segurança mais fervorosa dos nossos destinos. Para a sua mystica, cada aspirante é um Greenhalgh, cada commandante um Mariz e Barros, um Saldanha, um Baptista das Neves, e em cada marinheiro ande sempre um Marcilio Dias.

São incontaveis os feitos heroicos que engalanam os nossos homens do mar e que dão ao Paiz a convicção inabalavel de que a Marinha deverá ser, por todos os titulos, um dos seus mais cuidados ornamentos.

Desgraçadamente, porém, nem sempre os poderes têm cercado a Esquadra das atenções que ella reclama como elemento decisivo para a manutenção da nossa soberania. Dahi o descaso criminoso de lesa-patria, o dismantelo em que por falta de material foram desaparecendo, de pouco em pouco, os barcos da Marinha Nacional.

No segundo imperio — a phase mais forte de nossa nacionalidade — corria ser a Marinha "a menina dos olhos do Imperador". E' que D. Pedro II, a nosso vêr o maior dos brasileiros, tinha a visão clara de que um paiz na situação do Brasil não poderá subsistir sem um grande poderio naval.

Naquelles aureos tempos da Marinha, grande parte dos vasos de guerra eram construidos em nossos arsenaes. Porque, se é certo — como ensinou Rio Branco — que sem esquadra se não faz diplomacia, não é menos preciso que sem arsenaes não ha esquadra.

Abandonada a politica do grande Imperio de desenvolver a construcção naval, teve a Esquadra uma phase de poderio ficticio para logo após cahir de nível material até chegar ao triste estado de desaparecimento que tanto tem constringido os espiritos avisados, sabedores que sem ella a Nação estará virtualmente desarticulada.

Agora, o Sr. Ministro da Marinha, resolutamente empenha-se no resurgimento dos nossos arsenaes e inicia a construcção de tres grandes destroyers, os primeiros de uma serie. E' de tal magnitude e benemerencia patriótica este acto, que recommenda o illustre titular aos louvores a que têm jús os verdadeiros chefes.

Que S. Excia. consiga, sem desfalecimentos, vencer as difficuldades para a realisação do seu admiravel plano — um dos que darão ao Brasil fóros de grande Nação.

A' hora que passa só a voz dos canhões monstros desperta a attenção dos estadistas de certas potencias que, ha seculos, armam esquadras e exercitos para garrotear e dilapidar o mundo — e os avisa de que a índole pacifica de um povo bem pode mudar-se colera de leões.

Que o Paiz inteiro acompanhe com desvelo o resurgimento da Marinha de Guerra, sem lhe poupar esforços nem sacrificios porque, sem força naval, nada poderemos ser. Ella é a base sobre a qual deverá repousar a confiança de nossa independencia politica e commercial e a certeza de que em qualquer emergencia nos poderemos articular, de Sul a Norte, pela zona litoranea.

Que a Nação, sem a menor sombra de desanimo, com a visão do cumprimento de um dever sagrado, ajude, com alegria, a construcção da nova esquadra que, mercê de Deus, ha de testemunhar ao mundo que não somos um povo abichornado sob o guante da fatalidade de um destino infeliz.

A hora internacional é grave e incerta. Não ha, nem deve haver logar ao sol para os tímidos, os fracos, os desanimados.

Azorraguemos os cegos que não querem vêr — até que recuperem a vista e o animo. De cada cidadão façamos um patriota e um sentinella da nossa grande Pátria.

PAULA BARROS

(Da Liga de Defesa Nacional)

*A Batalha, Rio, 27-7-1937.*

## OS TRABALHOS DA MARINHA DE GUERRA COM OS MOTORES DIESEL

POR

ROBERT CHARLES LUNCH

---

Escrepto sob a direcção superior do Contra-Almirante Harold Gardiner Bowen, Engenheiro-Chefe da Marinha de Guerra e Chefe de Engenharia do Departamento de Marinha de Guerra dos Estados Unidos.

---

Após um longo periodo de treze annos, de lenta mas constante decadencia no seu poder naval, na sua tonelagem e nas suas possibilidades auxiliares, a Marinha de Guerra começou novamente as suas construcções. A Marinha de Guerra está recrutando mais gente para obter mais marinheiros e está pedindo um auxilio maior ás artes e ás sciencias para a sua tarefa gigantesca



de dar aos cidadãos dos Estados Unidos uma "primeira linha de defesa", de primeira ordem. Ella pede aos fabricantes e homens de negocios, entre os quaes se acham os interessados nos motores Diesel e que occupam lugar de destaque na relação de convites, que cooperem nesse programma. Assim se exprimiu uma alta patente da Marinha de Guerra no Departamento em Washington na presença do chronista: "Todas as artes e todas as sciencias estão representadas na construção de uma Marinha de Guerra moderna. Não ha um só melhoramento em mechanica, um só detalhe no progresso de qualquer arte ou sciencia, que possamos deixar passar despercebidos".

Por esta razão, os motores Diesel mereceram do Serviço de Engenharia Naval um maior interesse n'estes ultimos tempos, quando em virtude de ordens tratou-se de iniciar, com toda a energia, a construção de novas unidades navaes. Até agora, porém, a Marinha de Guerra não julgou que tenha havido qualquer progresso em relação ás investigações sobre motores Diesel, a partir da ordem dada. Ella tem estudado e provado tudo o que tem apparecido nos ultimos treze annos sobre motores Diesel, conservando-se sempre prompta, á espera do dia em que lhe fosse permittido proseguir com as experiencias.

"A actividade da Marinha de Guerra, no desenvolvimento e emprego dos motores Diesel, tem despertado ultimamente grande interesse da imprensa", disse ao chronista, uma vez, o Almirante Harold G. Bowen, Chefe do Serviço de Engenharia, em conversa particular.

"Esse resurgimento de interesses tem sua causa principal em um commentario do Dr. Blache, da casa Burmeister & Waine, de Copenhague (Dinamarca) sobre as actividades da Marinha de Guerra neste terreno.

"É bem verdade que, nos ultimos annos, houve notavel incremento no emprego do motor Diesel em serviços da Marinha de Guerra. Durante annos, elle serviu principalmente para a propulsão submarina, pois era o unico typo satisfactorio existente para este fim. As condições muito desfavoraveis para o seu funcionamento concorreram provavelmente e em grande escala para a lentidão com que se realiso o seu aperfeiçoamento, embora fosse notavel a economia de combustivel, que elle apresentou desde que foi inventado". O programma de construção de submarinos, agora em execução, afim de se poder substituir os que foram construidos durante a guerra mundial e já estão obsoletos, deu, a par do seu desenvolvimento commercial, um novo impulso ao aperfeiçoamento desse typo de motores, resultando d'ahi uma unidade que impressiona mui favoravelmente e á qual pode ser attribuida, até certo ponto, a propagação do uso do motor Diesel em outros campos de acção.

"Durante alguns annos a Marinha de Guerra empregou sómente o motor Diesel na propulsão dos rebocadores, de pequenos navios de patrulha e de outras embarcações pequenas. Esses motores, em geral, satisfizeram plenamente e a continuação do seu emprego está fóra de duvida. Ultimamente mais um melhoramento introduzido nesse typo de motor, permittiu a sua installação nas embarcações dos navios de guerra após extensivas provas com os varios typos apresentados. A Marinha de Guerra adquiriu, ha dous annos, os direitos de construção do typo mais conveniente para embarcações pequenas.

Até agora, esses motores deram o melhor resultado e por esse motivo pode-se acreditar que, além da eliminação do risco de incendio que era bem sério com os motores a gasolina, os motores Diesel constituirão um typo mais satisfactorio como gerador de força". O Serviço de Engenharia tem-se occupado extensivamente com a realisação da ideia de tornar esses motores mais atraentes e assim foram adoptados accessorios de borracha, semelhantes aos usados em motores de automoveis, para evitar a transmissão para o casco das suas desagradaveis vibrações. Ao eixo de helice foi adaptado um certo acoplamento flexivel, com isolamento de borracha, para contrabalançar os elementos perturbantes na rotação, resultantes de desalinhamento, e tambem para eliminar os ruidos produzidos pelo eixo de helice. Pela primeira vez foram empregadas engrenagens de redução com o fim de assegurar á velocidade da helice uma ampla independencia da velocidade do motor e de permittir velocidades mais convenientes para esse aparelhamento.

Assim foi possível harmonizar o motor com a exigencia de pezo, augmentado pela substituição dos motores a gasolina nas embarcações existentes, tendo-se ao mesmo tempo previsto uma helice de maior velocidade, tornando assim a embarcação melhor manejavael em serviço de reboque e atracação ao longo do caes ou de pontes de desembarque.

"Em additamento ás investigações a fim de obter um motor para embarcações, o Ministerio da Marinha estabeleceu dous programmaes para o desenvolvimento dos motores Diesel no paiz. O primeiro tem por fim conseguir a construcção em fabricas americanas de motores para submarinos. Além das cinco firmas, que se apresentaram para execução desse programma experimental, outras duas vieram ainda offerecer motores, approvados nas provas no typo destinado ao serviço submarino, estando agora assegurado o supprimento adequado de motores para submarinos, em caso de qualquer emergencia.

O segundo programma experimental tem por fim verificar si a Marinha de Guerra poderá, de facto, apoiar-se sobre o producto americano para fornecimento de motores Diesel proprios para installação a bordo dos navios maiores, de superficie, da Armada. "Nos tempos mais recentes a Marinha de Guerra ficou bastante impressionada pelo augmento do emprego de motores Diesel nos seus navios, tanto mercantes como de guerra.

Está fora de duvida que um dos factores preponderantes, na selecção dos motores Diesel para a propulsão, é o grande raio de acção que esse typo de motores proporciona. Isto demonstra que a confiança nos motores Diesel cresceu sufficientemente para que não seja mais um obstaculo quando se trata de escolher um typo apropriado para a propulsão. No correr dos ultimos annos, a tonelagem dos navios novos, utilizando motores Diesel, excedeu a dos navios com machinas a vapor.

Especial attenção merece o facto de terem sido preferidos os motores Diesel em navios mercantes destinados a viagens muito longas. Nesse typo de navio é que estes motores revelam a sua incontestavel superioridade.



"Em um navio de guerra, um grande raio de acção é um factor muito importante em nossa Marinha de Guerra. Por esta razão é de grande importancia tambem, que a Marinha de Guerra estude exhaustivamente os effeitos, com que o motor Diesel virá contribuir nesta questão. Assim é que o Serviço de Engenharia intensificou as suas investigações sobre este ponto, tendo ainda elaborado um plano para investigar a utilidade dos motores Diesel para os serviços da Marinha de Guerra, mediante a construcção de varios typos desses motores, que então serão submettidos a minuciosas provas. Os fabricantes mais proeminentes de motores Diesel foram consultados em relação a esse plano e estão neste assumpto cooperando com toda efficacia com a Marinha de Guerra".

Embora o que acima se acha dito esclareça sempre alguma cousa sobre os trabalhos da Marinha de Guerra com os motores Diesel, está todavia longe de esgotar a materia. É simplesmente "tudo o que no momento pôde ser dito". Há, em qualquer roda de uma corporação defensiva, uma "linha de segurança", ao tratar com chronistas, a qual mesmo o mais experimentado, astuto e melhor informado dentre elles nunca conseguiu transpôr.

Sabe-se com bastante certeza, por exemplo, que a Marinha de Guerra dispõe de um motor Diesel dando maior numero de r. p. m. que qualquer outro existente actualmente, com pouco ou nenhum sacrificio de potencia. "Suspeita-se" que a simples indicação de "experiencias para motores Diesel de tamanho maior, proprias para installação em grandes navios de superficie da Marinha de Guerra", já seja quasi uma realidade, e que sómente uma poucas experiencias basicas se tornem ainda precisas.

Naturalmente as experiencias tendentes a melhorar o actual equipamento, proseguirão emquanto a Marinha de Guerra dos Estados Unidos existir.

Tanto a engenharia naval como a civil, ambas interessadas no futuro do motor Diesel, nutrem a esperanza de que as condições do mundo permitam a divulgação de mais factos realizados pelo progresso tecnico, durante os proximos annos vindouros. Trabalhando assim de mãos dadas, poderá a Marinha de Guerra dar muitos ensinamentos aos fabricantes de motores Diesel, como, por outro lado, delles muito poderá aprender.

*Marine News*, New-York, Novembro de 1937.

### SI VIS PACEM...

No momento em que a Inglaterra acaba de votar um formidavel orçamento (£ 1.500.000.000), comportando a maior cifra que este paiz já empregou para os seus armamentos e, sobretudo, para a reorganização da sua marinha de Guerra, é interessante passar-se uma vista d'olhos no potencial militar dos principaes Estados da Europa, da America e da Asia.

O quadro seguinte, baseado em dados officiaes e publicado pelo vespertino parisiense "Paris Soir", dá uma idéa exacta dos effectivos desses Estados, comparados com as populações respectivas:

PAIZES	Numero de habitantes	Natureza do serviço militar	EFFECTIVOS (Forças de terra, de mar, e aéreas) Homens	EFFECTIVOS máximos mobilizáveis
EUROPA				
Albania .....	1.103.000	Obr. 18 mezes ....	13.000	200.000
Allemanha .....	66.616.000	Obr. 2 annos .....	860.000	13.000.000
Austria .....	6.786.000	Obr. 1 anno .....	40.000	1.350.000
Belgica .....	8.276.000	Obr. 8 a 14 mezes .	67.500	1.600.000
Bulgaria .....	6.171.000	Vol. 12 annos ....	20.000	1.200.000
Dinamarca .....	3.684.000	Obr. 5 mezes .....	12.200	700.000
Esthonia .....	1.130.000	Obr. 12 a 18 mezes	13.000	200.000
Finlandia .....	3.762.000	Obr. 1 anno .....	29.700	700.000
França .....	41.940.000	Obr. 2 annos .....	505.000	8.000.000
Grã-Bretanha .....	46.889.000	Vol. 3 a 8 annos .	258.500	9.000.000
Grecia .....	6.620.000	Obr. 2 annos .....	72.500	1.300.000
Hollanda .....	8.474.000	Obr. 205 dias ....	25.800	1.680.000
Hungria .....	8.949.000	Vol. 12 annos ....	35.000	1.700.000
Italia .....	43.009.000	Obr. 18 mezes .....	636.000	8.000.000
Lettonia .....	1.957.000	Obr. 12 a 15 mezes	25.200	370.000
Lithuania .....	2.500.100	Obr. 18 mezes ....	22.550	500.000
Noruega .....	2.884.000	Obr. 60 a 84 dias .	16.200	550.000
Polonia .....	33.823.000	Obr. 2 annos .....	280.000	6.500.000
Portugal .....	7.222.000	Obr. 15 mezes ....	31.500	1.365.000
Russia .....	168.000.000	Obr. 2 a 4 annos ..	1.415.000	35.000.000
Rumania .....	19.196.000	Obr. 2 annos .....	157.000	3.500.000
Suecia .....	6.248.000	Obr. 140 a 200 dias	36.150	1.200.000
Suissa .....	4.163.000	Obr. 60 a 102 dias .	16.500	800.000
Tcheco Slovaquia ..	15.158.000	Obr. 2 annos .....	178.450	2.500.000
Turquia .....	16.021.000	Obr. 18 ms. a 2 an.	211.600	3.235.000
Yogolasvia .....	14.950.900	Obr. 18 mezes ....	122.800	3.000.000
AMERICA				
Estados Unidos ..	127.521.000	Vol. 1 a 3 annos .	284.000	20.000.000
Argentina .....	12.393.000	Obr. 1 anno .....	44.000	1.900.000
Brasil .....	42.000.000	Obr. 12 a 18 mezes	97.000	8.000.000
ASIA				
China .....	450.000.000	Vol. e Obr. ....	(?) 1.700.000	?
Japão .....	69.251.000	Obr. 2 annos .....	332.000	13.000.000



A Hespanha, cujas cifras officiaes não representariam hoje em dia a verdade sobre os effectivos em campo, foi, por esta razão, voluntariamente supprimida do quadro.

Note-se que o mais modesto Estado europeu, a Albania, cuja população é inferior á da cidade do Rio de Janeiro, conta actualmente com 13.200 homens em armas, e que o serviço militar neste paiz é obrigatorio durante um anno e meio. De resto, será facil verificar que o serviço militar é obrigatorio em quasi todos os paizes, desde a Noruega (60 a 84 dias por anno) até a Russia (2 a 4 annos); e mesmo na China, — que, se dispuzesse de um exercito proporcional á sua população, esmagaria, pela superioridade numerica, a Europa inteira. Sendo na Allemanha o serviço obrigatorio (de 2 a 4 annos) prolongado por 6 mezes de serviço nos campos de trabalho, tanto mais espantoso parece o facto de ser o serviço militar na Inglaterra e nos Estados Unidos voluntario ou facultativo.

*Jornal do Commercio, Rio, 9-5-1937.*

## CALENDARIO UNIVERSAL

**Em 1939 será modificada a Folhinha, se se chegar a um accôrdo na Liga das Nações**

O Ministerio das Relações Exteriores acaba de fornecer á imprensa o novo modelo de folhinha para 1939, uma vez que seja resolvida, pela maioria das nações do mundo, a reforma do calendario, conforme o projecto apresentado a esse instituto pela representação chilena.

Nesse calendario, procedeu-se a um reajustamento da duração dos mezes, afim de se permittir a divisão do anno em semestres e em trimestres iguaes, e de tornar o calendario perpetuo. Cada trimestre tem exactamente tres mezes, 13 semanas, 91 dias. Cada trimestre começa num domingo e acaba num sabbado.

O primeiro mez de cada trimestre tem 31 dias, os dois outros 30. Cada mez conta 26 dias uteis.

O 365º dia do anno, chamado "Dia do Fim do Anno", é um dia intermedio collocado entre 30 de Dezembro e 1º de Janeiro, e será considerado como um sabbado suplementar. Nos annos bisextos, o 366º dia, chamado "Dia Bisexto", será collocado entre 30 de Junho e 1º de Julho, e constituirá outro sabbado suplementar.

O 1º de Janeiro será sempre um domingo. Os dias intermedios serão designados como F, em Dezembro, e B, em Junho, e serão considerados dias de folga internacional.

## FOLHINHA UNIVERSAL

## PRIMEIRO TRIMESTRE

JANEIRO							FEVEREIRO							MARÇO							
D	S	T	Q	Q	S	S	D	S	T	Q	Q	S	S	D	S	T	Q	Q	S	S	
1	2	3	4	5	6	7				1	2	3	4							1	2
8	9	10	11	12	13	14	5	6	7	8	9	10	11	3	4	5	6	7	8	9	
15	16	17	18	19	20	21	12	13	14	15	16	17	18	10	11	12	13	14	15	16	
22	23	24	25	26	27	28	19	20	21	22	23	24	25	17	18	19	20	21	22	23	
29	30	31					26	27	28	29	30			24	25	26	27	28	29	30	

## SEGUNDO TRIMESTRE

ABRIL							MAIO							JUNHO							
D	S	T	Q	Q	S	S	D	S	T	Q	Q	S	S	D	S	T	Q	Q	S	S	
1	2	3	4	5	6	7				1	2	3	4							1	2
8	9	10	11	12	13	14	5	6	7	8	9	10	11	3	4	5	6	7	8	9	
15	16	17	18	19	20	21	12	13	14	15	16	17	18	10	11	12	13	14	15	16	
22	23	24	25	26	27	28	19	20	21	22	23	24	25	17	18	19	20	21	22	23	
29	30	31					26	27	28	29	30			24	25	26	27	28	29	30	

## TERCEIRO TRIMESTRE

JULHO							AGOSTO							SETEMBRO							
D	S	T	Q	Q	S	S	D	S	T	Q	Q	S	S	D	S	T	Q	Q	S	S	
1	2	3	4	5	6	7				1	2	3	4							1	2
8	9	10	11	12	13	14	5	6	7	8	9	10	11	3	4	5	6	7	8	9	
15	16	17	18	19	20	21	12	13	14	15	16	17	18	10	11	12	13	14	15	16	
22	23	24	25	26	27	28	19	20	21	22	23	24	25	17	18	19	20	21	22	23	
29	30	31					26	27	28	29	30			24	25	26	27	28	29	30	

## QUARTO TRIMESTRE

OUTUBRO							NOVEMBRO							DEZEMBRO							
D	S	T	Q	Q	S	S	D	S	T	Q	Q	S	S	D	S	T	Q	Q	S	S	
1	2	3	4	5	6	7				1	2	3	4							1	2
8	9	10	11	12	13	14	5	6	7	8	9	10	11	3	4	5	6	7	8	9	
15	16	17	18	19	20	21	12	13	14	15	16	17	18	10	11	12	13	14	15	16	
22	23	24	25	26	27	28	19	20	21	22	23	24	25	17	18	19	20	21	22	23	
29	30	31					26	27	28	29	30			24	25	26	27	28	29	30	



# NOTICIARIO

---

## BRASIL

### O DIA DO SOLDADO

Commemorações civicas e religiosas — Diversas solennidades em estabelecimentos de ensino e de outra natureza — No Ministerio da Guerra.

Sobre a solennidade com que se commemorou o Dia do Soldado, a "Vanguarda" assim se expressou:

"Teve a solennidade com que tradicionalmente se commemora o fallecimento de Caxias a data de hoje, consagrada ao soldado brasileiro.

As 8 horas, na Praça Duque de Caxias, antigo largo do Machado, tropa, constituida de destacamentos da Marinha, do Exercito, do Corpo de Bombeiros e da Policia Militar, formou em torno da estatua do eminente cabo de guerra, onde se encontraram, igualmente, as altas autoridades da Republica, desde o presidente Getulio Vargas.

Antes, ás 7 horas, houve missa no Altar de Caxias, no Convento de Santo Antonio, sendo o officio divino assistido por delegações de todos os corpos da guarnição.

Commandou o destacamento que prestou honras á estatua de Caxias o coronel Renato Paquet.

#### Condecorado o Estandarte da Escola Militar

Por occasião da formatura na praça Duque de Caxias, o presidente Getulio Vargas condecorou o estandarte da Escola Militar, perante o destacamento que nessa occasião apresentava armas.

### As Salvas do Regulamento

Uma bateria do 1º Grupo de Obuzes, postada na praia do Flamengo, deu as salvas do estylo.

### Romaria ao Tumulo de Caxias

O ministro da Guerra, á frente de grande numero de officiaes de todas as patentes, foi ás 10 horas visitar o tumulo de Caxias, no cemiterio de Catumby. Os romeiros depositaram flôres ali, sendo uma das corôas offerecida pelo Ministro da Guerra.

### Uma festa na Villa Militar

As 16 horas, realizou-se uma solennidade na Villa Militar, tendo o general Eurico Dutra expedido convite a todos os generaes e officiaes de outras patentes da guarnição.

### Sessão no Instituto Nacional de Musica

O Instituto Duque de Caxias realizará hoje, ás 21 horas, no salão nobre do Instituto Nacional de Musica, uma sessão solenne em homenagem ao patrono do soldado brasileiro, durante a qual falarão o general Góes Monteiro, chefe do Estado Maior do Exercito; sr Leopoldo Feijó Bittencourt, pelo Instituto Historico e Geographico Brasileiro e sr. Pedro Calmon, orador official do Instituto Duque de Caxias. A sessão será aberta com o hymno Duque de Caxias e para mesma não ha convites especiaes. O general Góes Monteiro, presidente em exercicio do referido instituto, por nosso intermedio, pede o comparecimento de todos os seus consocios e do publico em geral.

O traje, mesmo para os componentes da mesa, é o de passeio.

### Como falou aos Cadetes o Ministro da Guerra

Por occasião do acto de condecoração do estandarte da Escola Militar, na Praça Duque de Caxias, foi lido o seguinte Boletim do ministro da Guerra, especialmente dirigido aos jovens cadetes do Exercito:

“Passam-se os annos e parece hontem, faz mais um seculo e parece hoje, transcorreram os tempos e será ainda amanhã e sempre — que o vulto imponente de CAXIAS refulgirá no batalhador invicto, no politico impolluto, no administrador preclaro, no cidadão austero, “no maior guerreiro de todo um hemispherio, cuja vida foi tambem a vida do Brasil”.



Não carece, o valoroso soldado, de historiador para celebrar suas glórias. O tempo foi o seu maior e mais fiel arauto. Modesto e discreto embora, os acontecimentos se precipitam, e Caxias vai deixando escripta, sem o perceber, sua própria historia que as gerações repetem.

1808, o anno agitado das invasões napoleonicas na Peninsula Ibérica e o moço da coordenação da sociedade brasileira com a Côrte Portuguezã em busca de guarida, é o inicio da carreira militar do cadete aos cinco annos de idade.

De 1818 a 1821 é o estudante que faz com brilho o curso da Real Academia Militar.

Em 1822 é dos primeiros escolhidos para a formação do Batalhão do Imperador, 800 eleitos commandados pelo Barão de Magé, para ser dos mais bravos no combater a sublevação de Madeira, em terras da Provincia da Bahia. E aos 22 annos de idade LUIZ ALVES DE LIMA E SILVA já tem conquistado, com a condecoração do Cruzeiro e terceiro galão naquelle Batalhão em que não tinham ingresso os mediocres.

Valente na Cisplatina, de 1825 a 1828, de lá volta major e já coberto de glórias, conquistadas em rasgos de heroismo e de audacia, que tudo isso lhe vale a Commenda de Aviz e logo depois a Ordem da Rosa.

Simples major, em 1831, após o 7 de abril, põe-se á frente dos Voluntarios da Patria, batalhão de officiaes-soldados que conseguem debellar a anarchia que se alastrava pelo Exercito.

Em 1832 é o vencedor em perseguição do camarada vencido em uma revolta fracassada, a encerral-o em um quarto e permittir-lhe a fuga para o exterior.

Em 1833 é a alliança indissolúvel com aquella nobre dama que se dedica ao modesto major de quem ella affirma, em sublime prophécia, que virá a ser um dos primeiros vultos da Patria".

Tenente-coronel na guerra dos Farrapos, sobrepõe-se á opinião de seus superiores e consegue demovel-os de uma operação em que fariam o jogo do adversario. Era o estrategista de 1866 que se revelava no joven official de 1837.

Em 1840 é o coronel que brada aos maranhenses:

"Mais militar que politico, eu quero até ignorar os nomes dos partidos que entre vós existem".

E confirmou a asserção, deixando em franca prosperidade o Estado que encontrou em desordem, de onde lhe vem o titulo de Caxias, cidade maranhense onde mais pujantes foram as lutas que elle soube vencer.

E vem depois a sublevação de São Paulo. E ao jovem Barão entrega-se, com a direcção militar e politica da Provincia,

400 recrutas, "cadáveres ambulantes", como se appellidou então para vencer 3.000 bandeirantes em desenfreada rebeldia. E segue-se a victoria e segue-se a paz e o vencedor é eleito pelos proprios vencidos deputado á legislatura 1842 a 1845.

E' agora Minas Geraes que se convulsiona e não póde ser outro o já consagrado debellador das revoltas internas que assignalam a evolução politica do novo Imperio. Assim, de julho a setembro de 1842, apenas em dois mezes e dez dias, LIMA E SILVA consegue dominar um conflicto que se esboçara em vastas proporções e a sua habilidade e a sua energia não consentem que se alastre. E o Barão de Caxias, agora graduado em marechal de Campo, volta á Côrte como "salvador dos principios em que se estriba a Mornachia Constitucional".

Dominados os fôcos de rebellião mais proximos, o Governo Imperial volta suas vistas para a guerra civil que, sob a forma republicana, vem campeando, desde 1835, no extremo sul do Brasil. E Caxias, em dois annos de politica, administração e genio militar, consegue suffocar a guerra que durou dez annos e volta á Côrte, Conde e Marechal effectivo.

E as glórias sobem, com a hierarchia e a fama legitimamente conquistadas.

E' agora o Commando das Armas, a cadeira de Senador do Imperio, a Presidencia do Rio Grande do Sul e o commando de um exercito que se vae lançar contra Manoel Oribe, o lugar-tenente do tyranno Rosas. E, de junho a outubro de 1851, desenrola-se uma campanha, modelo de astucia, bravura e generosidade para terminar com a capitulação do adversario e entrar em Montevideo, acolhido como libertador de um povo irmão.

Mas, á margem direita do Prata, opprimindo o povo argentino, dominava Rosas, o tyranno sem entranhas que banha em sangue e cobre de luto o solo fecundo e generoso da Republica Argentina. E lá vae ter Caxias, commandando alliados que sommam 25.000 homens, encurrular o dêsputa, batel-o em Caceres e obrigar-o a fugir a 3 de fevereiro de 1852. Tenente-general, Marquez, volta á Patria, com mais uma medalha de ouro entre as condecorações que, riquissima couraça, cobrem-lhe o grande e magnanimo coração.

Na Patria o esperam, não o repouso que lhe exige o organismo combalido, mas a actividade e o labutar incessante do administrador e politico, na pasta da Guerra e na Presidencia do Conselho de Ministros. E assim decorrem, com alternativas, suas actividades politicas até o anno de 1864.

Estava Caxias na opposição politica quando explodiu a guerra da Triplice Alliança contra o tyranno do Paraguay — Francisco SolanoLopes. E assim o conservaram as forças politicas domi-



nantes, quando as vacillações e tibiezas dos primeiros tempos de luta evidenciaram que só o genio já comprovado do velho soldado poderia dar novo curso aos acontecimentos. E do ostracismo doloroso foram tiral-o em 6 de outubro de 1866.

E a guerra se transforma. E' primeiro a organização, a disciplina, o movimento, a luta. E vem a famosa marcha de flanco, e Estero Bellaco, e a Villa do Pillar, e o reconhecimento de Tayi, e a passagem de Humaytá, e a tomada da celebre fortaleza, e o assalto de Tebicuary, e o reconhecimento de Angustura, e a bravura do chefe em Itororó, e a batalha de Avahy, e Lomas Valentinas, e finalmente a occupação de Assunción em 6 de janeiro de 1869.

E volta á Patria em fevereiro desse anno, deixando a guerra em sua phase derradeira, a perseguição do vencido, e aqui o esperam o titulo de Conde, a medalha do merito militar, os applausos entusiasticos das multidões, as benções da Patria agradecida e... (porque não dizel-o?)... a ingratição humana, corôa de martyr, inseparavel da gloria.

Nesse anno de 1869 Caxias ascendeu ao apogeu da gloria. E começou a descer: foram as lutas politicas, sempre traiçoeiras; foi a administração publica, com a ingratição dos favorecidos, as queixas dos insatisfeitos, as revoltas dos insaciaveis; e foi a velhice, a decrepitude, a invalidez...

E Caxias chegou a ser covarde! Sim, covarde, elle que nunca estremeceu em presença da morte sim, covarde, aquelle que dizia ás tropas em Lomas Valentinas: "O General e amigo que vos guia nunca foi vencido!"

Sim — **Sou um covarde!** — é elle mesmo quem o confessa.

Mas, covarde em presença de uma joia que a sua companheira de 35 annos deixára ao morrer, á mais querida de suas amigas.

Sublime covardia! E' a covardia dos heróes!

E assim finou-se, a 7 de maio de 1880, LUIZ ALVES DE LIMA E SILVA, o Marquez de Caxias, o Condestavel do Imperio, o Duque de Ferro!

Mas a Patria obedeceu ao seu ultimo commando: seis soldados, escolhidos entre os que se haviam distinguido no Paraguay, conduziram seu corpo á ultima morada.

E assim, "as mãos que o ajudaram a subir ao fastigio, foram as mãos que o levaram ao tumulo"

## CADETES DA ESCOLA MILITAR

Vós que sois, a tradição militar do Brasil; vós que sois a vida exuberante do presente; vós que sois as aspirações do futuro, ahí tendes o padroeiro do vosso gremio, o symbolo de vossa classe.

### Cadetes da Escola Militar!

Vós que sois portadores do sabre curvo de Caxias, aquelle sabre "que não brilhará sem razão, nem será embainhado sem honra" inspirei-vos na sua figura inconfundível como político sem jaça. Marechal do Exército e Senador do Imperio, sobrepõe ás conveniências partidarias os sagrados ditames do patriotismo, e em momento de dolorosa angustia nacional, responde ás combinações que lhe são propostas com a phrase lapidar que é o seu mais sincero grito de consciencia — "A minha espada não tem partidos!"

Inspiraie-vos no modelo sem par do administrador ancioso dessa gloria sem vibração e sem colorido, que só o tempo rememora, e encontrareis paradigma na historia do Maranhão, onde elle começa uma era de paz e reconstrucções "ignorando os nomes dos partidos em luta".

Inspiraie-vos no cidadão virtuoso, no varão inflexível, que nunca murmurou uma queixa e só soube chorar em presença do corpo inanimado da companheira que amou.

Inspiraie-vos na bravura e no genio do militar que nunca vacilou ante a metralha e nunca soffreu derrotas, porque, a propria morte parecia fugir-lhe ás investidas impetuosas.

Inspiraie-vos, acima de tudo e em tudo isso nas virtudes militares que fizeram sobre todas as personalidades que elle representou, o soldado modelo, que foi essa a sua mais sublime personificação e a que, acima de todas, conseguiu fazer d'elle um symbolo.

O vosso estandarte bem merece a condecoração da Ordem do Merito Militar.

Recebei-a, pois, com os olhos fitos na figura symbolica do vosso padroeiro. E que o vosso estandarte seja, como as bandeiras de Caxias, paradigma da ordem, da disciplina, da obediencia, do respeito á lei; do cumprimento do dever, do trabalho, da abnegação, da renuncia, de que as virtudes sommadas fazem uma só e insuperavel virtude — PATRIOTISMO.

General E. Dutra  
Ministro da Guerra

---

### Nos Estabelecimentos de Ensino

Em diversos estabelecimentos de ensino desta Capital realizaram-se, igualmente, grandes demonstrações de veneração pela memoria do Duque de Caxias.



Igualmente, em grande numero de institutos de outra natureza houve hasteamento festivo da Bandeira e orações de entusiasmo civico.

### Recepção no Club Militar

As 17 horas, houve a vespéral do costume no Club Militar. Falou por essa occasião o capitão Ayrton Lobo, sendo a sessão, que precedeu á parte recreativa, presidida pelo coronel Souza Docca, presidente do Club.

---

### As homenagens da Marinha

A nossa Marinha de Guerra associou-se ás homenagens que o Exercito prestou a Caxias. Um contingente de batalhões do Corpo de Fuzileiros Navaes sob o commando do Capitão de Fragata Arthur Seabra, foi prestar continencias ao monumento do Marechal, na Praça Duque de Caxias, antigo Largo do Machado.

O Sr. Ministro da Marinha, em companhia de seu ajudante de ordens, Capitão-Tenente, Atahualpa Neves, compareceu á cerimonia que ali se realizou hem como almirantes chefes de serviço e outras patentes do Corpo da Armada e das suas classes annexas

---

### Premio "Almirante Graça Aranha"

A Liga Naval Brasileira, no intuito de estimular o pessoal que guarnece os navios do Lloyd Brasileiro, no culto da elegancia marinheira e efficiencia technica, sob todos os aspectos, apagnagio das grandes marinhas, resolveu instituir o premio "Almirante Graça Aranha", cuja concessão obedecerá ás seguintes normas:

Art. 1º — A Liga Naval Brasileira institue, a titulo permanente, o premio "Almirante Graça Aranha", que será constituido por um objecto de arte á sua escolha, e que annualmente será attribuido ao navio do Lloyd Brasileiro que, não tendo soffrido nenhum accidente maritimo, tenha obtido, a juizo de uma commissão julgadora, maior numero de pontos relativos aos seguintes requisitos:

a) Navio — aspecto interior e exterior das diversas secções de convez, machinas e camara; efficiencia do material;

b) Navio — organização interna e efficiencia technica do pessoal;

c) Tripulação — ordem, disciplina, asseio, correcção de maneiras e de uniformes.

Art. 3º — Os inspectores de convez, machinas e camara, apporão, no verso das papeletas de inspecção, notas de 1 a 5, relativas aos requisitos a, b e c, especificados no artigo anterior.

Art. 3º — Na primeira quinzena do mez de Março de cada anno, na séde do Lloyd Brasileiro, reunir-se-ha a commissão julgadora, composta de um dos directores da Liga Naval Brasileira, do Superintendente da Navegação e dos Inspectores de convez, machinas e camara do Lloyd Brasileiro, que procederá á apuração dos pontos, classificando nos dois primeiros logares os navios que obtiverem média mais elevada.

a) A média será determinada pela divisão das sommas das notas das diversas papeletas referentes a cada navio, pelo numero destas.

b) Em caso de empate terá preferencia o navio cujo commandante contar mais tempo de serviço na Companhia.

Art. 4º — O premio "Almirante Graça Aranha" será entregue solennemente pela Directoria do Lloyd Brasileiro, assistida pela Directoria da Liga Naval Brasileira, ao navio que o conquistou, no dia 22 de Março de cada anno, data natalicia de seu patrono.

a) Se o navio vencedor não se encontrar no porto na data acima, a entrega do premio se effectuará logo após sua chegada.

Art. 5º — Os officiaes e tripulantes do navio classificado em primeiro logar que contarem no mesmo, na data da apuração, 12 mezes no minimo de embarque, serão elogiados, nominalmente no boletim da Directoria do Lloyd Brasileiro, devendo esse elogio constar de seus assentamentos.

---

## UMA VISITA DO SR. ALMIRANTE PROTOGENES AO SR. MINISTRO DA MARINHA

O Sr. Almirante Protogenes Guimarães, Governador do Estado do Rio, esteve no dia 18 de Julho, á tarde, no Ministerio da Marinha, em visita de agradecimento ao Sr. Almirante Aristides Guilhem e á Marinha pelas homenagens que lhe foram prestadas, por occasião de sua chegada da Europa.

S. Ex. foi recebido á entrada pelo chefe e outros officiaes de gabinete desse titular, com os quaes manteve animada palestra.

Ao retirar-se foi o Sr. Almirante Protogenes Guimarães cumprimentado por varios officiaes da Armada e funcionarios do Ministerio, que ali se encontravam, no momento de sua visita.

---



## ACTOS ADMINISTRATIVOS

**Concessão de férias** — A Lei nº 450, de 19 de Junho de 1937, concede direito a férias annuaes aos tripulantes das embarcações nacionaes e dá outras providencias.

**Escolas de Marinha Mercante** — A Lei nº 460, de 19 de Julho de 1937, permite a criação de escolas de Marinha Mercante.

**Regulamento de continencias para o Exercito e Armada** — O Decreto nº 1.662, de 20 de Maio de 1937, approva o regulamento de continencias, signaes de respeito, honras e cerimoniaes militares para o Exercito e a Armada.

**Regulamento para o Deposito da Aviação Naval** — O Decreto nº 1.840, de 29 de Julho de 1937, approva e manda executar o Regulamento para o Deposito da Aviação Naval.

**Directoria de Aeronautica** — O Decreto nº 1.868, de 9 de Agosto de 1937, dá novo regulamento á Directoria de Aeronautica.

**Fundo Naval** — A Lei nº 471, de 11 de Agosto de 1937, autoriza o Poder Executivo a recolher ao Fundo Naval o producto da venda do material capitulado na letra "b" do art. 2º do Decreto nº 20.923, de 8 de Janeiro de 1932, inclusive o da venda do ex-cruzador "Barroso" e ex-encouraçado "Floriano", e dá outras providencias.

---

**FRANÇA****A Marinha Franceza**

A Agencia Havas, a 14 de Julho, divulgou a seguinte noticia:

"Informam de La Rochelle que a municipalidade local recebeu o almirante Cayol e a officialidade da divisão da esquadra do Atlantico ainda ancorada na enseada de Lapalisse. Compareceu igualmente o commandante do contra-torpedeiro "Kayne" da marinha dos Estados Unidos.

Em discurso então proferido o prefeito do departamento da Charente Inferior disse que no momento actual o paiz voltava os olhos para a marinha como elemento de confiança e de optimismo".

---

## GRÃ-BRETANHA

### Os accôrdos navaes

A 30 de Julho, era divulgado pela agencia Havas, o seguinte: "Acredita-se que os accôrdos navaes anglo-allemaes serão assignados na proxima semana.

O governo da URSS deu sua adhesão aos dois textos que resolvem as difficuldades no caso dos cruzadores da classe A, de 10.000 toneladas, abstendo-se de mencionar qualquer relação entre o numero de vasos sovieticos e allemaes, que poderá construir-se.

Afim de facilitar a ratificação desse instrumento pelo parlamento, o governo pediu a Paris que fizesse ratificar o tratado triplice de 1936, que tem a mesma base de todos os outros accôrdos de limitação quantitativa".

---

## ITALIA

### Um transporte de agua potavel

Em despacho telegraphico de 6 de Julho, a agencia Havas informou que foi lançado no porto de Genova um navio de 1.130 toneladas especialmente construido para o transporte de agua potavel e que se destina aos serviços da marinha italiana.

---

## JAPÃO

### Uma canhoneira sovietica posta a pique

Foi divulgada pela agencia Havas, a 30 de Julho, a seguinte informação:

"Telegrapham de Hsing King (Mandchuko): "O exercito de Kuan Tung publica um communicado em que annuncia que tropas japonezas puzeram a pique, por volta das 15 horas, uma das tres canhoneiras sovieticas que estavam ao sul da ilha Senfua, no Amur. As tres unidades tinham atirado subitamente sobre as forças nipponicas, que responderam e afundaram uma dellas, ao mesmo tempo que damnificavam outra. A terceira fugira. O communicado accrescenta que o governo mandchú protestou junto ás autoridades sovieticas".

---



---

## **NECROLOGIA**

---

### **CAPITÃO DE FRAGATA, MEDICO, DA RESERVA DE 1.<sup>a</sup> CLASSE, DR. CARLOS LINDGREN**

Falleceu, no dia 24 de Agosto findo, em Nictheroy, Estado do Rio de Janeiro, o Capitão de Fragata, Medico, da Reserva de 1.<sup>a</sup> Classe, Dr. Carlos Lindgren.

---

### **CAPITÃO DE FRAGATA, MEDICO, DR. ANTONIO LEMON FILHO**

Falleceu, em sua residencia, nesta Capital, a Rua Urbano Duarte nº 13, o Capitão de Fragata, Medico, Dr. Antonio Lemos Filho.

---

### **CAPITÃO DE CORVETA, QO, JOSÉ VALENTIM DUNHAM FILHO**

Falleceu, no dia 22 de Agosto do corrente anno, nesta Capital, á Rua Leopoldo nº 298, o Capitão de Corveta, QO, José Valentim Dunham Filho.

---

### **CAPITÃO DE CORVETA, INTENDENTE NAVAL, JAYME ANTONIO GOMES**

Falleceu, no dia 12 de Julho, nesta Capital, o Capitão de Corveta, Intendente Naval, Jayme Antonio Gomes.

---

**CAPITÃO-TENENTE, GRADUADO, PATRÃO MÓR,  
REFORMADO, JOSÉ ANTONIO BISPO**

Falleceu, no dia 5 de Julho, nesta Capital, o Capitão-Tenente, Graduado, Patrão-Mór, Reformado, José Antonio Bispo.

**SEGUNDO-TENENTE, AV. N. DA RESERVA NAVAL  
AÉREA, BERNARDINO PINTO DA COSTA**

Falleceu, victimado em serviço, em Joinville, Estado de Santa Catharina, o 2º Tenente, Av. N. da Reserva Naval Aérea, Bernardino Pinto da Costa, no dia 2 de Julho do corrente anno.

As familias enlutadas a "Revista Maritima Brasileira" apresenta sentidas condolencias.





# WALTER & C.<sup>IA</sup>

RUA S. PEDRO N.º 71

RIO DE JANEIRO

COMISSÕES, CONSIGNAÇÕES E CONTA PROPRIA,  
SEGUROS TERRESTRES E MARITIMOS,  
AVIAÇÃO MILITAR E CIVIL.

REPRESENTANTES DE:

VICKERS-ARMSTRONGS LTD.

Constructores de navios de Guerra de todos os typos.  
Artilharia — Munições — Motores Diesel, etc.

THE DE HAVILLAND AIRCRAFT CO., LTD.

Aviação em geral.

THE FAIREY AVIATION CO., LTD.

Aviação Militar.

COMMERCIAL UNION ASSURANCE CO., LTD.

Seguros terrestres e marítimos.

MERRYWEATHER & SONS LTD.

Material para extinção de incendio.

LOBNITZ & CO., LTD.

Dragas em geral.

OLEOS LUBRIFICANTES DE ALTA CLASSE

Marca "GRIFFON"

LIPTON LTD.

Chá, Conservas, etc.

LONDRES

**JACOB WALTER & CO., LTD.,**

Nº 66 VICTORIA STREET — WESTMINSTER. S. W. 3

# MAURICE SINGER

---

---

2100 — CRESTON AVENUE

New York City

MAURICE SINGER, filho e successor de Joe Singer, largamente conhecido entre os officiaes e todo o pessoal da Marinha de Guerra do Brasil, offerece aos clientes brasileiros os seus serviços em Nova York para quaesquer encommendas ou compras nos Estados Unidos, assim como informações, embarques, etc., mediante modica commissão.

2100 CRESTON AVENUE

---

---

NOVA YORK

---

---



EXTRACTOS DO REGULAMENTO DA BIBLIOTHECA,  
ARCHIVO DA MARINHA E "REVISTA MARITIMA",  
APPROVADO PELO DECRETO N. 17358, DE 2 DE  
DEZEMBRO DE 1926.

---

CAPITULO X

DA "REVISTA MARITIMA BRASILEIRA"

Art. 38 — A *Revista Maritima Brasileira* é uma publicação destinada a tratar de quaesquer assumptos concernentes á marinha de guerra ou mercante.

Art. 40 — Qualquer pessoa pertencente ou não ás classes da Armada poderá tratar na *Revista Maritima* de todos os assumptos relativos á marinha e seus differentes ramos.

Art. 41 — Os artigos destinados a publicação pela *Revista Maritima* só serão entregues á impressão depois de vistos e approvados pelo redactor-chefe.

Art. 44 — Ao Secretario compete:

e) a revisão de todas as provas que não sejam para esse fim requisitadas pelos auctores.

Art. 47 — Para estimular o estudo dos assumptos profissionaes, o Ministro nomeará uma commissão especialmente incumbida de escolher, dentre os trabalhos publicados na *Revista Maritima* durante o anno, o que for a seu juizo de maior utilidade pratica para a Marinha.

Art. 48 — Ao auctor do trabalho escolhido, a commissão concederá como premio uma medalha de ouro com o respectivo diploma.

Art. 49 — A concessão desse premio deverá constar dos assentamentos do official distinguido, e, se elle pertencer á classe activa lhe será levada em conta para a sua promoção.

Art. 50 — A *Revista*, em pagina especial, no primeiro numero do anno seguinte, inscreverá o nome do auctor e o titulo do trabalho premiado.

# REVISTA MARITIMA BRASILEIRA

Destinada aos interesses da Marinha Nacional de Guerra e Mercante

## ASSIGNATURA ANNUAL

	Brasil	Estrang.
Para officiaes. . . . .	8\$000	12\$000
Para Sub-Officiaes. . . . .		
} Exercito e Armada. }		
Para officiaes de Marinha Mercante e empregados civis do Ministerio da Marinha. . . . .	9\$000	
Associações das Marinhas e Repartições. . . . .	9\$000	14\$000
Associações estranhas á Marinha. . . . .	14\$000	14\$000
Civis estranhos á Marinha. . . . .	10\$000	14\$000
Numero do mez. . . . .	1\$500	
Numero atrasado. . . . .	2\$000	

## PAGAMENTO ADIANTADO

As assignaturas desta *Revista* podem começar em qualquer epoca, mas terminam sempre em Junho e Dezembro

Toda a correspondencia relativa á mesma *Revista* deve ser remetida para o Edificio do Ministerio da Marinha — Rio de Janeiro, Brasil

Aos nossos assignantes rogamos o especial obsequio de renovarem sempre em tempo opportuno as suas assignaturas, afim de que não haja interrupção na remessa da *Revista*

Igualmente pedimos que nos communiquem qualquer mudança de residencia, afim de não haver extravio na entrega

Das marinhas de commercio e de recreio solicitamos o favor de nos enviarem, sempre que puderem, quaesquer informações uteis ou noticias de interesse geral dignas de publicação

Admittindo a inserção de annuncios, principalmente dos que se relacionem com a vida maritima, constitue tambem esta *Revista* um excellento repositorio de informações de toda ordem, largamente divulgada pelo Brasil e pelo Estrangeiro.

Os annuncios, da mesma forma que as assignaturas, poderão começar em qualquer data, sendo os seguintes os seus preços:

Tamanho	Por anno	Por semestre
Pagina inteira. . . . .	180\$000	100\$000
Meia pagina. . . . .	100\$000	60\$000

As gravuras, bem como as alterações de annuncios, serão pagas em separado.

Os pagamentos, quer de assignaturas, quer de annuncios, de pessoas que residem fora desta Capital, só poderão ser feitos por vales postaes.



# REVISTA MARITIMA BRASILEIRA



## SUMMARIO

Escoteiros do Mar — Cap. de Fragata Didio I. A. da Costa .....	193
Marinheiros do Brasil — Marinheiros de Portugal — Rep. do "Diario Portuguez" .....	197
As Famosas Armadas Portuguezas .....	201
Grande homenagem civica ás victimas do dever .....	225
Arrendamento de contra-torpedeiros norte-americanos .....	233
O Poder Naval como preservador da neutralidade e da paz — Cap. Dudley W. Knoz — Trad. de A. Rechs- teiner .....	251
Viagens de Circumnavegação — S. de S. ....	265
Folhas de plotar para avião — Cap. de Fragata Renato Bayardino .....	287
Revista de Revistas — A. R. ....	293
Aviões e Submarinos — C. F. X. ....	329
Respiga .....	363
O cão de bordo — Arthur de Salles (da Acad. de Letras da Bahia) .....	375
Noticiario .....	377
Bibliographia .....	393
Necrologia .....	395
Annaes do Archivo de Marinha .....	397

# Bibliotheca da Marinha

---

Relação das Revistas estrangeiras recebidas regularmente pela  
Biblioteca da Marinha

ALEMANHA — "Nachrichten für Lufefahrer".

ARGENTINA — "Economia Argentina". "Revista Militar".  
"Boletim del Centro Naval Argentino".

CHILE — "Revista de Marina". "Memorial del Ejercito de  
Chile".

CUBA — "Neptuno". "Boletim del Ejercito".

ESTADOS UNIDOS — "U. S. Naval Institute Proceed-  
ings". "Scientific American". "Internacional Telephone Revi-  
ew". "Coast Artillery Journal". "Aviation".

FRANÇA — "L'Aéronautique". "La Revue Maritime". "La  
Nature". "La pêche Maritime". "Memorial de l'Artillerie Fran-  
çaise".

EQUADOR — "El Ejercito Nacional". "Revista Municip-  
al".

GUATEMALA — "Revista Militar".

HESPAÑHA — "Iberica". "España Maritima". "Revista  
General de Marina". "Técnica".

INGLATERRA — "The Journal of the Royal Aeronautical  
Society". "The Journal of the Royal Artillery". "The Naval and  
Military Record". "The Nautical Magazine".

ITALIA — "L'Universo". "Rivista Maritima". "L'Ala  
d'Italia". "L'Italia Marinara".

MEXICO — "Revista Aérea". "Revista del Ejercito y de la  
Marina".

PERU' — "Revista de Marina".

PORTUGAL — "Boletim da Agencia G. das Colonias".

URUGUAI — "Revista Maritima". "Revista Militar y  
Naval".

Nota — Além das Revistas acima, outras são recebidas irre-  
gularmente.



# Willy Meiss

RIO DE JANEIRO  
Caixa Postal 1987

RUA 7 DE SETEMBRO, 209  
Tel. 22-4081

MATERIAL FERROVIARIO - MARITIMO E AÉREO



Iluminação Marítima  
Aérea e Terrestre a electricidade, gaz de acetileno, gaz Blau, do

**SYSTEMA "PINTSCH"**  
PHAROES MARITIMOS E  
AÉREOS

Boias Iluminativas PITSCH  
de todos os typos.

SIGNAES ACUSTICOS E  
SUBMARINOS  
PINTSCH

**RADIO-PHAROES**

Accumuladores Pintsch  
para acetileno dissolvido.

Usinas completas para  
a fabricação deste gaz e de  
outros.

*Iluminação sem sombra  
systema PINTSCH  
para Campos de Aviação*

Indicador de vento  
iluminado PINTSCH

Medidor apico para a altura  
das nuvens PINTSCH

Solda alumino-thermica "THERMIT"

ESCRITORIO TECNICO

# RAJA GABAGLIA

Engenheiros Civil

CAPITAL..... 1.000.000\$000

Fundado em 1921

Projecta, Administra, Fiscalisa, Empreita, Obras hydraulicas, Concreto armado, Instalações industriaes e electricas, Estradas de Ferro e Rodagem

Rua da Quitanda, 96-1.º Phone 23-3431 Rio de Janeiro

# AO REI DOS MARES



Artigos sanitarios  
e canalizações submarinas

**MEDEIROS SARTORE & C.**

Successores de MEDEIROS & BORGES

**RUA THEOPHILO OTTONI, 162**

Telephone: 24-1096

RIO DE JANEIRO



# CÓMPANHIA AGA DO BRASIL, S. A.

RUA ANTUNES MACIEL, 31-33--Rio de Janeiro

CASA MATRIZ: STOCHOLM--SUÉCIA

FABRICANTES E FORNECEDORES

**DE**  
**PHAROES** Marítimos e Aero-marítimos de todos os tipos, a Acetilene e Electricos.

**BOIAS** de luz de qualquer typo com sino automatico e apito.

**PROJECTORES** Typo Flood-Light para iluminação de campos de aterragem.

**RADIO-PHAROES**

OXIGENIO E ACETILENE DISSOLVIDO  
MATERIAL DE SOLDA



## LIVROS BONS E BARATOS

Quer comprar todos os seus livros com desconto? Associe-se a «PRO LUC», cooperativa dos amigos do bom livro.

Por 20\$000 annuaes o socio receberá:

- 1.\* — descontos em todas as compras;
- 2.\* — varias novas obras no valor global de 30\$000;
- 3.\* — assignatura gratuita do jornal "A Voz de Santo Antonio", com 8 paginas cada vez.

Peça o prospecto explicativo completo á  
«PRO LUCE» — Caixa posto, 23  
Petropolis — Estado do Rio

## THE BRAZILIAN COAL CO. LTD.

RIO DE JANEIRO

Representantes dos Srs. CORY BROTHERS & CO. LTD., de Cardiff e Londres

IMPORTADORES DE CARVÃO DE PEDRA — ESTIVADORES.  
SERVIÇO DE REBOCADORES, EMBARCAÇÕES, ETC.

Officinas de machinas, construção naval e fundições de ferro e bronze na Ilha dos Ferreiros.

Carreiras: ILHA DOS FERREIROS E PONTA D'AREIA

Depositos: ILHA DOS FERREIROS E PONTA D'AREIA

PRAÇA MAUA' N. 7 — 10º Andar — Sala 1003

TELEPHONES: { Escriptorios..... 23 - 4715  
Deposito..... 28 - 0376  
Idem..... Nictheroy 1373  
Officinas..... 28 - 5464

Endereço Postal: CAIXA 774

Endereço telegraphico: "CAMBRIA"



# REVISTA MARITIMA BRASILEIRA

Publicação do Ministerio da Marinha

Séde: Bibliotheca da Marinha — Edificio do Ministerio da Marinha — Rio de Janeiro

## SUMMARIO

Escoteiros do Mar — Cap. de Fragata Didio I. A. da Costa .....	193
Marinheiros do Brasil — Marinheiros de Portugal — Rep. do "Diario Portuguez" .....	197
As Famosas Armadas Portuguezas .....	201
Grande homenagem civica ás victimas do dever .....	225
Arrendamento de contra-torpedeiros norte-americanos ....	233
O Poder Naval como preservador da neutralidade e da paz — Cap. Dudley W. Knoz — Trad. de A. Rechs- teiner .....	251
Viagens de Circumnavegação — S. de S. ....	265
Folhas de plotar para avião — Cap. de Fragata Renato Bayardino .....	287
Revista de Revistas — A. R. ....	293
Aviões e Submarinos — C. F. X. ....	329
Respiga .....	363
O cão de bordo — Arthur de Salles (da Acad. de Letras da Bahia) .....	375
Noticiario .....	377
Bibliographia .....	393
Necrologia .....	395
Annaes do Archivo de Marinha .....	397

## REVISTA MARITIMA BRASILEIRA

---

### REDACTOR-CHEFE

Capitão de Fragata. . — Didio I. A. da Costa

### REDACTORES

Capitão de Fragata. . — Renato Bayardino

Capitão de Corveta. . — Adalberto Rechsteiner

Capitão Tenente. . . . — Affonso Cavalcanti Livramento

Capitão Tenente. . . . — Sebastião Fernandes de Souza

Capitão Tenente. . . . — Cesar Feliciano Xavier



# Revista Marítima Brasileira

ANNO LVII

SETEMBRO-OUTUBRO DE 1937

Ns. 3-4

## ESCOTEIROS DO MAR

Na scena festiva da commemoração do glorioso dia 7 de Setembro, figurou, com distincção e brilho, a *Federação Brasileira dos Escoteiros do Mar*, tanto para as galas do 16º anniversario da sua fundação como para recordar, do cimo da ilha da Boa Viagem e pelas redondezas da Guanabara, o primeiro dia da independencia do paiz e os extinctos obreiros da instituição, entre demonstrações de significado cultural e civico, ao redor da sua victoriosa communhão e em torno da patria.

Antes de alvorecer o celebrado dia do grito do Ypiranga, durante os tres dias precedentes, occorreu grande actividade na colmeia onde tantas almas em botão procuram desabrochar á luz fecunda da virtude, tratadas por mãos experientes e dedicadas, por isso merecedoras do applauso dos homens e da benção da patria.

No primeiro dia, apparelham-se o quartel e os navios minusculos; despregam-se fiadas de bandeiras dentro e fóra da caserna, chegam os infantes e adolescentes de todas as tropas, como se fossem homens, para os trabalhos a emprehender, e lançam-se as boias das divisões.

Bem cedo, no dia seguinte, a bandeira nacional fluctua. Chegam escoteiros de S. Paulo e dahi a pouco, á concentração geral, a mocidade está em parada. Visitam as ilhas da Guanabara e procedem ao treinamento lithurgico da cerimonia naval. Bordejam nas aguas do Poço, regressam ás bases, arriam a bandeira nacional e debandam.

O primeiro desses dias é o do trabalho e o segundo o da mocidade. Decorre o terceiro, o dia do dever, cumprindo-se o da saudade, a esparzir os jovens muitas flores nas campas dos mortos da Federação dos Escoteiros do Mar. E também cumprem o dever da hospitalidade, executam o da propaganda pelo radio e pela imprensa, terminando a vespera do grande dia nacional, entre elles, pelo dever da alegria e da solidariedade, rematada em banquete fraternal.

Na data engalanada e vibrante em que se commemora a nossa independencia, cedo estavam concentrados os escoteiros, para o canto do hymno nacional ao desfaldar da bandeira e receber S. Ex. o Sr. Almirante Ministro da Marinha; para acolhimento aos que vinham contemplal-os, formados com tanto aprumo e enthusiasmo, ouvindo-se a voz do destemeroso e lucido Commandante Benjamin Sodré, dedicado Commissario Nacional da Federação Brasileira dos Escoteiros do Mar; para cerimoniaes diversas e outorga de titulos; para as evoluções das divisões de navios de alto mar, de cruzeiro, de patrulha e ligeiros, escaleres todos que se movem a remo ou a panno; para a revista que á flotilha passa o Sr. Ministro da Marinha; para a cerimonia do lançamento de uma corôa de louros ao mar, em homenagem aos mortos da Federação, o que é feito pelo legendario "Loretti"; para, finalmente, a revoada de pombos, uma corrida desordenada de todos os navios, deante dos olhos do Ministro, entre saudações e gritos de guerra.

Quando executava o programma commemorativo do 16º anno do seu advento, a Federação se revia num já dilatado periodo de luctas e conquistas.

O movimento de Escoteiros do Mar data de 1920, logo após á organização da scolnias de pescadores em Santos, Ilha do Governador, S. João da Barra, e no Patronato dos Homens do Mar desta capital.

A 7 de Setembro de 1921, num acampamento, a que prestaram o seu valioso concurso as duas unicas associações congeneres então existentes, a dos Escoteiros Catholicos e a dos Escoteiros Municipaes, foi fundada a Confederação Brasileira dos Escoteiros do Mar, trocando-se, em 1924, o nome "Confederação" pelo de "Federação". Desde então, as auctoridades prestigiarão a bella sociedade, ao mesmo passo que esta se orientava firmemente, fiel ao seu grande objectivo, principalmente claro quanto á educação do ca-



racter, quanto aos sentimentos civicos, quanto ao preparo de uma reserva de individuos uteis á Marinha e á Nação, em diversissimos mysteres daquella, e integral, permanente, ao serviço desta, como valores constructivos, embrenhados na massa dos brasileiros. Ha dezeseis annos, da fonte limpida dos escoteiros, provêem elementos uteis á communhão nacional. Dos quatro ramos do seu movimento — chefes, pioneiros, escoteiros e lobinhos — distribuidos pelo paiz, provirão em breve, para a multidão dos luctadores bem orientados, 1337 homens, agora em formação invejavel. Já passaram, por essas tendas benemeritas e por esses campos desbravados, 6300 rapazes, trazendo sempre em mente o “Codigo do Escoteiro”, que é admiravel nas suas leis de honra e em todas as regras que estatue, na realidade “vivas e praticadas”. Já têm havido escoteiros distinguidos e premiados pelo Governo por actos de abnegação.

Os escoteiros experimentam frequentemente o mar em 48 embarcações, que se consideram navios, e se fazem ao largo, ou perlongam as praias, ou contornam as ilhas, ou bordejam nas bahias, angras e surgidouros. Sondam a profundidade do mar por onde andam, esboçam os contornos costeiros, esmiuçam os recantos, visitam as praias e os fogos dos nossos audazes pescadores, e acabam insensivelmente praticando proezas, com segurança e modestia.

Mediante um perfeito serviço de communicações, que irradia da sua matriz, na Praça Servulo Dourado desta Capital, todos os escoteiros do Brasil estão em contacto. As installações da Federação atendem com relativa efficiencia ás necessidades. Entretanto, graças á concessão da Ilha da Boa Viagem á Federação dos Escoteiros, que foi mais um acto de alta comprehensão e benemerencia do Sr. Almirante H. A. Guilhem, Ministro da Marinha, poderá alli ser installada, definitivamente, a Escola de Chefes que a Federação mantem desde a sua origem e de onde sahiram, já formadas, 11 turmas de instructores, isto é, mais de 100 rapazes — medicos, engenheiros, advogados, officiaes de mar e terra, funcionarios, commerciaros, estudantes, operarios, etc., aptos para a direcção conveniente dos escoteiros.

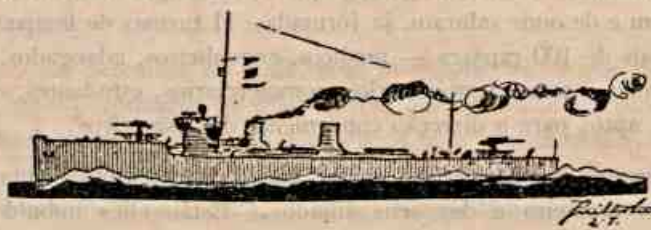
O desprendimento, a abnegação, eis os traços fundamentaes da instituição escoteira e dos seus filhados. Estão elles imbuídos do sentimento fraterno, da vontade de perfeição, da preocupação da utilidade civica e do interesse humano que desconhece o egoismo. Os escoteiros praticam, trabalham, estudam, se organizam, se amparam e

amparam o proximo, em torno do mar, ao redor da patria, experimentando os musculos, illustrando o espirito e methodizando o esforço em todas as fainas, para darem depois, em quaesquer situações, o contingente inestimavel do seu braço educado e do seu espirito claro e instruido.

Assim, pois, na parada e nos movimentos com que festivamente os Escoteiros do Mar celebraram o seu grande dia e o grande dia da Patria, encontramos motivos abundantes para os nossos applausos entusiasticos. Entre elles está em marcha muita coisa de grande alcance para a Marinha de Guerra e para a Patria.

Os homens illustres, uns, verdadeiros nomes nacionaes, outros, expressões indiscutiveis de valor cultural e social, que orientam a bella e activa colmeia, colhem agora applausos, mas um dia colherão benções, porque não hão de esmorecer no caminho, já tão largo e tão bello, em que vão.

DIDIO COSTA.





# MARINHEIROS DO BRASIL

## MARINHEIROS DE PORTUGAL

---

Os élos mais fortes que podem ligar duas pátrias são as almas dos seus homens do mar. Ha na psicologia dessas criaturas qualquer cousa de uma irmandade sublime, nascida dos mesmos ideais, das mesmas agruras, dessa atracção do ignorado, do misterioso, do trágico. Todo o marinheiro é irmão do marinheiro, seja qual fôr a bandeira que os cubra, porque os guia o mesmo destino, os submete a mesma paixão, a paixão desses imensos lençóis de azul, cujos segredos igualmente lhes despertam as mesmas sensações. O homem da terra não consegue compreender quási os extremos dessa fraternidade, que é um forte sentimento a que nenhum marinheiro consegue subtrair-se. Esse monstro traidor que é o mar, na sua sedução absorvente, não distingue côres, nem raças. Exerce sôbre tôdas as almas, que se lhe entregaram, idêntico dominio, criando-lhes todos os sônhos, tomando-lhes tôdas as esperanças, acalentado-lhes tôdas as ilusões. De nada servem as distinções políticas, as diferenciações raciais. No fundo o marinheiro é o mesmo, ou antes, é um só. No mais alto dos seus navios drapejam bandeiras diferentes, mas quando a morte os espreita, êles são apenas homens, sempre vigilantes para a salvação daqueles que pertencem á irmandade do mar.

Coloquem, porém, a alma dum marinheiro brasileiro junto da alma dum marinheiro portugûês, e difficilmente as podereis separar ou distinguir. E' que as forças poderosas que as têm guiado dêsde ha longo tempo são as mesmas. A glória da marinha brasileira tem as suas raizes no passado portugûês, o maior de tôdas as marinhas do mundo. Se êles, os atúzazes, valentes marinheiros do Brasil, continuam a epopeia sublime da marinha portugesa, os nossos soldados do

mar são incontestavelmente os irmãos, pelo sangue e pelo heroísmo, daquêles que sempre honraram a sua bandeira. A estirpe dos Gamas, dos Bartolomeu Dias, dos Fernão de Magalhães, dos Pero de Alenquer, filhos do génio de Ságres, está num Barroso ou num Saldanha da Gama, marinheiros que mereciam, pela sua corágem e pelo seu patriotismo, de andarem, ombro a ombro, a-par dum Nelson ou dum marquês de Niza. Marinheiro é sempre irmão de marinheiro, mas marinheiro brasileiro e marinheiro português são mais do que isso porque constituem um só braço, saído do tronco sagrado que deu mundos ao mundo, que cortou o Atlântico e o Indico em tôdas as direcções. Os homens e as pátrias os separaram, levando-os politicamente a destinos diversos, mas por debaixo dessas construções sociais correm as raízes que os unem poderosamente.

Isto se deve pensar ao ver a figura nobilíssima dum almirante Guilhem, honra da marinha brasileira, traçar, em termos calorosíssimos, o elogio dos marinheiros de antanho na grande pátria portuguesa. O sr. ministro da Marinha do Brasil não é um vulgar desenrolador de factos, um apontador frio de heroísmo. E' um marinheiro falando de marinheiros, sem dúvida dos maiores que houve na terra. Nas suas palavras, proferidas diante dum público, em sua maioria culto, havia o calor dum admirador sincero e uma consciência de homem do mar em intensa vibração. Sua Excia. exclamou com entusiasmo: "Viva Portugal!" E Sua Excia., nessa exclamação vibrante, queria dizer que saudava os homens da galeria homérica que veio da Escola de Ságres a Carvalho Araújo, que do século XIV até aos nossos dias, tem sabido honrar a farda dos marinheiros de Portugal, sempre honrada, sempre nobilitada pela corágem invencível e pela dignidade mais perfeita.

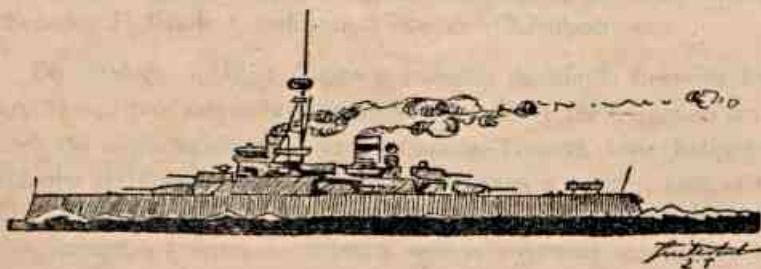
Sua Excia. o sr. embaixador de Portugal, que legitimamente representa a nossa Pátria e, implicitamente, o que ela tem de mais grandioso que é a sua marinha de guerra, todos os seus homens do mar, respondeu a essa exclamação com outra, que foi como que o seu eco: "Viva o Brasil!" Sim, viva o Brasil, vivam principalmente os seus marinheiros, corações que andam mais próximos de nós, dos corações dos portugueses do mar. Êsses são os dois braços que se estendem sôbre o grande oceano, apertando-se as mãos com o calor do mais intenso e sincero entusiasmo. Essas duas expressões são duas almas, libertas de preocupações de qualquer ordem, amando-se com a força dum grande ideal, o da glória de duas pátrias.



Esse momento, a que temos quási vontade de classificar de histórico, vivido no palácio da marinha brasileira, ha poucas horas ainda, deve não mais esquecer-se, antes deve repetir-se na sua nobre significação. Marinheiros do Brasil, marinheiros de Portugal, fraterna gente que traz no seu sêr o mesmo ideal, reúnem as aspirações heroicas duma raça invencível no mar, através tantos séculos. A glória marítima do passado português, com a sua audácia indomável, o seu amor ao ignôto, a sua coragem que ninguém no mundo excedeu, não é só de Portugal; é também do Brasil por pleno direito. Quantos marinheiros, nascidos no Brasil, andaram na epeoia do mar Índico! Foi um valente marinheiro luso-brasileiro, Barroso, quem traçou, nas páginas da história brasileira, com a espada mais enérgica, um grande sulco de luz nas horas gloriosas do Riachuelo.

O sr. almirante Aristides Guilhem precisa ter o seu nome repetido e consagrado em Portugal. A glória da nossa terra ficou-lhe devendo dêsde agora uma prova de boa amizade, de enternecida devoção. Na sua pessoa, os portugueses do Brasil como que vêem tôda a marinha desta grande pátria americana, filha dêsse povo que vive no extremo occidental da Europa, um verdadeiro ninho de águias que eternamente procuram encontrar, na linha do horizonte, os cumes do monte Pascoal, a terra brasílica, feita á sua imagem e semelhança, alma da sua alma, coração do seu coração.

*Diário Português* — Rio de Janeiro, 12 de Setembro de 1937.



# AS FAMOSAS ARMADAS PORTUGUEZAS

Nos primeiros dias do mez de Setembro foi publicada a *Introdução* a um velho manuscrito existente na Bibliotheca da Marinha.

Para melhor esclarecer o leitor sobre o assumpto, reproduzimos os topicos iniciais seguintes da referida introdução:

“Na Bibliotheca da Marinha, instituida na cidade do Rio de Janeiro a 17 de Outubro de 1846, encontra-se um manuscrito de 228 paginas, In-4 — 0.265 x 0.195, de que é auctor SIMÃO FERREIRA PAES, natural da cidade do Porto, Cavalleiro Fidalgo da Casa de Sua Majestade e Familiar do Santo Officio.

Suppõe-se que esse manuscrito, como muitas outras obras, impressas ou não, tenha sido encaminhado ao “deposito dos escriptos maritimos dos auctores portuguezes, etc.”, deposito que constituiu a Bibliotheca para uso dos guardas-marinha da Armada Real, creada pelo Decreto de 1º de Abril de 1802, do Regente de Portugal.

Em 1846, foi transferida de bordo aquella bibliotheca, para constituir, com outros livros, estampas, manuscriptos e publicações de diversas origens, a Bibliotheca da Marinha, sendo então Ministro o Senador Hollanda Cavalcanti, Visconde d’Albuquerque.

Do catalogo de 1850, consta o trabalho de Simão Ferreira Paes, entre 55 escriptos de punhos diversos. No anno de 1879, quando era director do estabelecimento o então Capitão-Tenente Luiz Felipe de Saldanha da Gama, arrolados 7 manuscriptos a menos, está o trabalho alludido com a observação: “Raro e Precioso”. Parece, pelas indagações feitas a respeito, que o exemplar é o unico que existe.



Figurando provavelmente entre os livros da Academia de Marinha, em Portugal, e acompanhando esses livros quando a Academia fez parte do cortejo de D. João VI, de mudança para o Brasil, a "Recopilação" do Cavalleiro Fidalgo veio ter á estante de obras raras da Bibliotheca da Marinha do Brasil, onde está contando 287 annos, admittindo-se que haja sido concluida no anno de 1650.

Tem o veneravel trabalho, escripto ha quasi tres seculos, este titulo: RECOPILAÇÃO DAS FAMOSAS ARMADAS QUE PARA A INDIA FORAM DESDE O ANNO EM QUE SE PRINCIPIOU SUA GLORIOSA CONQUISTA — NOMES DAS EMBARCAÇÕES, DOS CAPITÃES, GOVERNADORES E VICE-REIS, CAPITÃES MÓRES, ALMIRANTES E CABOS QUE AS NAVEGARAM, E SUCCESOS QUE TIVERAM ATÉ O ANNO DE 649.

Decorridos tantos annos, o livro se apresenta todo traçado, mas susceptivel de ser lido sem excessiva pena, merecendo possivel restauração, para que se conservem as suas linhas seculares, para que continuem a despertar o commovido interesse de quem ainda as deseje percorrer, esclarecido pela reproducção fiel, pela reproducção dactylographica e pela traducção ou transposição para o Portuguez actual que o acompanham em virtude das determinações do Sr. Almirante Henrique Aristides Guilhem, eminente Ministro da Marinha.

A' parte da "Recopilação", a mais extensa, segue-se uma PROCLAMAÇÃO E PERORAÇÃO A DEUS NOSSO SENHOR, PEDINDO-LHE SEU DIVINO FAVOR PARA ESTA MONARCHIA LUSITANA E VIDA D'EL-REI NOSSO SENHOR, D. JOÃO IV, E MAIS CASA REAL. Finalmente, o Cavalleiro fidalgo Simão Ferreira Paes completou o seu manuscripto com um poema heroico, á maneira camoniana, composto de 142 estancias, em hespanhol daquelle tempo, tendo por titulo: TRANSFORMAÇÃO DO CABO DE BÔA ESPERANÇA, NA QUAL O AUCTOR FALA COM MAJESTADE O REI D. JOÃO IV, NOSSO SENHOR.

Sendo evidente, pelos estragos que apresentava, a perda em breve tempo do manuscripto, cujo valor historico se reputava digno de respeito e veneração, o Director da Bibliotheca da Marinha, Capitão de Mar e Guerra Carlos Pereira Guimarães, acolhendo a apoiando uma representação do Vice-Director, C. M. G. João Augusto de Souza e Silva, dirigiu-se ao Chefe do Estado Maior da Armada,

Vice-Almirante Amphiloquio Reis, a quem a Bibliotheca está subordinada, expondo como se achava injuriado pelo tempo o livro secular e solicitando providencias para que fosse determinada a sua reproducção fiel, assim como esta se trasladasse para o Portuguez actual. O C.M.G. Carlos Pereira Guimarães suggeriu então, no ultimo item do seu officio, que tarefa tão "trabalhosa e util" fosse attribuida ao Capitão de Fragata Didio Iratym Affonso da Costa, Redactor-Chefe da *Revista Maritima Brasileira*, tambem subordinada ao Estado Maior da Armada.

Subindo o officio do Director da Bibliotheca ao Sr. Ministro da Marinha, Almirante Henrique Aristides Guilhem, foi por este esclarecido titular dada toda a attenção ao assumpto, designando, em consequencia, o official citado para o fim exposto".

Em cumprimento ás ordens do Sr. Ministro, depois de 10 mezes de arduo trabalho, o Commandante Didio Costa apresentou o resultado, constante das partes seguintes que acompanham o velho documento: 1) reproducção fiel do manuscrito, obtida directamente pelo decalque, trabalho esse que esteve a cargo do gravador da Imprensa Naval Alberto Victorino de Mattos; 2) reproducção manuscrita, do proprio punho do Commandante Didio Costa, com annotações, para servir de original á reproducção dactylographica; 3) reproducção dactylographica; 4) trasladação manuscrita, tambem do proprio punho daquelle mesmo commandante, para o portuguez actual, com annotações, servindo de original á reproducção dactylographica.

A parte *Introdução* foi artisticamente impressa nas officinas da Imprensa Naval e distribuída limitadamente, como contribuição elucidativa da exposição de todo o trabalho, que o Sr. Almirante Ministro da Marinha decidira que se fizesse, a 10 de Setembro, no salão nobre do Ministerio da Marinha, e que effectivamente se fez, estando presentes S. Ex., acompanhado de seu gabinete; o Sr. Embaixador de Portugal, Dr. Martinho Nobre de Mello; Sua Alteza o Principe D. Pedro de Orleans e Bragança; o Director da Bibliotheca Nacional, Dr. Rodolpho Garcia; o Secretario Perpetuo do Instituto Historico e Geographico Brasileiro, Dr. Max Fleiuss; o Director do Archivo Nacional, Dr. Alcides Bezerra; o Presidente do Club Naval, Contra-Almirante Alvaro Rodrigues de Vasconcellos; o Director do Archivo



Militar, Coronel Jonathas do Rego Monteiro; o Commandante Eugenio de Castro, Director do Instituto Cayrú; o General Moreira Guimarães, Presidente da Sociedade de Geographia do Rio de Janeiro; o Conde Dias Garcia e Monsenhor Alves da Rocha, do Real Gabinete Portuguez de Leitura; o Sr. Commendador Alfredo Rebello Nunes; o Dr. Rebordão, Dr. Avelar Filho, Conselheiro da Embaixada de Portugal; Dr. Oséas Motta, Dr. Mario Monteiro, Dr. Austregesilo de Athaide, Simões Coelho, Chrysostomo Cruz, varios outros jornalistas e intellectuaes.

O Gabinete do Sr. Ministro, que acompanhou S. Ex. nessa reunião, compunha-se do Sr. Capitão de Mar e Guerra Guilherme Rieken, Capitão de Fragata Francisco Pedro Rodrigues da Silva, Capitães de Corveta Americo Jacques Mascarenhas da Silveira e Paulo Mendonça de Oliveira; Capitães Tenente Bertino Dutra da Silva, Antonio Cesar de Andrade, Sylvio Heck e Atahualpa Silva Neves.

Transcrevemos em seguida, de varios órgãos da imprensa do Rio de Janeiro, artigos e notas publicados por occasião do apparecimento da *Introdução* e da reunião levada a effeito no salão nobre do Ministerio da Marinha.

### O MANUSCRITO DE SIMÃO PAES

O que se encerra de precioso e util nas nossas mais antigas bibliotecas basta para provar que a vinda da familia real para o Brasil em 1808, não foi propriamente fuga, tão pouco fuga precipitada.

A cada passo desvendam-se raridades tão iluminadas que rompem, com os seus clarões fosforescentes, a espessa poeira dos arquivos.

Vai para um ano, deu-se uma dessas descobertas na Biblioteca da Marinha, acervo de obras notaveis de que, contudo, pouca gente tem menção.

E' o manuscrito de Simão Ferreira Pais.

Quem era esse historiador avisado do seculo XVIII, cavaleiro fidalgo de Sua Magestade e familiar do Santo Officio? Quasi uma incognita nos remotos biographos que se occupam dessas personalidades. Inocencio nada refere dele. O nosso Sacramento Blake mais uma vez se equivoca ao registrar: "Autor de que nenhuma noticia encontrei nem nos dictionarios publicados em Portugal, o que me leva a

supôr que nasceu no Brasil". O facto é que o interessante documento veio-nos de cambulhada com os escritos marítimos dos lusos no deposito que constituiu a biblioteca para uso dos guardas-marinha da armada real, criada pelo decreto de 1 de Abril de 1808 do regente de Portugal. Passou, em 1846, á Biblioteca da Marinha, quando ministro o Visconde de Albuquerque. Figura no catalogo de 1850 "entre 55 escritos de punhos diversos". Realça no de 1879, sendo director da Biblioteca o então Capitão-Tenente Luis Felipe de Saldanha da Gama, que lhe escreveu á margem: "Raro e precioso". E por indagações procedidas a respeito, nas quais se inclue, por dever de justiça, o testemunho do Almirante Gago Coutinho, que nada sabia dele, o manuscrito de Simão Ferreira Pais, que se intitula *Recopilação das famosas armadas que para a India foram desde o ano em que se principiou sua gloriosa conquista*, é considerado, pelas razões mais fortes e seguras, o unico que existe aquem e além Atlantico.

Ao alarme do valioso achado, no qual se empenharam o director, o vice-director da Biblioteca da Marinha e o Chefe do Estado-Maior o ministro Henrique Aristides Guilhem, sinceramente entusiasmado, confiou-o á salvaguarda do Capitão de Fragata Didio Costa, redator-chefe da *Revista Maritima*, como capaz, por comprovados serviços ás armas e ás letras patrias, de tomar a seu cargo "tarefa tão trabalhosa e util".

Não se enganou o illustre titular. Em dez meses, após labor quotidiano e acurado, dava o brilhante official conta do seu myster com o zelo, a erudição, o desassombro e a paciência que timbram tudo o que lhe passa ás mãos beneditinas, ainda não repousadas do manuseio dos 80 mil artigos que constituem o novo Codigo Internacional de Sinaes, em que radicalmente colaborou. Examinou com a maxima cautela todo o teor do manuscrito, que a traça transformara num crivo caprichoso e obstinado em tantas décadas de recolhimento ao silencio intangivel das estantes. Deu-se de vez á reprodução fiel e á sua integral transladação para o vernaculo actual. Organizou, palavra por palavra, quatro tomos, que correspondem áquella reprodução á reprodução datilografica, á tradução datilographica e aos annexos, formados pelos originaes da copia e da tradução elaborada.

Imaginai as dificuldades da missão a começar pelo estado precario do abandonado documento. Percorrem-no, agravando a decifração, caligrafias diversas, dando a entender que foram varios os copistas, uns deles primorosos artistas na letra e na iluminura, outros timidos e confusos principiantes na arte de escrever. Ao destrinchar do pitoresco entrecho, vasado de comum no arrebecado gongorismo coevo, que leva o autor a classificar de "prodigioso e venturoso" o ano de 1496, "reais e atlanticos hombros" a envergadura bragantina de D. João II, o Magno, "invicto e admiravel" o felizardo D. Manuel



foram, como seria de prever, inumeras as obras consultadas para o completo elucidar da questão. Dicionários e enciclopedias em português e espanhol de datas arredadas, casulos mediaveis de arcaísmos ignorados. Tratados de navegação quinhentistas e seiscentistas, no aclarar de derrotas nebulosas ao tempo das conquistas do ultramar. Ementários de náus e capitães prestimosos, onde se exaltam e perfilam nomeadas sonoras na rude arremetida oceanica que fez de velho Portugal um gigantesco desbravador de mundos. Obras eternas em que se glorificam o grande seculo e o grande Infante, semi-deus das águas, no seu retiro tormentoso de Sagres. Hinos altisonantes a esse povo pequeno e nobilissimo, como nenhum outro viveu sobre a terra que com mais risco, destemor e, afoiteza se aventurasse a descobrir e navegar. Outros tantos lusiadas, na essencia pura e no cortejo augusto, ousadas odes de vitoria ou doces cavatinas de saudade, que povoam os cancioneiros reinoses, a reclanzar, para o seu coração dilacerado, as cinco mil violas sebastianas que se partiram para Alcaerquibir. Em suma, Portugal, o grande Portugal de outrora, bravo, redento, lidador e coeso, com as quilhas insofridas a rasgar ventres de procelas, ao panejar nervoso das mezenas arrojadas nas trevas do Mar Ignoto ou nos misterios do Mar da Duvida, para deles arrancar tesouros perenais de gloria e de fortuna, como tu, dentre todos, meu amado Brasil!

Isso enaltece o antigo e rendilhado *papyrus*. Naquele estilo singular e enfatico que fazia, nos aureos tempos lusos, as delicias del-rei no cálamo alegorico dos escribas, o que êle santifica é a coragem e o espirito dos primitivos corredores pelagicos, em alterosas e aladas quadrigas, sob o altivo pendão das quinas, "os quais desprezaram desventuras, suportaram todos os perigos, enfrentaram todos os males, navegaram mares longinquos, sofreram climas inhospitos, padeceram tantas e tais miserias que é impossivel pode-las reduzir a crédito".

Ano por ano, de 1496 a 1650, já Portugal refeito e restaurado, insere a *Recopilação* façanhas e bravuras assinaladas dos capitães de náus e dos sucessos da armada. A seguir, pois que era indispensavel, após tão frias e choradas argururas, render graças por alçados e inesperados milagres depara-se, em seis paginas biblicas, uma *Proclamação e peroração a Deus Nosso Senhor*, que conduz ás alturas todo o incenso recolhido de seculos das caçoilas votivas e fanaticas que são os rijos corações dos nautas. Finalmente, culmina a obra sumptuosa e prodiga, e era muito do paladar requintado da época, um poema heroico em velho castelhano e tessitura camoniana, que enche 71 paginas do inestimavel cimelio.

Mas Simão Pais? Quem era esse Simão Ferreira Pais, o cronista inspirado que a propria patria esqueceu? Ao que informa o

manuscrito, éle era filho do Porto e desfrutava aquelles titulos que no tempo lhe outorgaram muita cotação e mercê e "aquem El-rei, nosso senhor D. João IV fez muitas honras", dando-lhe as tenças e os privilegios de cargos que o levariam a perlustrar longes terras. Destarte, em 1637, andou pelo Brasil. Viveu no Rio de Janeiro, onde, em certa ocasião, requer ao ouvidor a propriedade dos officios de provedor dos indios e da fazenda, que se vagara por morte de Diogo Dias de Aguiar. Foi a S. Paulo, "a famosa vila de S. Paulo, onde eu estive", diz Simão, deslumbrado com a terra brasileira, "coisa infinita e imensa, pelo sertão a dentro".

Mas nos arquivos do Rio e da Paulicéa, que Didio Costa correu e rebuscou, nada foi encontrado de maior para relevo desse homem extraordinario que, setenta anos depois da primeira edição dos *Lusiadas*, fôra outro Camões de pena austera "e mente ás Musas dada", para o descante ao som sinfonico dos ventos, das empreitadas maritimas que dão a forma esplendida de uma nau solitaria e velejante, nos caminhos do Senhor, á nobre historia de Portugal.

Honra á mão cuidadosa e insigne que destaca das sombras do olvido o raio igneo de reliquias desconhecidas.

Honra á marinha do Brasil, generosa e incansavel, a quem as treguas de Netuno, aguerrido e inflamavel, succedem as pugnias de Clio, serenas e luminosas, florindo a pena ao embainhar das espadas.

Filha de Portugal, ela se ufana dos seus antepassados, feudatarios de um seculo de aventuras incriveis, pioneiros "das navegações grandes que fizeram" em bateis governados e assegurados pela mão do timoneiro Deus.

"E quem deles souber outras muitas coisas que deixo confessará que meus louvores ficaram muito aquem e que pudera dizer muito e muito".

GASTÃO PENALVA.

*Jornal do Brasil* — Rio, 1 de Setembro de 1937.

## AS FAMOSAS ARMADAS PORTUGUESAS

*Uma obra magnifica de engrandecimento Lusíada*

Portugal ficou devendo, desde esta hora, ao Brasil, principalmente ao seu illustre sr. ministro da Marinha, almirante Aristides Guilhem, um serviço de tal monta que não serão bastantes todos os elogios que se lhe tecessem. Nos arquivos valiosos do Ministério existia um manuscrito do século XVIII, sob o titulo *As Famosas Armadas Portu-*



guesas, da autoria de Simão Ferreira Pais, cavaleiro fidalgo da Casa de Sua Majestade e familiar do Santo Officio. O manuscrito estava sofrendo o castigo do tempo. Seria em breve um monte de poeira, de que cousa alguma se aproveitaria. Para evitar esse desastre, o eminente marinheiro que preside aos destinos da Armada nacional, encarregou o sr. capitão de fragata Didio Iratym Afonso da Costa, de trasladar para o vernáculo o original oitocentista. A individualidade, a quem foi entregue essa difficil tarefa, provou possuir as qualidades exigidas para tão difficil trabalho. A publicação que o Ministério da Marinha do Brasil acaba de lançar é alguma cousa a que se impõe o nosso sincero aplauso. Podemos afirmar que essa iniciativa merece a nossa gratidão mais sincera, porque ela veio contribuir para o engrandecimento da época heróica das descobertas e conquistas.

Depois das páginas de João de Barros e do poema, bíblia da raça, que são os "Lusiadas", nenhum outro trabalho falou com mais eloquência do valor dos nossos soldados e marinheiros.

A vinda da familia real portuguesa para o Brasil ocasionou o transporte da biblioteca do Infantado, que veio a ser a base da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Entre esses trabalhos alguns se deslocaram para o futuro arquivo do Ministério da Marinha. Entre eles estava este manuscrito valiosissimo que o sr. almirante Guilhem, com a sua alta visão patriótica, entendeu, e entendeu muito bem, não dever perder-se. As nossas glórias maritimas não nos pertencem só a nós. O Brasil delas participa, já porque é um ramo glorioso saído do tronco comum, mais ainda porque este grande pais constituiu uma página, das mais brilhantes, das mais belas, dessa história de dois séculos, que a não houve maior, em qualquer parte do mundo, a esse tempo. O original manuscrito entrou no valioso arquivo para uso dos guardas-marinha brasileiros da Armada real, criada pelo decreto de 1 de Abril de 1808 do regente D. João VI. Passou, em 1846, para a Biblioteca da Marinha, quando era ministro o visconde de Albuquerque. Encontra-se mencionado no catálogo de 1850 entre "55 escritos de punhos diversos". Em 1879, sendo director da biblioteca o então capitão-tenente Saldanha da Gama, essa grande e talentosa figura da marinha brasileira, colocou-lhe á margem a nota de "raro e precioso". O titulo geral do manuscrito é o seguinte: "*Recopilação das Famosas Armadas que para a Índia foram desde o ano em que se principiou sua gloriosa Conquista*". E' um trabalho que completa, em muitos pontos, os detalhes da obra de João de Barros e lhe esclarece muitas duvidas. A própria história da descoberta do Brasil ali é apontada em informações preciosas no que respeita ao destino da armada de Alvares Cabral, ao mesmo tempo que esclarece alguns pontos um pouco duvidosos.

Um largo espaço de tempo gastou o ilustre e culto official brasileiro em tornar legível o trabalho de Simão Pais. Dez longos mezes

lhe levou a magnífica tarefa, de que nos apresenta agora uma introdução elucidativa, em trabalho gráfico perfeito e artístico. Desde 1496 a 1650 se desenrola diante do leitor curioso, nessa "Recopilação", todo o heróico esforço dos marinheiros portugueses, indicando o nome dos seus chefes e às bravuras que êles cometeram. O manuscrito conclui por uma "Proclamação e peroração a Deus Nosso Senhor e ainda por um poema heróico em castelhano, que ocupa 71 páginas. O uso do castelhano é uma manifestação vulgar da época em que o manuscrito foi traçado.

Nesta nota rápida, redigida á margem da publicação da Introdução ao trabalho de Simão Pais, dois nomes somos, por justiça, obrigados a colocar em relêvo: o do sr. ministro da Marinha, almirante Aristides Guilhem, e o do seu talentoso auxiliar, capitão de fragata Didio Costa. Todos os agradecimentos que aos dois distintos marinheiros do Brasil fica devendo Portugal e os portugueses, aqui estamos para os manifestar, levando a Suas Excias. a convicção de que serviços desta espécie, tão grandiosos na forma e no intento, não encontram as palavras á altura da nossa gratidão. Resta-nos a convicção de que os dois nobres homens do mar do Brasil, engrandecendo a nossa Pátria, engrandeceram por igual a sua e nossa glória.

*Diário Português* — Rio, 3 de Setembro de 1937.

AS FAMOSAS ARMADAS PORTUGUEZAS — 1496-1650 — Por Simão Ferreira Paez, Cavalheiro fidalgo da Casa de Sua Majestade e familiar do S. Officio. — Recopilação das famosas Armadas Portuguezas que para a India foram desde o anno em que se principiou sua gloriosa Conquista (1496-1650) — Trata-se de "manuscrito existente na Bibliotheca da Marinha do Rio de Janeiro, fielmente reproduzido e traduzido por ordem do Sr. Ministro da Marinha Almirante Henrique Aristides Guilhem, que encarregou desse trabalho o Capitão de Fragata Didio Iratym Affonso da Costa". In-fol., de esmerada impressão, com XXVII pp. e photographias, Ministerio da Marinha, Rio de Janeiro 1937. No volume de que fazemos este registro, encontra-se uma Introdução, do Sr. Didio Iratym Affonso da Costa, e as photographias das paginas 1, 5, 8, 10, 138, 158, e 228 do manuscrito.

"*Jornal do Commercio*" — Rio, 5 de Setembro de 1937.

## CRONICA

de Mario Monteiro

### Documento

Não conhecemos pessoalmente S. excia. o senhor ministro da Marinha, vice-almirante Aristides Guilhem, mas agradecemos-lhe,



do coração, a gentileza de se ter lembrado do nosso nome dignando-se enviar-nos um precioso documentario. Referimo-nos ao volume intitulado "As famosas Armadas Portuguezas" (1496-1650) cujo apparecimento já foi festivamente annunciado na imprensa. As Armadas Portuguezas constituiram varios grupos destacados desse brioso conjunto que se denomina Marinha Nacional ou simplesmente — Armada — que, segundo affirmou a bizarra e peregrina eloquencia de Antonio José d' Almeida: — "não admite restricções para as energias fulgurantes do seu patriotismo, nem limites para a sua indomavel acção combativa; nem duvidas para a sua fé inquebrantavel nos destinos da Nacionalidade". — E grandes, cheias de valor, foram, sem duvida, aquellas Armadas, esquadras ou divisões navaes, como se diria hoje que, depois da de D. Fuas Roupinho, começaram singrando o mar largo, levando desfraldada ao vento, a bandeira da patria portugueza. Assim partiram as primeiras e frageis caravellas em busca de maior gloria, na expansão da fé, e dilatando a terra que buscavam engrandecer.

Na armada que veio ao Brasil sob o commendo de Cabral, em 1500, para antecipar, officialmente, a expansão hespanhola em terras já conhecidas de portuguezes, encontrava-se Andrade Caminho. Foi elle quem deu conta a El-Rei, em carta que ficou celebre, do quanto havia a esperar do sólo do Brasil, terra de maravilha, vasta e fecunda. Cada Armada teve sempre um chronista que, sem qualquer incumbencia superior, fazia o relato, mais ou menos minucioso, do que lhe prendia a attenção. Mas, como tal narrativa, as mais das vezes, era feita de viva voz ou em simples cartas particulares, perdeu-se ou extraviou-se grande parte dessa preciosa fonte de conhecimentos uteis. Curioso é, pois, encontrar-se agora qualquer desses documentos escriptos cujos meritos se multiplicaram pela essencia que encerram e pela acção do tempo. Foi o que succedeu com "As famosas Armadas Portuguezas" que é um valioso manuscripto do punho de Simão Ferreira Paes, cavalleiro-fidalgo da Casa de Sua Majestade e familiar do Santo Officio, no seculo XVIII. Quando D. João VI, habilmente, se afastára de Portugal para o Brasil, onde, desde logo, projectára fundar um grande e novo Imperio com um entreposto na velha Europa, como historiámos no nosso recente "Bilac e Porgal", vieram com elle os melhores e mais ricos archivos do reino. No dos manuscriptos de maior valia, por se tratar de exemplares unicos, encontrava-se o do fidalgo Simão Paes. Poderiam consultal-o, quando quizessem, os guardas-marinha brasileiros da Armada Real, porque assim o determinára o decreto de 1 de abril de 1808, até que, trinta e oito annos depois, passou, precisamente pelo seu reconhecido valor, para a Bibliotheca da Marinha. A gloriosa figura brasileira que foi Saldanha da Gama, quando director d'aquelle instituto, marcou-o com a nota, á margem, de "raro e precioso". Mas a "Recopilação das famosas Armadas que para a India foram desde o anno em que se principiou sua gloriosa conquista", que assim se intitula o

o referido manuscrito; decerto se perderia, por apagamento do texto e decomposição, se não tivesse havido quem o salvasse a tempo. Deve-se esse gesto de reconhecida utilidade e de commum patriotismo luso-brasileiro ao sr. almirante Aristides Guilhem, muito illustre ministro da Marinha Brasileira. Por haver algumas, para não dizermos muitas, raridades destas, esparsas e talvez ignoradas, em varios archivos, é que os da Marinha, em Lisboa, andaram, depois, desfalcados e confusos até 1834, quando o velho cartorario Landal, colligindo primeiramente uns cadernos, poudo organizar um livro-mestre geral de todos os officiaes, com os respectivos navios do commando, no seculo passado. De maneira que garantir a eternidade, de todos os documentos nesse genero, pela divulgação, é uma obra digna dos elogios mais calorosos. Confiou-se, execia. ao erudito e brilhante capitão de fragata Didio Iratym Affonso da Costa a espinhosa missão de fazer reproduzir aquelle documento vertendo-o em linguagem actualizada, como o poeta portuguez Affonso Lopes-Vieira fez aos "Lusiadas". Collocando deante dos nossos olhos tudo quanto com portuguezes, officiaes e soldados, patrioticamente se passou entre 1496 e 1650, o sr. capitão Didio da Costa desempenhou-se de tal modo do encargo que lhe fôra confiado, ampliando-o com um estudo consciencioso, que, tanto o senhor ministro da Marinha como aquelle valioso auxiliar na sua decisão intelligente e util, merecem bem de Portugal e de todos os portuguezes as mais gratas e sinceras saudações. Porque nesta hora de resurgimento nacional, na patria de Camões, é agradavel ver destacar-se do passado a affirmação de que estavam, como disse, em outros tempos, o inspirado vate luso Mendes Leal: —

...ante as armadas,

Cem nações ajoelhadas

Ao portuguez pavilhão;

...voltavam, cada anno,

Com os feudos do oceano,

Mais ricos de cada vez!

E', portanto, egualmente para agradecer a oportunidade do gesto nobre, imparcial e carinhoso do senhor ministro da Marinha a quem, felicitando-nos como portuguez que somos, enviamos os nossos respeitosos e cordiaes parabens.

*Correio da Noite*, Rio, 6 de Setembro de 1937.



## "AS FAMOSAS ARMADAS PORTUGUEZAS"

*Reprodução e tradução de um precioso documento literario e historico, por ordem do Ministro Aristides Guilhem*

O precioso manuscrito, que faz parte das raridades da bibliotheca da Marinha, inspirou ao ministro Aristides Guilhem uma providencia de alta valia: sua reprodução e versão para o portuguez actual, confiada ao criterio e á operosidade brilhante do capitão de fragata Didio Iratym Affonso da Costa.

O documento, em grande parte do proprio punho de Simão Ferreira Paes, cavalleiro fidalgo da casa de S. Majestade e familiar do Santo Officio, compõe-se de tres partes: a "recopilação das famosas armadas que para a India foram desde o anno em que principiou sua gloriosa conquista", onde se encontram mencionadas aquellas armadas, num periodo comprehendido entre 1496 e 1650, assim como nomes das embarcações, discriminadas por suas categorias nauticas, nomes de capitães, governadores, vice-reis, capitães mores, almirantes e cabos. O valimento dessa contribuição facilmente se apreça considerando-se a época recuada em que o autor fixou meudamente as expedições de descoberta e conquista. Proxima a época dos acontecimentos, ella realça a fidelidade dos textos. Outra parte contem uma "proclamação e peroração a Deus Nosso Senhor, pedindo-lhe seu divino favor para esta monarchia lusitana e vida d'el-rei nosso senhor, D. João IV, e mais casa real". A ultima compõe-se de um poema com as características da época, em 142 estancias, escriptas em hespanhol do tempo.

O autor, seguindo as instrucções das altas autoridades da Marinha, inclusive o titular da pasta naval, fez que se executasse uma reprodução fiel do valiosissimo documento que é o manuscrito de Simão Ferreira Paes, contida, em quatro tomos que enfeixam: "reprodução fiel" do manuscrito; tradução dactylographada "na orthographia mixta e "annexos", constituídos pelos originaes da copia e tradução feita. No volume em que o capitão Didio Iratym Affonso da Costa explica a constituição e a finalidade da obra realisada, elle nos dá idéa exacta do trabalho realisado, de suas finalidades louvaveis e ainda de sua alta valia documental — sendo esse ultimo aspecto evidenciado em confrontos de trechos do manuscrito de Ferreira Paes com passagens dos mais acatados chronistas antigos sobre os mesmos themas. Eguamente ha confronto poetico, no mesmo sentido de elucidação sobre o merito da obra e o engenho do autor.

O trabalho typographico é primoroso, emmoldurando a riqueza da observação, de pesquisa e de concatenação do autor, assim como

a pureza de sua linguagem, digna da excellente linhagem literaria de Ferreira Paes.

*A Noite* — Rio, 2 de Setembro de 1937.

## AS FAMOSAS ARMADAS PORTUGUEZAS

*O Ministro da Marinha mandou reproduzir e traduzir o precioso documento historico de Simão Ferreira Paes*

Por ordem do ministro Aristides Guilhem, titular da pasta da Marinha, o capitão de fragata Didio Iratym Affonso da Costa, levou a effeito a reproducção e versão para o portuguez actual do valioso manuscrito, da autoria, e em grande parte, do próprio punho, de Simão Ferreira Paes, cavalleiro fidalgo da casa de sua majestade e familiar do Santo Officio, sobre as armadas portuguezas da época dos descobrimentos.

O importante documento, de grande valor historico e artistico, pela fidelidade de suas descrições e belleza das composições literarias que delle constam, divide-se em tres partes: 1ª) a "recopilação das famosas armadas que para a India foram desde o anno em que principiou a sua gloriosa conquista"; 2ª) uma "proclamação e peroração a Deus Nosso Senhor, pedindo-lhe o seu divino favor para esta monarchia lusitana e vida del-rei nosso senhor, D. João IV, e mais casa real"; 3ª) um poema com as características da época, em 142 estancias, escriptas em hespanhol do tempo.

O trabalho, mandado confeccionar pelo Ministerio da Marinha, compõe-se de quatro tomos: "reproducção fiel "do manuscrito; "reproducção dactylographica"; traducção dactylographada, na orthographia mixta, e "annexos", constituídos pelos originaes da cópia e traducção feitas.

E' primoroso o trabalho poetico da obra, que vem enriquecer a literatura historica do paiz.

*Diario da Noite* — Rio, 2 de Setembro de 1937.

## OS VALIOSOS DOCUMENTOS HISTORICOS EM PODER DA NOSSA MARINHA

*Varios escriptores estudiosos da Historia Patria estiveram no Ministerio da Rua 1ª de Março*

Attendendo ao convite que lhes foi dirigido pelo admirante Aristides Guilhem, ministro da Marinha, estiveram hontem, á tarde, no ministerio, varios escriptores e estudiosos da historia do Brasil, examinando os valiosos documentos que acabam de ser restaurados e copiados em "fac simile", por ordem daquelle titular.



Entre outros trabalhos notaveis, existentes no Archivo da Marinha, e que estão sendo preservados da destruição, graças ao trabalho do capitão de fragata Didio Iratym Affonso da Costa, encontra-se um manuscrito de autoria de Simão Ferreira Paes, com uma admiravel resenha dos feitos das armadas portuguezas em toda a phase das decobertas, com um relato minucioso dos feitos maritimos de Portugal, inclusive detalhada descripção do descobrimento do Brasil.

Esse documento, além de restaurado dos estragos do tempo, foi copiado, traduzido para a lingua corrente e inteiramente reproduzido em "fac simile". Pelo capitão de fragata Didio Iratym foi feito um estudo analytico dessas memorias, que o almirante Aristides Guilhem, num gesto de apreço á cultura, mandou imprimir na Imprensa Naval.

Dentre as pessoas que compareceram ao Ministerio da Marinha, notavam-se as seguintes: Martinho Nobre de Mello, embaixador de Portugal, acompanhado do secretario da Embaixada, dr. Avelar Telles; príncipe D. Pedro de Orleans e Bragança; conde Dias Garcia e demais directores do Gabinete Portuguez de Leitura; dr. Rodolpho Garcia, director da Bibliotheca Nacional; dr. Alcides Bezerra director do Archivo Publico Nacional; dr. Max Fleiuss, secretario do Instituto Historico e Geographico; general Moreira Guimarães, presidente da Sociedade de Geographia do Rio de Janeiro; dr. Austregesilo de Athayde, redactor chefe do "Diario da Noite"; monsenhor Rocha, commissario da Irmandade da Penha, o director do Archivo do Exercito e varios intellectuaes e jornalistas.

Por occasião dessa reunião, o ministro da Marinha expoz aos presentes o trabalho de exame e catalogação de documentos preciosos que estavam sendo feitos e que muito serviram para orientar a administração naval na solução de problemas que interessam de perto a defesa do Brasil. Citou o caso da construcção do novo dique em Ladario, cujo plano poude ser inteiramente aproveitado do traçado em 1879.

*Diario Carioca* — Rio, 11 de Setembro de 1937.

### "AS FAMOSAS ARMADAS PORTUGUEZAS"

*Manda reconstituir pelo Ministro da Marinha a celebre monographia de Simão Ferreira Paes — Como falou sobre o acto o Sr. Martinho Nobre de Mello, Embaixador de Portugal*

Foi apresentada hontem a um grupo de convidados especiaes do ministro da Marinha, entre os quaes se notavam o Dr. Martinho Nobre de Mello, embaixador de Portugal, e o príncipe D. Pedro de Orleans, a monographia "As famosas Armadas Portuguezas", de autoria do cavalleiro Simão Ferreira Paes.

O trabalho de reconstituição desse precioso manuscrito, bem como sua leitura e copia, foram feitos pelo capitão de fragata Didio Iratym da Costa, por ordem do ministro Aristides Guilhem, que ainda mandou publicar uma introdução explicativa, em magnifica edição da Imprensa Naval.

As pessoas presentes, em cujo meio estavam, ainda, o director da Bibliotheca Nacional, conde Dias Garcia, general Rego Monteiro, monsenhor Rocha, vigario da Penha, Srs. Alfredo Nunes, do Gabinete Portuguez de Leitura; Augusto de Lima Junior, Simões Coelho, Herculano Brandão, secretario da Federação das Associações Portuguezas, Joaquim Freire, do Lyceu Literario Portuguez, e outras figuras de relevo nos meios intellectuaes brasileiros e da colonia portugueza, acompanharam com vivo interesse as informações prestadas pelo commandante Didio da Costa, louvando a esplendida iniciativa do titular da Marinha e a feliz execução realisada por aquelle illustre official naval.

O precioso documento, que data do fim do XVII seculo, compõe-se de diferentes partes, notando-se entre ellas a "Proclamação e peroração a Deus Nosso Senhor, pedindo-lhe Seu Divino favor para esta Monarchia Lusitana e vida d'el-Rey Dom João IV e mais Casa Real"; a "Tradução do poema escripto em hespanhol antigo, sem metro, da Transformação do Cabo da Boa Esperança, na qual o autor fala com Sua Majestade o rei Dom João IV Nosso Senhor"; e, ainda, "Recopilação das Famosas Armadas que para a India foram desde o anno em que se principiou sua gloriosa conquista, nomes das embarcações, dos capitães, governadores e vice-reis, capitães-móres, almirantes e cabos que as navegaram e os successos que tiveram até o anno de 649. Por Simão Ferreira Paes, natural da cidade do Porto, cavalleiro fidalgo da casa de Sua Majestade e familiar do Santo Officio".

Findo o exame da monographia, foi servida uma taça de champagne aos presentes, enquanto o almirante Aristides Guilhem dizia algumas palavras sobre os motivos relevantes que o induziram a mandar reproduzir o valioso documento.

Por ultimo falou o embaixador de Portugal. O Dr. Martinho Nobre de Mello agradeceu, em nome de todos os portuguezes e de seu governo, não sómente o convite que lhes fôra dirigido pelo Ministerio da Marinha como a homenagem que a iniciativa encerrava para a Marinha Portugueza, cujas responsabilidades, quer esta ultima, quer a primeira, para com o passado são cada dia maiores. Relembrando a figura do almirante Barroso, distincto diplomata luso alludiu á necessidade de que sejam continuados os exemplos dados pelos grandes vultos navaes das duas patrias irmãs.



## AS FAMOSAS ARMADAS PORTUGUÊSAS

É esse título de um trabalho, inédito ainda, escrito em 1650 pelo Cavalleiro Fidalgo Simão Ferreira Pais, natural da cidade do Porto. Os manuscritos dessa obra são conservados no Ministerio da Marinha do Brasil, que o acaba de publicar em elegante volume.

Trata-se, conforme se indica no começo do livro, de uma recopilção das famosas armadas portuguezas que para a India foram desde o ano em que se principiou sua gloriosa conquista (1496-1650).

A ortografia dessas longinquas eras foi traduzida pelo capitão de fragata Didio Iratym Affonso da Costa, encarregado pelo Sr. Almirante Aristides Guilhem de o fazer. É um trabalho interessantissimo, digno da atenção dos estudiosos de historia.

*Jornal do Brasil* — Rio, 1 de Setembro de 1937.

## UMA PRECIOSIDADE EXISTENTE NA BIBLIOTHECA DA MARINHA

*Realizou-se hontem a exposição do manuscrito da autoria do cavalleiro fidalgo Simão Paes, datado de 1650 — Os discursos trocados entre o ministro Aristides Guilhem e o embaixador Nobre de Mello — Uma exposição feita pelo commandante Didio Costa.*

No gabinete do ministro da Marinha, realizou-se hontem, a exposição, para convidados, do original de um manuscrito de 1650, da autoria do Cavalleiro Fidalgo Simão Ferreira Paes, natural da cidade do Porto, e que, devido ao interesse do almirante Aristides Guilhem, acaba de ser completamente restaurado, graças á dedicação e á cultura do commandante Didio Costa, um official dos mais brilhantes da Armada Brasileira e um intellectual de altos meritos.

Às 16 horas, a officialidade do gabinete do ministro Aristides Guilhem começou a receber os convidados para a exposição, que se ia realizar em seguida. Chegaram innumeras pessoas, notando-se o embaixador de Portugal o principe d. Pedro, o pessoal da embaixada daquelle paiz, general Moreira Guimarães, dr. Max Fleiuss, directores e redactores de jornaes, escriptores, historiadores, etc.

Trocadas as primeiras saudações, o commandante Didio Costa fez uma exposição do methodo que seguiu para desempenhar a honrosa missão, que o espirito delicado do ministro lhe confiára, de salvar o precioso manuscrito, cujo texto, agora, está totalmente restaurado.

O aspecto de todas as paginas foi reproduzido e completado, em gravura nitida e fiel. Isto conseguido, tratou-se de reproduzir, a mão e a machina, o teor, traduzindo para o portuguez dos nossos dias as descripções, poemas e notas que elle contém, e escrevendo, literalmente, a machina, tudo quanto nelle se encerra.

Nestas condições, salvou-se o manuscrito, cujas paginas apparecem como se foram caprichosas rendas; repetiu-se o texto na linguagem em que foi escripto, fizeram-se a traducção e a reproducção graphica, restaurada toda a parte que a traça devastou.

Depois de falar o commandante Didio Costa, que, durante o seu penoso trabalho teve de compulsar innumerables obras e fazer verificações, os presentes passaram a examinar o volume que reúne os manuscritos de Simão Paes e os outros que são devidos, agora, áquelle official patricio.

Servida uma taça de champagne, o almirante Aristides Guilhem agradeceu a presença de todos, frisando seu intuito ao promover a restauração de tão preciosos originaes, que em muito esclarecem pontos importantissimos da historia daquelle paiz e do nosso.

Respondendo, o sr. Martinho Nobre de Mello exaltou a delicadeza espirital do almirante Aristides Guilhem, destacou a responsabilidade e a tradição das Marinhas de Portugal e do Brasil — nossa antiga patria commum — e focalizou, como um symbolo, o nome do almirante Barroso, para terminar saudando o commandante Didio Costa.

Durante muito tempo, ainda, os presentes se entretiveram, ouvindo explicações que todos solicitavam a esse official, a quem não foram regateados applausos calorosos pela sua dedicação e pelo entranhado amor com que se compenetrou de sua responsabilidade.

Eram 17 horas, quando os convidados do ministro da Marinha se retiraram, admiravelmente impressionados e satisfeitos com o indice da intelligencia e de profundos conhecimentos que revela a officialidade da nossa Marinha de Guerra, cada vez mais digna do seu passado de glorias e esplendores, que por todas as fórmulas continua e seguirá para o futuro.

*Vanguarda* — Rio, 11 de Setembro de 1937.

## AS FAMOSAS ARMADAS PORTUGUESAS

1496 - 1650

### *Documentos historicos restaurados no Ministerio da Marinha*

A convite do sr. almirante Aristides Guilhem, estiveram, antehontem, no gabinete do illustre ministro da Marinha, varias personalidades portuguezas e brasileiras, destacadamente o sr. Embaixador Nobre de Melo, e o conselheiro do Embaixador, sr. dr. Avelar Filho, o principe D. Pedro de Orleans e Bragança; dr. Rodolpho Garcia, director da Bibliotheca Nacional; dr. Alcides Bezerra, director do Arquivo Publico Nacional; prof. Max Fleiuss, do Instituto Historico; general Moreira Guimarães, presidente da Sociedade de Geografia; Conde Dias Garcia, com. Alfredo Rebelo Nunes, dr. Rebordão, Mon-



senhor Alves da Rocha, dr. Mario Monteiro, dr. Austregesilo de Athaide, Simões Coelho, Crisostomo Cruz e outros jornalistas.

No salão de honra foram mostrados a todos os presentes, pelo capitão de fragata Didio Iratym Afonso da Costa, entre outros trabalhos existentes no arquivo do Ministerio da Marinha, um precioso manuscrito de autoria de Simão Ferreira Pais com uma admiravel resenha dos episodios das armadas portuguezas em toda a fase das descobertas, com um relato minucioso dos feitos marítimos de Portugal, inclusive detalhada descrição do descobrimento do Brasil.

Esse documento, além de restaurado dos estragos do tempo, foi copiado, traduzido para a lingua corrente, e inteiramente reproduzido em "fac-simile".

Deve-se esse trabalho, de acurada paciência e de enternecido carinho, á competencia e á pertinácia do comandante Didio Affonso da Costa, que teve ocasião de explicar aos visitantes, os diferentes e delicados processos que usou para restaurar aquele valioso e unico documento, salvando-o da destruição da traça. A reprodução é perfeita, sem nenhuma falha, sendo precedida de um estribo analítico dessas memorias, que o almirante Aristides Guilhem mandou imprimir na Imprensa Naval.

O sr. ministro da Marinha teve ocasião de expôr aos presentes, o trabalho de exame e catalogação de documentos preciosos que estavam sendo feitos e que muito serviriam para orientar a administração naval na solução de problemas que interessam de perto a defesa do Brasil.

O sr. Embaixador Nobre de Melo felicitou o sr. ministro e o comandante Didio Costa pela realização dessa obra tão e tão grata aos portuguezes.

*A Voz de Portugal* — Rio, 12 de Setembro de 1937.

## AS FAMOSAS ARMADAS

A cerimonia ontem realizada no Ministerio da Marinha não pôde limitar-se a um simples registro de acontecimento, mas sugere alguns rápidos comentarios. Tratava-se de mostrar uma valiosa coleção de documentos antigos, relacionados com "As Famosas Armadas Portuguezas — 1496-1650", existente nos arquivos daquele Ministério, onde carinhosamente foram sacudidas do pó para serem restauradas. A noticia do acto foi em outro lugar. Aqui apenas queremos acentuar a delicada atenção de sua excelencia o ministro, vice-almirante sr. Henrique A. Guilhem, convidando sua exc. o nosso Embaixador, a imprensa portuguesa e membros de associações historicas. Demonstra o notavel acontecimento a atenção que ao senhor ministro da Marinha brasileira merecem as tradições gloriosas de velha Marinha portuguesa.

*A Voz de Portugal* — Rio, 12 de Setembro de 1937.

## MINISTÉRIO DA MARINHA

*Os documentos históricos de propriedade da Marinha*

Attendendo ao convite que lhe foi dirigido pelo almirante Aristides Guilhem, ministro da Marinha, estiveram hontem, á tarde, no Ministerio, varios escriptores e estudiosos da historia do Brasil, examinando os valiosos documentos que acabam de ser restaurados e copiados em fac-simile, por ordem daquelle titular.

Entre outros trabalhos notaveis, existentes no archivo da Marinha, e que estão sendo preservados da destruição, graças ao trabalho do capitão de fragata Didio Iratym Affonso da Costa, encontra-se um manuscrito de autoria de Simão Ferreira Paes, com uma admiravel resenha dos feitos das Armadas portuguezas em toda a phase das descobertas, com um relato minucioso dos feitos maritimos de Portugal, inclusive detalhes, a descripção do descobrimento do Brasil.

Esse documento, além de restaurado dos estragos do tempo, foi copiado, traduzido para a lingua corrente e inteiramente reproduzido em fac-simile. Pelo capitão de fragata Didio Iratym foi feito um estudo analytico nessas memorias que o almirante Aristides Guilhem, num geste de apreço á cultura, mandou imprimir na Imprensa Naval.

Dentre as pessoas que compareceram ao Ministerio da Marinha, notavam-se os srs. Martinho Nobre de Mello, embaixador de Portugal, acompanhado do secretario da Embaixada, dr. Avelar Telles; principe D. Pedro de Orleans e Bragança; conde Dias Garcia e demais directores do Gabinete Portuguez de Leitura; dr. Rodolpho Garcia, director da Bibliotheca Nacional; dr. Alcides Bezerra, director do Archivo Publico Nacional; dr. Max Fleiuss, secretario do Instituto Historico Geographico; general Moreira Guimarães, presidente da Sociedade de Geographia do Rio de Janeiro; dr. Austregesilo de Athayde, redactor chefe do Diario da Noite; monsenhor Rocha, commissario da Irmandade da Penha; o director do Archivo do Exercito e varios intellectuaes e jornalistas.

Por occasião dessa reunião, o ministro da Marinha expôz aos presentes o trabalho de exame e catalogação de documentos preciosos que estavam sendo feitos e que muito serviria para orientar a administração naval na solução de problemas que interessam de perto a defesa do Brasil. Citou o caso da construcção do novo dique em Ladario, cujo plano poude ser inteiramente aproveitado do traçado em 1879.



## OS DOCUMENTOS HISTORICOS DA DESCOBERTA DO BRASIL

### *Uma visita de escriptores e do Embaixador de Portugal ao Museu da Marinha*

Attendendo ao convite que lhes foi dirigido pelo almirante Aristides Guilhem, estiveram hontem, á tarde, no Ministerio da Marinha varios escriptores e estudiosos da Historia do Brasil, examinando os preciosos documentos que acabam de ser restaurados e copiados em fac-simile, por ordem daquelle titular.

Entre outros trabalhos notaveis existentes no Archivo da Marinha e que estão sendo preservados da destruição, graças ao trabalho paleographico do capitão de fragata Didio Iratym da Costa, encontra-se um manuscrito da autoria de Simão Ferreira Paes, com uma admiravel resenha dos feitos das Armadas Portuguezas, em toda a phase das descobertas, e um relato minucioso dos feitos maritimos de Portugal, inclusive detalhada descripção do descobrimento do Brasil.

Esse documento, além de restaurado dos estragos do tempo, foi copiado e traduzido para a linguagem corrente e inteiramente reproduzido em fac-simile. Pelo capitão de fragata Didio Iratym da Costa, foi feito um estudo analytico dessas memorias, que o almirante Aristides Guilhem, num gesto raro de apreço á cultura, mandou imprimir na Imprensa Naval.

Dentre as pessoas que compareceram ao ministerio da Marinha, notavam-se as seguintes: o ministro da Marinha; o principe Pedro de Orleans e Bragança; e embaixador portuguez, sr. Nobre de Mello e muitos outros.

*O Estado* — Nicheroy, 11 de Setembro de 1937.

## VIDA PORTUGUEZA

### *Notas á Margem*

Quando leio ou ouço descomponendas sobre Portugal, é cousa que já me não faz móssa e ha muito que me não irritam diatribes e insinuações a respeito do meu paiz. Antigamente, todo me torcia se via impressas allusões sobre se Portugal descobrira "isto" ou "aquillo", escriptas num tom de duvida que nada esclareciam. O que sempre me importou foi saber a origem de suspeitas e aleivosias e se ellas eram perfilhadas por homens de responsabilidades sociaes no momento em que se tornaram publicas. Julgo ter lido bastante sobre a historia de Portugal, com a chancellia de autoridades consagradas e porque me deram ensinamentos varios a pro-

posito de certos acontecimentos, que não mais oferecem duvidas, consegui formar um conceito mais ou menos exacto sobre um conjunto de realidades atravez dos oito seculos de existencia da nacionalidade a que pertenco. Se, porém, me chegam ás mãos documentos irrefutaveis, como o de Simão Ferreira Paes, "cavalleiro fidalgo da Casa de Sua Majestade e familiar do Santo Officio", do qual, o sr. ministro da Marinha, almirante Aristides Guilhem houve por bem mandar fazer a "Recopilação das famosas Armadas Portuguezas que para a India foram desde o anno em que se principiou sua gloriosa conquista (1496-1650)", de um "Manuscripto existente na Bibliotheca da Marinha do Rio de Janeiro, fielmente reproduzido e traduzido", por sua ordem — como portuguez sinceramente confesso, em publico e razo, que me sensibilizo a ponto de varrer da memoria tudo que contra Portugal haja sido escripto!

Esse documento precioso para a Historia de Portugal estava sendo devorado pela traça dos archivos. O director da Bibliotheca da Marinha do Brasil deu com elle, esfarelando-se lentamente e pegou-o com o carinho de um obsedado pelas códices de tempos que não voltam mais... Levou á sua excia., o illustre titular da Armada gloriosa do seu paiz. Ambos abysmaram seus olhos perscrutadores nas paginas rendadas pela vermina do descaso. Deram-se um alarme commum, como se ambos estivessem a bordo numa hora de temporal desfeito. Aquelle manuscripto tinha uma alma e cada linha sua transpirava um sentimento. Era urgente salvá-lo, fosse como fosse, desse por onde desse... Aquellas folhas amarellecidas pelos seculos denunciavam feitos de priscas éras e como desses lances surgira o "maior feito de todos" a grande realidade: Brasil! — o senhor almirante Guilhem procurou quem pudesse reunir á cultura de beneditino uma paciencia de santo: o capitão de fragata Didio Iratym Affonso da Costa! Depôz-lhe nas mãos delicadas esse testemunho do Passado e encarregou esse manuseador de caracteres antigos, de reconstituir numa interpretação contemporanea, a sábia e impolluta interpretação que Simão Ferreira Paes déra aos acontecimentos que encheram de gloria as "famosas Armadas Portuguezas que para a India foram desde o anno em que se principiou sua gloriosa conquista"! Foi essa preciosissima reconstituição, da qual se tiraram duzentos exemplares para distribuir pelas creaturas sequiosas de saber, que fez reunir na tarde de 10 de setembro de 1937, no gabinete do senhor ministro da Marinha, geographos e historiadores, escriptores e jornalistas, afim de seus olhos privarem com o manuscripto original e seguirem a evolução consciente do notavel trabalho do seu notabilissimo reconstituidor. Entre os convidados estavam o sr. D. Pedro de Bragança e o sr. embaixador de Portugal. A presença de ambos satisfez plenamente aquelle cenaculo de homens seleccionados pelo sepirito clarividente do sr. almirante Guilhem. Dois symbolos perfeitos: a grandeza de um Imperio que fôra, por vezes, consultado



para derimir gravíssimas pendências internacionaes e a eternidade de uma Nação, que está ao serviço da Civilização christã!

Numa mesa comprida está o original que attraheu dois symbolos, como traço umbilical de irmãos siamezes... Todos os circumstantes rodeiam o capitão Didio da Costa. Uma cathedra de Historia. A seriação dos elementos que produziram essa realização impecavel impõe-se pela disciplina dos conhecimentos do sábio marinheiro. Mettem-se olhos devassadores de provaveis incorrecções pelas folhas do exemplar que em 1879, o então capitão-tenente Luiz Felipe Saldanha da Gama mandára anotar como "raro e precioso". Esclarecedor e ouvintes permutam impressões sobre factos historicos ali apontados. Vêm á baila os conhecimentos de cada qual, tudo ciciado como se tódos estivessemos bebendo lições de um Apostolo da antiguidade. Em frente de Sua Alteza e do sr. embaixador — o Brasil de outróra e o Portugal de hoje! — o senhor ministro da Marinha sorri, orgulhoso de uma resurreição feliz. E, como complemento de elucidações, bem conduzidas por melhor orientadas, o capitão Didio conclue: — "O mais interessante de tudo que os senhores acabam de vêr, é que os autores consultados sobre acontecimentos commentados por Simão Ferreira Paes, affirmam a veracidade de todos elles!" E, mais uma vez, se admira o documento que se crê haja vindo para o Brasil com as preciosidades que acompanharam D. João IV, contando a bonita idade de 287 annos, "admittindo-se que haja sido concluida no anno de 1650".

Servem "champagne". Taça em punho o almirante Guilhem rememora em poucas palavras — proprias da sobriedade de homem do mar! — e confessa, nas necessarias para o momento: — "Mandei reconstituir esta obra magnifica de ensinamentos pelo grande amor que tenho a Portugal!" Estava dito tudo! Só o respeito pelo Passado historico do Brasil poderia ter levado s. excia. a esse commettimento singular! O sr. embaixador Nobre de Mello fez um dos improvisos mais brilhantes da sua carreira diplomatica, em agradecimento. Foi em nome do nosso paiz, que accentuou: — "A resurreição desse manuscripto dignifica as Marinhas de ambas as nações. O vosso nome, sr. ministro, fica na gratidão do meu paiz como um testemunho do amor consciante que o Brasil tem por Portugal!" S. ex. o sr. almirante Guilhem e o seu eminente collaborador, capitão Didio Costa, receberam os seus convidados, com a mesmo gentileza tradicional dos marinheiros que dão recepções a bordo das náus capitaneas.

E quando me apanhei na rua, olhei para o edificio do Almirantado e disse para o charuto que vinha trincando: — "Os maldizentes do

meu paiz têm razão: só podem comprehender e exaltar Portugal, os homens de responsabilidades!"

*Simões Coelho.*

*Correio da Noite*, — Rio, 14 de Setembro de 1937.

### O CYCLO DAS NAVEGAÇÕES

O mar! Não foi em vão que a musa antiga fez do mar o formidável deus temeroso, e que toda a poesia da Grecia e de Roma viveu desse grande deus — que é a mais perfeita a mais suggestiva, a mais edificante imagem do infinito. Bem se pode imaginar a soffreguidão, a ansiedade, o espanto com que aquellas almas da velha Jonia se extasiavam deante do azul Egeu, azul profundo, sonhador e mystico, aberto e insondavel como um olhar de Walkyria — a tuusa magnifica e heroica do Rheno misterioso. Com que alvoroço aquellas raças das montanhas chegavam, palpitantes, à vista do largo, immensuravel mar! Ellas traziam, com o gemer dos ventos do Alta Asia, os perfumes de Altaí, e toda aquella opulencia e louçania de Tâmir e pode-se dizer que lhes vinha na alma gigantesca e ampla saída do deserto. E, ainda hoje, quando o nosso espirito positivo não tem mais logar para as suaves lendas primitivas — o mar é ainda a superstição de todo o heroismo das grandes raças. E isso, porque nos oceanos da terra, até hontem o desconhecido e a esperança, é que está a força, e, com a força, a victoria. Assim, não pôde deixar de ter o seu grande papel, na epopéa da vida que escrevemos no planeta, os povos que, como o portuguez, se encontram com o mar.

Do cyclo das navegações, iniciado pela luminosa visão do principe admiravel, que de volta da expedição a Ceuta, fez, do promontorio de Sagres, enfunar velas a Caneis para, varrendo os mares, porvar que a terra não tinha os limites que lhe assignalara Anaxagoras, mas que havia muitas regiões a descobrir — parecia estar tudo no dominio do conhecimento dos povos modernos. Engano. Com o manuscrito de Simão Paes, reliquia "rara e preciosa", que o patriotismo do illustre sr. ministro da Marinha fez desentranhar do pó dos archivos pelas mãos habéis do capitão de fragata Didio Costa, figura das mais brilhantes da nossa armada, como artista da palavra escripta e profissional capaz, uma nova face nos é apresentada desse periodo heroico. A "Recopilação das famosas armadas, que para a India foram desde o anno em que se principiou sua gloriosa conquista 1496-1650" é um raio de luz sobre um facto culminante da historia. Lendo-se esse magnifico trabalho de resurreição do passado, sente-se em toda a amplitude, a gloria dos navegantes lusos, e acco-de-nos à lembrança a justiça do douto glotologo Leite de Vascon-



cellos: "Grande povo, que assim deixou a sua alma pelo mundo em pedaços repartidos!"

LEONCIO CORREIA.

*Correio da Noite* — Rio, 23 de Setembro de 1937.

### ELOGIO

Aviso n. 1.547, de 14-9-1937. Do Snr. Ministro da Marinha ao Exmo. Snr. Director Geral do Pessoal. — 1. Communico a V. Excia. que deve ser tornado publico, para conhecimento da Marinha, o elogio que ora faço ao Capitão de Fragata da Reserva de 1ª Classe, Didio Iratym Afonso da Costa, pelo brilhantismo com que executou a restauração e a respectiva transposição para o Portuguez actual do manuscrito "*As Famosas Armadas Portuguezas*" do Cavalleiro Fidalgo Simão Ferreira Paes. 2. A primorosa execução dada a tão util e exhaustivo trabalho reafirma, de uma maneira singular, o vigôr da sua intelligencia e da sua cultura. (Assignado) Henrique Aristides Guilhem, Vice-Almirante, Ministro da Marinha.

*Boletim do Ministerio da Marinha* n. 38, de 23 de Setembro de 1937. — Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha.

Por Aviso n. 1.548, de 14-9-1937, o Exmo. Snr. Ministro da Marinha communicou á Directoria do Pessoal ter resolvido elogiar o "Operario de imprensa", classe "G", do quadro I, deste Ministerio, Alberto Victorino de Mattos, pelo interesse e dedicação com que executou os trabalhos de decalque necessarios á restauração das "*As Famosas Armadas Portuguezas*", do Cavalleiro Fidalgo Simão Ferreira Paes.



## Grande Homenagem Cívica às Victimas do Dever

---

Reproduzimos em seguida, na ordem em que foram proferidos, os discursos commoivamente ouvidos por compacta multidão, no dia 22 de Setembro ultimo, na necropole de S. João Baptista, onde jazem os restos dos gloriosos servidores da Nação e do Exercito, victimas do movimento impatriotico de 27 de Novembro de 1935.

### Discurso do Sr. General Newton Cavalcanti

"Meus patricios! Meus camaradas! — Aqui nos congrega uma virtude: a gratidão aos que foram bons, aos que souberam ser dignos. Aqui nos une uma grande idéa: a defesa do Brasil, de suas instituições e de seu governo. Solidarizados pela virtude e irmanados por uma grande idéa, falaremos a linguagem clara da verdade.

Esse o direito que nos assiste, esse o dever que sempre hemos cumprido. Como no passado, não saberemos no presente encobrir, no tartufismo elegante da linguagem subtil e calculada, o objectivo que visamos e as intenções que nos animam.

Desconhecemos a hypocrisia e punimos a mentira. Na defesa do Brasil só conhecemos uma attitude: morrer glorificado pelo cumprimento do dever. Não tememos o perigo. Ao contrario, buscamol-o para termos a honra de premiar o heroismo que tanto surge da ousadia como se plasma na bravura consciente.

Vivendo para a Patria, dedicamos á sua defesa e á segurança de seu povo a nossa propria existencia, temos o direito, mais do que o direito, temos o dever de prevenir o Brasil, — e outra tribuna, para fazel-o, não seria tão suggestiva como esta, — de que na hora que passa estão novamente em acção contra a integridade do paiz as forças cégas da promettida nivelção bestial de todos os sêres.

Não existiu e nem existe em todo o curso da nossa Historia e creio, mesmo, que da Universal, um periodo tão cheio de apprehensões e perigos e tão pontilhado de indecisões como o



que estamos vivendo. Nelle a resultante caprichosa das multiplas correntes antagonicas de pensamentos e idéas constructivas ou destructivas, eclode, brutal, obscurecendo a intelligencia e a percepção dos dirigentes de povos e obliterando a consciencia das massas humanas. Nelle periclita, sob a ameaça iconoclasta da ruina e da destruição, o proprio patrimonio moral, material e espirital da civilização universal. Nelle assistimos a realização do absurdo apavorante das maiores forças aniquilladoras e das maiores correntes incendiarias, criadas pela civilização para a sua propria defesa, valeram-se do progresso dessa mesma civilização para se orientarem, em intensidade maxima, no sentido claro e positivo de destruir os mais intangiveis postulados juridicos e arrazar as conquistas aureas da obra depuradora dos seculos vividos. Nelle presenciemos a aberração incrível dos homens negarem DEUS, trahirem a Patria, assassinarem irmãos em beneficio de uma tutella estranha e falaz, combater a Fraternidade para se acumpliciarem, consciente ou inconscientemente, com essa força apocalyptica que anseia pela realização de uma megalomanica loucura de absorpção de escravidão e de extermínio: — o Communismo selvagem e sanguinario.

Fructo que é de cerebros enfermos pelo odio, pelo rancor e pela vingança millenarias, essa supposta e malfada idéa politica, social e economica, accende por toda parte as labaredas rubras do crime, da dôr e da destruição, ao mesmo tempo que promette — ironia mordaz da propria hypocrisia com que se traveste — a grandeza da Humanidade e a felicidade entre os homens! Affirmar-se, brasileiros, o contrario disso e dar-se testemunho de falta de civismo ou então, accusar-se de cumplicidade na execução do proprio crime.

Ahi estão, meus patricios, esses jazigos sagrados guardando no silencio divino da morte redemptora, as eloquentes testemunhas do que vos affirmo, victimas redivivas da miseria da felonía e da traição desse communismo iconoclasta e leigo, que só é feliz quando se sente empapado no sangue generoso e innocente das suas victimas indefesas. As forças da escravidão e da loucura não desertaram, porém. Após a tragedia, augmentaram em numero e cresceram em intensidade.

O conjuncto das leis que julgavamos a nossa maior linha de defesa, transformou-se, infelizmente, na cobertura de que se utilizam os nossos inimigos para montarem o ataque decisivo ao Brasil, que queremos e devemos defender. Se a onda vermelha não passou, se a sua vontade sinistra mais uma vez nos ameaça, procurando colimar seus intentos hediondos, na aglutinação de seus planos sangrentos á agitação politica da successão presidencial da Republica, como permittirmos, povo do meu Brasil, sem que sejamos instrumento da nossa propria desgraça, que os scelerados de 35, acobertados pela magnanimidade das nossas

leis, gozem, dentro da propria capital do paiz, a liberdade dos bons e dos justos, quando existem victimas e martyres a vingarem-se, viúvas que ainda creem na justiça dos homens, mães que rolaram para a miseria e para a dôr e pequenos orphãos que choram, em vão, a falta de paes idolatrados que tombaram, para sempre sob o guante assassino dos miseraveis vermelhos?

Ó Exercito, no entanto, pela minha palavra sem tibiezas e, honro-me em dizel-o, sem mácula, affirma, peremptoriamente, ao Brasil: — Sabemos, Brasil quem são, onde estão e como agem aquelles que procuram ultrajar a sua honra e a tua dignidade. Seguindo-lhes os passos, atalaiando-lhes as attitudes e os gestos, o teu Exercito, Brasil, só espera o momento decisivo e opportuno para, contra a praga tartarica, desencadear, fulminante, a floresta acerada de suas bayonetas, unica decisão que, salvando-té Brasil, salvará tambem o nosso patrimonio moral e politico. Como uma certeza, pois, de que nossos martyres não foram esquecidos, como uma demonstração palpitante de que o civismo e o amor ao Brasil ainda crepitam intangiveis entre nós, como uma homenagem sagrada aos que souberam morrer, á dôr e ao desespero dos que ficaram sem amparo e sem felicidade, eu, em nome do Exercito Nacional, convido-vos, povo do Brasil, a jurar-nos perante Deus e os homens, que havemos, de hoje para o futuro, de desencadear uma guerra, sem treguas e de morte, ao communismo ultrajante e ultrajador, e que não consentiremos nunca que o judeu moscovita faça deste Brasil invejavel o mercado sordido e infame do nosso character, das nossas tradições e da nossa dignidade”.

### Oração do Contra-Almirante Alvaro de Vasconcellos

“Em solidariedade inquebrantavel na repulsa ao credo amaldiçoado a Marinha de Guerra vem tomar sua parte no preito que hoje aqui tributa a Nação á memoria dos companheiros sacrificados nos dias tenebrosos de Novembro de 1935.

Martyres de um dever cujo cumprimento se estende da monotonia aparentemente, sem brilho do exercicio rotineiro da profissão á exigencia maxima, ao sacrificio de verter o sangue e de dar a vida pela Patria e por tudo — solo e povo, costumes e instituições — que a compõem e que fundamenta o nobre orgulho de sermos brasileiros: martyres do dever, não chegaram alguns delles, entretanto, a saber que o cumpriam no grau superlativo, porque, em vez de succumbirem de armas em punho, nas emoções da luta em defesa de sua terra e de sua gente, foram friamente assassinados, enquanto dormiam.

Não importa! Se não tiveram a suavisar-lhes a passagem ao somno eterno, a visão da Patria desaggravada com o concurso de seu esforço, nem a da gloria a aurear-lhes as frentes como re-



compensa da sacrificio consummado, tambem esses ficaram, como os que heroicamente tombaram reagindo, immortalizados em nossas memorias; e, se seus corpos desaparecidos foram as primeiras trincheiras que o inimigo covardemente galgou, na tentativa frustrada e nefasta de degradar o Brasil, a lembrança de seu martyrio ha de viver connosco e nos estimular no combate impavido e implacavel contra a infiltração da doutrina maldita, como ha de o heroismo dos que morreram lutando servir de novo exemplo a seguir no cumprimento da missão que a nós, militares, incumbe como primeira linha de protecção da nacionalidade.

A tradição do devotamento, com que as classes militares têm desempenhado essa missão, não se maculou porque uma fracção imponderavel dellas se destacou e, acorbertada pela traição, esqueceu o que deviamos á Patria e a nós mesmos pelo juramento que fizemos; antes se fortaleceu no nosso e no espirito de nossos compatriotas, pela presteza e pela generalidade de acção militar contra a intentona sinistra do communismo.

O caminho por vezes facil, mas com mais frequencia accidentado e obrigando a paradas, pela peculiar formação de nossa nacionalidade, que o povo brasileiro vem, a mais de seculo penosamente trilhando, na anciania de attingir, garantida a integridade da Patria, sua grandeza e sua felicidade, sob instituições democraticas com intelligencia architectada e com moralidade e justiça trabalhadas; esse caminho está já copiosamente assignalado por cruces lembrando os sacrificios na longa marcha e no esforço de conquistar esse ideal; em algumas das paradas forçadas dessa marcha para gloria do destino que merecemos, nas causadas pelas dissenções internas, as cruces recordam heroes tombados em campos oppostos; mas, mesmo nas lutas intestinas, ainda nas em que, só passageiramente houve laivos de separatismo fracamente partilhado, todos os mortos se foram com o nome do Brasil nos labios e com a imagem da Patria na retina.

Nessa ultima jornada de Novembro de 1935, porém, emquanto aquelles, cujas memorias aqui cultuamos assim tambem perderam a vida, os que os mataram infamavam-se recebendo do estrangeiro os mandamentos com que ao estrangeiro ligados, profanariam todo o nosso passado e acorrentariam nosso futuro ao de sua organização sacrilega.

Brasileiros! A Marinha de Guerra seguirá honrando aquellas memorias e com attenção redobrada, depois da dolorosa lição hoje rememorada, velará para que no trecho da estrada ainda a percorrer, nenhuma cruz mais assignale o sacrificio de brasileiros pelo credo amaldiçoado”.

## Discurso do Sr. Francisco de Campos

“De onde esta romaria? De onde essa immensa ondulação humana, de onde esse silencio carregado de sentido, essa pausa no tempo, por cuja frente parece dada ao pensamento humano debruçar-se um instante sobre a eternidade? Nessa romaria, nessa ondulação humana, nesse silencio, nessa pausa do tempo está o Brasil. Essa romaria vem do fundo do Brasil — dos seus lares, das suas capellas, da sua piedade. Ella vem do passado do Brasil, e a sua fonte é o mesmo sentido christão que sempre conduziu o nosso povo a procurar, nos momentos difficeis os humildes cruzeiros que se erguem nos pontos culminantes das nossas pequenas cidades e que são as suas colinas inspiradas, onde no pensamento e no coração amadurece o voto, a resolução, a coragem de continuar com alegria o sacrificio.

Essa romaria vem do fundo do Brasil, — do fundo do Brasil no sentido do tempo, porque nella a continuidade da nossa tradição, o mesmo velho e grande Brasil, piedoso romeiro das colinas inspiradas e do fundo do Brasil, no sentido da sua inspiração porque nella e por ella o que se affirma é a vontade do Brasil de continuar a ser brasileiro, fiel ás virtudes que construíram a nossa casa, fundaram a nossa familia, formaram o nosso coração e dedicaram o Brasil á fé sob cuja invocação a cidade e os mortos vivem os seus dias de resurreição e de gloria.

Aqui está o Brasil, não apenas para recordar o passado, mas para abrir o coração aos votos e ás resoluções que deram sentido ao sacrificio a que vimos tributar a nossa gratidão. Neste dia, não é aos mortos que nós honramos; a nós mesmo é que nos procuramos honrar evocando a sua memoria e lembrando o seu sacrificio.

A sua honra elles mesmos a conquistaram collocando-a acima da vida. E a sua memoria não é nas nossas palavras que ella viverá; quando esses discursos houverem cahido no esquecimento, elles, os mortos, que conquistaram com a sua honra um logar neste campo, elles ainda serão lembrados na memoria dos vivos. Não estamos aqui para consagrar os mortos; a sua consagração elles mesmos a fizeram. Elles se dedicaram a si mesmo os seus momentos funerarios e o signal com que marcamos os logares que elles conquistaram neste campo é apenas um traço na areia deante da perenidade do que elles construíram em sua lembrança. Não é possível honral-os mais do que elles a si mesmos se honraram, nem consagral-os nem dedical-os pois a si mesmos se consagraram e se dedicaram. Nós é que devemos nos consagrar e dedicar ao que elles consagraram e dedicaram a vida. Elles não morreram para nos resgatar do sacrificio, mas para nos lembrar que mais vivem os que morreram pela honra do que os que a trocam pela vida.



Lembrando-os, não nos esqueceremos de que para possuir o que já temos é necessario conquistal-o todos os dias. O homem surgiu no dia em que passou da economia paradisiaca ou da plenitude gratuita dos bens para a economia do esforço e do trabalho, para o dominio de liberdade, da criação, da historia, dos acontecimentos da decisão e da vontade. Assim tambem as nações. Não conservaremos o Brasil si não o conquistarmos todos os dias.

A commemoração dos que morreram pelo Brasil é o juramento dos vivos de tomar nas fileiras os seus logares e de continuar a luta até o sacrificio. Aqui estamos, porque estamos resolvidos a não consentir que os mortos tenham morrido em vão; somente com a providencia dos vivos serão resgatadas as suas culpas para com os mortos. Esta a dívida e este o juramento do Brasil”.

### As palavras do Presidente Getulio Vargas

Após o discurso do Sr. Francisco Campos, o Sr. Presidente Getulio Vargas proferiu, de improviso, mais ou menos as seguintes palavras:

“Brasileiros! Poucas palavras apenas, que sejam nada mais do que a resonancia dos oradores que acabastes de ouvir.

Esta romaria é uma lição e uma advertencia. É uma lição porque ella significa que para a defesa de um ideal, de uma nacionalidade e para a victoria de uma Patria nem sempre é preciso matar. Basta, ás vezes, que se saiba morrer.

É uma advertencia porque significa que o povo brasileiro, as forças armadas do Exercito e da Marinha estão vigilantes na defesa da Patria. É esta romaria ainda uma advertencia contra aquelles que se conluiaram para a destruição da Patria e hoje não resta mais duvida nenhuma sobre as origens do movimento, pois que, dirigindo a intentona comunista, foram presos aqui tres membros do Komitem commandando brasileiros impatrioticamente com elles acumpliciados. Portanto, além dessa advertencia, esta romaria significa tambem que a vigilancia continua, constituindo, em toda sua dedicacão, um exemplo eloquente de que o povo, o Exercito e a Armada estão unidos e em guarda para a defesa da Patria tambem contra os fracos, os timoratos e os commodistas e não só contra os que tiverem a coragem de trahir a sua Patria, mas ainda contra aquelles que não tiverem a coragem de defendel-a”.

A oração do Presidente Getulio Vargas foi entrecortada de vivos applausos.

Estava encerrada a romaria.

### O discurso do representante operario

O Sr. Heitor Baptista de Souza, Presidente da União Geral dos Syndicatos de Empregados do Districto Federal, disse as seguintes palavras:

“A União Geral dos Syndicatos de Empregados do Districto Federal, legitimo orgão representativo do proletariado carioca, julga tambem interpretar o pensamento dos trabalhadores de todo o paiz, solidarizando-se com as homenagens prestadas, nesta hora, aos soldados, que ha pouco menos de dois annos, tombaram, defendendo a social-democracia, e, com esta, a propria civilização brasileira.

Quando naquella triste madrugada de 27 de Novembro de 1935, a cidade despertou com a noticia da insurreição bolchevista, houve uma interrogação geral. Que attitude estariam assumindo os trabalhadores em face da rebelião?

Doutrina que busca nas classes populares o seu esteio mais forte, explorando o soffrimento oriundo das injustiças sociaes, o communismo tem encontrado, nos meios proletarios de outros paizes, a repercussão de que necessita. Entre nós, porém, a legislação social da Revolução de Outubro levantou a muralha mais alta que o genio politico de um povo poderia erguer contra a maré montante das ideologias extremistas. Reivindicações, se as tem a realizar o nosso proletariado, cabem todas nos quadros legais, de sorte que a insurreição communista encontrou, no Brasil, á repulsa geral dos trabalhadores satisfeitos, nas suas aspirações e dispostas a defenderem o regime contra o qual se jogavam numa aventura em que os ideologos allucinados se alliavam aos frios machinadores da nossa desgraça.

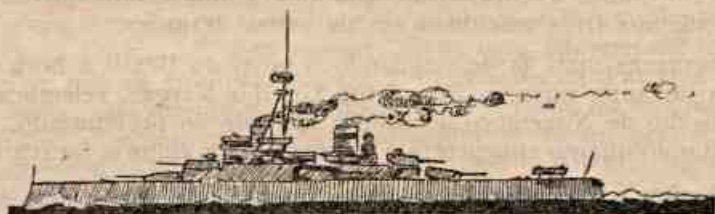
Semanas mais tarde, saudando o povo do Brasil á hora primeira do anno novo, o Presidente Getulio Vargas, lembrando o episodio de Novembro, exaltou a attitude do proletariado, não occultando quanto concorrera a mesma para a victoria do regime.

Assim, a nossa presença nesta solennidade não é uma simples figuração official. Estamos, hoje comvosco, soldados e marinheiros do Brasil, nesta evocação necessaria e opportuna do sacrificio dos vossos e nossos irmãos, como estavamos, hontem, e como estaremos amanhã, se de novo desfraldarem pendão da revolta os adeptos do bolchevismo. E não só contra o bolchevismo estaremos comvosco. Contra qualquer doutrina exotica que se contra-ponha ás tradições da cultura politica que alguns de vós, senhores Generaes, recebestes, atravez, da palavra do scientista, philosopho, educador e homem de Estado que foi Benjamin Constant, e cuja resonancia ainda está nos vossos



ouvidos e da mocidade militar que estuda e crê, mesmo depois — de haverem crepitado a fuzilaria e a metralha dos transviados, no proprio local onde outr'ora se erigia a cathedra do Mestre! Estaremos comvosco, soldados e marinheiros do Brasil, na defesa do regime social-democratico que a Constituição de Julho estabeleceu em nossa terra, e ficae certos de que se novas intencionas surgirem vindas — da extrema esquerda ou da extrema direita, deixaremos as fabricas e as officinas, correremos aos vossos regimentos, ás vossas fortalezas, aos vossos navios, e guiado pelo exemplo dos mortos que hoje revivem ao calor sincero das nossas homenagens, levantaremos, comvosco, mais alta ainda, sobre os inimigos da Democracia — a bandeira do Brasil. livre, progressista e feliz!

Tenho dito”.



# ARRENDAMENTO DE CONTRA-TORPEDEIROS NORTE-AMERICANOS AO BRASIL

---

Com relação a esse assumpto, amplamente divulgado e debatido durante o mez de Agosto, reproduzimos em seguida as peças mais notáveis que se seguem.

Declaração de S. Ex. o Sr. Almirante Aristides Guilhem, Ministro da Marinha, a 14 de Agosto:

“Os commentarios sobre a proposta de arrendamento de seis contra-torpedeiros por parte do governo dos Estados Unidos ao Brasil, feitos, não só na imprensa desta capital, como na de outros paizes, têm sido, na sua maioria, formuladas sob a tensão de um nervosismo que provavelmente se origina na presumpção de um perigo imminente á nossa soberania.

Convem, por conseguinte, esclarecer e definir certos pontos, afim de que a opinião publica, bem informada sobre o assumpto, possa, com tranquillidade, melhor apreciar as razões que deram causa ás actuaes negociações.

Os seis contra-torpedeiros, que os Estados Unidos se propõem ceder ao Brasil, não representam, como á primeira vista se poderá suppôr, uma reorganização immediata da nossa frota de guerra, pois são navios já retirados do serviço activo da Marinha Americana, não só em virtude do seu uso, como ainda por não mais corresponderem, na sua efficiencia bellica, ás necessidades de uma marinha moderna.

Para nós, entretanto, o uso desses contra-torpedeiros será de grande utilidade, porque nos proporcionará o meio de habilitarmos a nossa gente a bem utilizar os navios que o Brasil necessita para a renovação da sua esquadra, pois é do conhecimento de todos que a construção naval não se improvisa de um dia para outro, necessitando, ao contrario, de muitos mezes e até mesmo de alguns annos.



A utilização, portanto, dos referidos contra-torpedeiros pela nossa Marinha terá a grande vantagem de evitar uma solução de continuidade no preparo e adestramento do nosso pessoal.

Do exposto, verifica-se não existirem motivos que justifiquem as controversias que se vêm observando com relação ao assumpto”.

---

Communicado de S. Ex. o Sr. Ministro das Relações Exteriores, Dr. Pimentel Brandão, a 15 de Agosto:

“Emquanto a campanha desarrazoada contra o arrendamento de meia duzia de “destroyers”, para treinamento de marinheiros brasileiros era feita apenas por jornalistas argentinos — que, por mais respeitaveis que sejam, não têm responsabilidade na direcção da politica externa do seu grande paiz, — tinhamos o direito de nos manter quietos, especialmente depois das explicações claras e sinceras fornecidas á imprensa, ha poucos dias, pelo ministro de Estado das Relações Exteriores.

Quando, porém, é o eminente chanceller da Republica vizinha quem sae a campo para endossar aquella campanha, tão prejudicial á politica de cordial entendimento entre o Brasil e a nobre nação argentina, preconizada pelos espiritos mais brilhantes dos dois paizes irmãos e na qual com tão boa fé nos temos empenhado, consideramos da nossa obrigação apresentar esta rapida resposta aos sete pontos das declarações que, sob a apparencia de argumentos de ordem juridica, s. ex. acaba de fazer e foram aqui divulgados pelas agencias telegraphicas:

Primeiro — A obrigatoriedade de se condicionar o poder naval de um paiz á sua força economica é these nova, que impediria as nações pobres de pensarem sequer em reunir meios de defesa propria e as collocaria permanentemente á discreção das nações já armadas. Se o plano de que se trata permittisse a paizes de poucos recursos financeiros a possibilidade de se defenderem contra a eventual aggressão de outros, militarmente fortes, não vemos que inconvenientes, de ordem geral, haveria nisso. O que se deve ter em vista não é a acquisição dos armamentos em si, mas saber se a mesma se justifica, ou não.

Não comprehendemos tão pouco por que o systema de arrendamento, sobretudo nos termos projectados, — isto é, nos de fornecimento de pequenos navios já retirados do serviço activo e destinados exclusivamente ao treinamento do pessoal — seja ameaçador e possa perturbar o equilibrio naval, aliás inexistente, entre as nações do nosso Continente, e não offereça nenhum desses inconvenientes a acquisição subita, por compra, de

navios de guerra em plena efficiencia, — como succedeu, por exemplo, em 1925, quando a Argentina comprou á Hespanha os contra-torpedeiros “Cervantes” e “Juan de Garay”, considerados então como dos mais velozes e poderosos de sua classe.

Segundo — Não atinamos com a preocupação de espirito em que se acha o eminente chanceller argentino em face da possibilidade de ser o arrendamento projectado contrario ás estipulações do tratado naval de Londres, ao qual não se acham ligados nem o Brasil, nem a Argentina. Ao que parece, aliás, nenhuma das partes contratantes do dito tratado levantou a menor objecção ao arrendamento, forma de transacção de que o referido acto internacional não cogitou.

Terceiro — Os motivos invocados para que se considere a locação de navios de guerra, incompativel com a technica do direito internacional não procedem. O facto de que, por uma ficção, os navios de guerra são geralmente, considerados como se fossem partes do territorio a que pertencem não significa que elles não possam ser arrendados ou vendidos. “Se elles escapam á soberania da nação que os recebe — diz Fauchille — não é porque, ficticia ou realmente, constituam uma porção do territorio do Estado de que usam o pavilhão mas porque representam verdadeiramente esse Estado.

Ora, uma vez vendido ou arrendado, o navio de guerra passa evidentemente a representar o Estado que o compra ou o toma por arrendamento. Outro internacionalista de grande renome, — referimo-nos a Oppenheim — apoia esse ponto de vista ao dizer: “Os navios de guerra são órgãos do Estado somente emquanto tripulados e sob o commando de um official responsavel, e, além disto, emquanto a serviço de um Estado”.

Allegar que o arrendamento determina o superposição de soberanias parece-nos inadmissivel. Porque o navio de guerra arrendado passa a depender unicamente, emquanto durar o contracto de arrendamento, da soberania do Estado a cujo serviço elle fica e do qual recebe commando, tripulação, bandeira e flamma da marinha militar.

Quarto — Só por carencia de qualquer outro argumento poderiam ser invocadas como contrarias á locação de navios de guerra, durante a paz, a convenção de Haya de 1907 e a de Havana, de 1928, sobre direitos e deveres dos neutros, bem como a de Buenos Aires, de 1936.

Não nos queremos prender á circumstancia de que a Argentina nunca ratificou as duas primeiras e não poz ainda em vigor as ultimas. Estimariamos, comtudo, que nos apontassem, nestas ou naquellas, qualquer disposição em contrario ao projectado arrendamento de **destroyers**.



E' de se accentuar, por outro lado, que as convenções de Haya e de Havana se referem a tempo de guerra — o que, felizmente, não é o caso actual.

Quinto — Não pôde deixar de causar a maxima estranheza a allegação de que o arrendamento será contrario á recente lei de neutralidade dos Estados Unidos. Além de que a mencionada lei tem applicação somente em casos de guerra, é curioso que seja o ministro das Relações Exteriores de outro paiz quem a julgue inconciliavel com aquelle projecto, e não o proprio governo que a promulgou.

Sexto — Sentimos não acreditar na sinceridade da allegação de que o systema de arrendamentos de pequenos navios já postos fóra de serviço conduziria a uma corrida de armamentos.

A esse proposito, seja-nos licito lembrar apenas alguns factos que indicam perfeitamente de onde poderá surgir o perigo, ora tão duramente denunciado pela chancellaria Argentina.

Nunca puzemos em duvida o direito da Argentina de se armar á vontade, de accordo com as necessidades da sua defesa. Queremos, entretanto, assignalar apenas que nos parece evidentemente injusto acoimar-nos o eminente chanceller argentino, nas entrelinhas do seu arrazoado, de provocadores de uma corrida armamentista, quando o seu paiz, sem nos referirmos a annos anteriores e mencionando apenas factos de 1936 para cá, realizou, nessa materia, o seguinte:

Encommendas aos estaleiros inglezes, em 1936;

Um navio escola de 7.000 toneladas de deslocamento, considerado como verdadeiro navio de combate, com velocidade de 30 nós e armamento de 9 canhões de 152 millimetros, 4 canhões anti-aereos, etc.; Sete **destroyers** a serem entregues em março de 1938, semelhantes aos da classe H, da Inglaterra, cujos caracteristicos são os seguintes: Deslocamento, 1375 toneladas; 4 canhões de 120, 1 canhão anti-aereo de 76; 7 metralhadoras e 8 tubos lança-torpedos de 21 pollegadas.

Encommenda aos estaleiros nacionaes:

Dez navios mineiros, cada um dos quaes deslocará 550 a 600 toneladas e possuirá dois canhões de 101 mm., dois canhões anti-aereos, duas metralhadoras e trinta minas.

Além disso, segundo consta do ultimo relatorio do ministro da Marinha da Argentina, deverá accrescentar-se á esquadra de mar consideravel numero de navios auxiliares, entre os quaes varios transportes.

E' de se mencionar tambem que os dois grandes couraçados argentinos, mais possantes e muito mais modernos do que os nossos, passaram recentemente por importante reforma, e que em 1931 ou 1932, foram incorporados á frota de guerra argentina dois novos cruzadores e tres submarinos.

Isso, só no domínio da Marinha de guerra, porque, em materia de encomendas de aviões e de material de guerra terrestre, nenhum outro paiz da America latina leva a palma ao paiz visinho e amigo.

Setimo — Não comprehendemos por que se fala agora em accordo sobre equivalencia naval quando essa equivalencia está longe de existir e, especialmente quando o problema nada tem que ver com o mero arrendamento de pequenos navios destinados á simples funções de instrucção. Poderíamos accrescentar que não fomos nós que impedimos, em 1923, se chegasse a algum ajuste em materia de armamentos navaes neste Continente”.

---

Communicado da Presidencia da Republica, de 15 de Agosto :

“O governo dos Estados Unidos pediu autorização ao Congresso para ceder, mediante arrendamento, aos paizes da America que solicitassem, unidades da sua Marinha de Guerra retiradas do serviços activo.

O Brasil, como é sabido, acha-se inteiramente desapparelhado para attender ás simples exigencias do policiamento de sua extensa costa maritima e rios navegaveis, e, da mesma fórma, privado do material fluctuante indispensavel ao treinamento do officialidade e pessoal dos quadros da Marinha de Guerra. Para attender a taes necessidades é que se fizeram encomendas no estrangeiro e se iniciou, nos estaleiros nacionaes, a construcção de novas unidades. A natural demora na execução dessas construcções e a circumstancia de mantermos, de longa data, uma missão technica americana, aconselhavam aproveitar o offerecimento, arrendando alguns navios para o serviço normal da Esquadra. Trata-se, além do mais, de unidades passadas á reserva, que não podem servir a objectivos belicos e destinadas exclusivamente á instrucção do pessoal.

Sem duvida, nenhuma outra finalidade encerram as negociações feitas para o referido arrendamento, cuja execução só interessa ás nossas conveniencias e ás possibilidades dos Estados Unidos.

O Brasil nunca pediu explicações a qualquer paiz por actos dessa natureza inherentes ao pleno exercicio da soberania nacional, e, por conseguinte, não se julga no dever de dal-as, maximé quando não mantem pactos, tratados ou convenios que a isso o obriguem, nem compromissos que imponham consultas ou parecer de terceiros”.

---



Declaração conjuncta dos Governos dos Estados Unidos e do Brasil:

“1. — Os Governos das Republicas Americanas, ha muitos annos, vêm permittindo a officiaes de outros paizes americanos receberem instrucções e treinamento em seus estabelecimentos militares e navaes. Essa forma de reciproca assistencia generalizou-se de ha muito, e está hoje incorporada ás normas de cooperação entre todas as nações americanas.

2. — A proposta do Governo dos Estados Unidos da America de arrendar por preço nominal a todas as outras Republicas americanas, sem distincção, **destroyers** fóra do serviço activo, apenas para fins de treinamento, obedece á mesma orientação e proposito.

3. — As explorações, quanto á interpretação e quanto a possíveis abusos, em tal caso, são naturalmente similares ás que podem sempre surgir em relação a qualquer lei, principio, politico de governos ou praticas internacionaes.

4. — Logo que o Governo brasileiro manifestou ao dos Estados Unidos da America o seu desejo de obter provisoriamente certos **destroyers** norte-americanos fóra do serviço activo, para fins de treinamento, ambos os Governos concordaram, sem discrepancia, em que, para evitar possíveis desintelligencias os navios que pudessem ser arrendados não seriam, em hypothese alguma, empregados em combates; e seriam, devolvidos aos Estados Unidos da America se, em qualquer tempo, a continuação de seu uso pelo Brasil viesse a constituir violação de compromisso internacional, assumido por qualquer dos dois Governos.

5. — Após demorada consideração do assumpto, os dois Governos concluíram que a proposta dos Estados Unidos da America se achava em perfeita harmonia com a sua politica — já em caso anterior recebida com agrado pelos Governos das Republicas americanas — de ceder a estas seus officiaes, a maior parte para instrucção, ou de receber os dellas para treinamento em navios americanos, em aguas americanas.

6. — A proposta não visava, evidentemente, mais do que offerecer ás nações, que os desejassem, os serviços de boa vizinhança que, desse modo, melhor contribuiriam para o entendimento, a amizade e as relações mutuamente beneficas entre os paizes americanos.

7. — Os Governos do Brasil e dos Estados Unidos da America consideram haver cumprido integralmente a sua missão, quer, desde o seu inicio, apoiando os principios da politica de boa vizinhança, quer collaborando no seu desenvolvimento e crescente applicação, e por isso, se sentem mais profundamente em-

penhados na salvaguarda e robustimento das relações entre as Republicas americanas.

8. — Para esse fim, embora conscientes da absoluta solidez de sua posição, no que se refere á proposta acima mencionada e da harmonia dessa mesma proposta com os principios universalmente reconhecidos da politica de boa vizinhança, não estão, contudo dispostos a encorajar a controversia internacional relativa a qualquer phase provisoria, ou de somenos importancia, dessa politica.

9. — No momento critico, que actualmente atravessam as relações internacionaes em outras partes do mundo, os dois Governos consideram que todos os Governos devem envidar os seus esforços no sentido de impedir que se levantem controversias, sob qualquer forma, e, ao contrario, devem congregarse afim de estabelecer alicerces de indiscutivel vantagem para a existencia da paz universal.

10. — Os objectivos principaes, e de summa relevancia, da recente Conferencia Interamericana para a Consolidação da Paz, em Buenos Aires, devem superar todas as outras cogitações dos Governos e dos estadistas americanos, os quaes não se devem deixar arrastar para discussões de pormenores ou de propostas de applicação provisoria, por beneficas e platonicas que lhes possam parecer.

11. — Os Governos do Brasil e dos Estados Unidos da America não estão dispostos a entrar em controversia a respeito da proposta pendente, nem a modificar seus entendimentos sobre ella, e lastimam tão sómente que tenha sido possivel, em questão como esta, de minima importancia, desviar a attenção, mesmo por poucos dias, dos altos ideaes e do largo programma visados pela politica de boa vizinhança.

12. — Os esforços que os dois Governos vêm despendendo em torno da paz americana e mundial deveriam ser mais do que sufficientes, para tornar claro a todos os demais paizes que lhes repugnaria a iniciativa, ou a adopção de qualquer politica que pudesse ser legitimamente considerada pelas nações do Continente como prejudicial á causa da amizade e dos entendimentos inter-americanos”.

#### A nota do Embaixador Chileno ao Itamaraty

Eis os termos da nota chilena:

“O Governo do Chile acompanhou attentamente os comentarios suscitados em torno de um possivel arrendamento de **destroyers** pertencente aos Estados Unidos da America, por parte de Governos americanos, e aprecia a questão pela forma seguinte:



1. — Considera que a attitude do Governo de Washington envolve uma demonstração de boa vontade que de maneira alguma é susceptível de influir indevidamente sobre os problemas internacionaes deste hemispherio.

2. — Crê que as modalidades com que, segundo as noticias diffundidas, se realizaria esse arrendamento, não justificam a apprehensão de que tal acto poderia estimular uma corrida armamentista na America.

3. — Ao Chile não se apresenta o problema de solicitar unidades navaes para o adextramento do pessoal, e por conseguinte não accitaria a proposta americana, caso esta lhe fosse formulada.

4. — O objectivo immediato do Chile e a substituição de algumas unidades de sua esquadra, especialmente de cruzadores, e na actualidade se preoccupa com o levar por diante a aquisição de alguns elementos adequados á sua propria defesa.

5. — Esta politica, como a do Brasil, não pode ser considerada como de tendencia armamentista, se se levar em conta uma antiga tradição naval, e se se recordarem as reiteradas iniciativas do Chile para a limitação desse genero de armamentos.

6. — O Governo do Chile, hoje como sempre, está disposto a considerar uma vez mais, de forma effectiva, o problema da limitação dos armamentos na America.

7. — O Governo do Chile está certo de que, transcorridos os primeiros momentos, que são propicios a suspeitas e desintelligencias — tratando-se de materia tão delicada — serão melhor apreciados a equanimidade e o character geral do projecto dos Estados Unidos.

Rio de Janeiro, 18 de Agosto de 1937".

#### **As declarações do Sr. Embaixador Argentino á imprensa brasileira**

"Não foram publicadas na integra as declarações da Chancellaria Argentina sobre o projectado arrendamento de navios da marinha de guerra dos Estados Unidos aos paizes sul americanos. Nestas circumstancias, com o proposito de fixar os factos com precisão, e contribuir para que o assumpto seja esclarecido com exactidão, a Embaixada Argentina no Rio de Janeiro considera conveniente e opportuno expressar os seguintes esclarecimentos:

O primeiro facto a que deve fazer-se menção e que a Chancellaria Argentina deplorou profundamente, é de não ter tido informação de especie alguma sobre este projecto em character continental, nem da parte do Governo do Brasil, nem da dos

Estados Unidos, sem que isso importasse para elles qualquer menoscabo aos seus direitos inalienaveis de soberania, senão em uma simples e conveniente cortezia de boa vizinhança.

A este respeito, tanto o Ministerio das Relações Exteriores, em Buenos Aires, como tambem as Embaixadas no Brasil e em Washington, não receberam communicação alguma. Sômente se inteiraram do assumpto pelas versões telegraphicas dos jornaes, e quando se tratava não de uma negociação diplomatica, e sim de um acto de Governo — a remessa, já feita, de um projecto de lei ao Senado, e de uma carta já tambem enviada ao Senado dos Estados Unidos, dirigida ao Presidente da Commissão Naval, Mr. Walsh, pelo Secretario de Estado Mr. Hull.

As referidas noticias as conheceu o Governo Argentino pelos telegrammas publicados em "La Nación", em "La Prensa" de Buenos Aires, no dia 8 do corrente mez. Um destes diarios, "La Nación", no dia seguinte, dia 9, publicava um telegamma do Rio de Janeiro, que dizia textualmente: "Que o arrendamento dos seis destroyers se attribue aqui (no Rio de Janeiro), ao programma comprehensivo, economico e em favor da defesa do paiz, que negociou em Washington, no mez de Janeiro o Enviado Especial brasileiro Sr. José Carlos de Macedo Soares, que fez um vôo até Washington, a pedido do Sr. Presidente Vargas, com o proposito de o negociar com o Presidente Roosevelt".

A má impressão que possa ter deixado no Brasil este caso dos destroyers, se não se quizer incorrer em um grande erro deve attribuir-se aos que fizeram á negociação em Washington, tornando publica a carta de Mr. Hull ao Senador Walsh. Nessa carta se declarava que o Brasil temia uma aggressão transoceânica, o que poz em contradicção posteriormente o mesmo Mr. Hull com a sua própria affirmacão de que os navios seriam retirados em caso de guerra, em vez de serem utilizados para fins de instrucção e adestramento da marinha. Além deste facto notavel, o erro fundamental em que a nosso ver se incorreu nas negociações de Washington, sob o ponto de vista da conveniencia do Brasil, foi que os Estados Unidos transformaram a questão em um assumpto de character continental, ao declarar que se offerecia igual arrendamento a todos os paizes do Continente.

Effectivamente, o Governo argentino recebeu a dez do corrente mez, a offerta annunciada, em um memorandum que entregou a Chancellaria o Embaixador norte americano em Buenos Aires.

Esta é uma base fundamental para a justa consideração de todo este assumpto. Se se tivesse tratado só de arrendamento ao Brasil ninguem se teria permitido discutil-o nem aprecial-o.



No entanto se accrescentou a operação bilateral uma offerta individual a todos os paizes, como se fez a Argentina. Nessa forma o assumpto não interessava sómente á soberania brasileira, mas a todos e a cada um dos paizes aos quaes se generalizava o offerecimento.

E' razoavel suppor que os outros paizes americanos a quem, como a Argentina, se transmittia documentadamente pelo Embaixador norte americano em Buenos Aires, a noticia do facto, fazendo-lhe um offerecimento particular, annunciando-lhe ao mesmo tempo que o mesmo se faria a todos os paizes do Continente, deixar de considerar a proposta, porque na questão tambem se havia envolvido o Brasil?

Parece evidente que a Argentina devia considerar a sua propria situação diante deste offerecimento que se lhe fazia e da noticia de que se generalizaria a todos os paizes do Continente.

A Argentina quiz no entanto, pelos seus sentimentos todos especiaes para com o Brasil, que só tinha a situação de iniciador de um assumpto ao qual os Estados Unidos haviam dado character Continental abster-se de qualquer opinião ou attitude, não obstante os commentarios da imprensa.

Assim é que Mr. Hull declarara a 12 de Agosto em Washington perante os jornalistas "que não havia chegado, da Argentina onde outra qualquer nação, protesto algum contra o projectado arrendamento dos destroyers" (Vêr telegramma de Washington, publicado em "La Prensa" de 13 de Agosto).

O proprio Embaixador argentino Espil, a doze de Agosto declarava tambem, em Washington, que não tinha recebido nem uma instrucção de seu Governo, que aguardava os acontecimentos apesar do intenso noticiario da imprensa e dos commentarios que se faziam em todo o Continente. Tampouco se enviou ao Embaixador argentino no Rio de Janeiro qualquer instrucção para que iniciasse demarches ou averiguações que pudessem ter sequer a apparencia de uma observação ou reclamação. Esperava-se que o Brasil tornasse publicas as informações que julgasse convenientes.

No dia onze o Sr. Ministro das Relações Exteriores do Brasil, Dr. Pimentel Brandão, segundo se soube em Buenos Aires, por telegrammas publicados na imprensa e procedentes do Rio de Janeiro, reuniu os representantes da imprensa brasileira e os correspondentes dos jornaes estrangeiros, para dar-lhes explicações e esclarecimentos a proposito do arrendamento dos destroyers.

A imprensa argentina do mesmo dia (vêr "La Nación" de 12 de Agosto), dizia que o governo faria uma representação em Washington, segundo informações e como uma simples intenção.

A versão jornalística dizia textualmente o seguinte: "Não obstante o mutismo diante do qual esbarramos, o desejo de conhecer a decisão do Poder Executivo, em fontes dignas de credito colhemos a informação de que a chancellaria estava disposta a fazer uma representação junto á Secretaria de Estado, em Washington". Simultaneamente, diversos legisladores solicitaram informações da imprensa, e, um delles, o Snador José Heriberto Martínez informou ao Governo que projectava fazer uma interpelação em virtude do resolvido em uma reunião de Senadores de diversos sectores politicos. O Ministro das Relações Exteriores solicitou e obteve o adiamento da referida interpelação, no que interferiu tambem o proprio Presidente da Republica, que chamou para conferenciar o Sr. Senador, no desejo de esperar que se fizessem, pelas chancellarias do Brasil e dos Estados Unidos, as communicações e esclarecimentos que julgassem convenientes, em face dos commentarios da imprensa de todo o Continente. Entretanto o governo argentino teve que considerar um memorandum entregue directamente pelo Sr. Embaixador dos Estados Unidos em Buenos Aires, no qual se informava da resolução apresentada ao Senado dos Estados Unidos a sete de Agosto, manifestando-se "que conforme se verificava fosse conferida ao Presidente pelo Congresso, o governo dos Estados Unidos collocaria a disposição e nas mesmas condições, para todas as Republicas americanas, possuidoras de forças navaes as facilidades contidas na resolução, se desejassem submeter-se as mesmas", accrescentando a enumeração das condições conhecidas e em as quaes se propunha realizar a negociação.

A apresentação do memorandum foi feita a dez de Agosto e della estavam enteirados alguns dos legisladores mencionados. Em taes circumstancias, para o effeito de responder a uma verdadeira offerta como éra a contida na communicação dos Estados Unidos, e para considerar o assumpto em seu aspecto Continental, então a Chancellaria argentina enviou instrucções ao seu Embaixador em Washington (12 Agosto) ao mesmo tempo, para attender aos fins do adiamento da interpelação projectada, e por sua vez para esclarecer o assumpto perante a opinião publica argentina e a dos senhores legisladores, resolveu o Ministro das Relações Exteriores convocar os jornalistas, como fizera no dia 11 o Sr. Ministro das Relações Exteriores do Brasil. — Tratava-se, pois, não de um communicado e nem de um documento official, senão de esclarecimentos feitos aos jornalistas, para attender ao pedido insistente dos mesmos, as exigencias da opinião publica, não tendo sido pronunciada, até este momento, nem uma só palavra pelo Ministerio das Relações Exteriores, como fez constar, ao começar a sua entrevista dizendo: "que aquellas palavras eram as primeiras que pronunciava a Chan-



cellaria argentina, para que não se pudesse suppor nem sequer remotamente, que tinha existido alguma preocupação que não fosse intensamente amistosa e de afeição para com o problema brasileiro **entremesclado neste assumpto**".

Continuando, em suas declarações, diz o chanceller: "Considero um dos timbres da acção de nosso governo, a aproximação, a comprehensão, cada vez mas crescente e a amizade sincera e leal que temos elevado ao grau mais alto até hoje alcançado pela diplomacia rio-platense nas relações da Argentina com o Brasil".

A multiplidade de tratados — accrescentou — celebrado em pouco tempo, que em outro casos só se tem obtido em longos annos de trabalho, e que surgiram quasi que simultaneamente com as visitas dos presidentes Justo e Vargas; o apoio decidido que temos prestado ás nossos iniciativas reciprocas; o habito arraigado e convertido em um costume social, de vistas periodicas de homens eminentes e de nucleos de familias, o que nunca se tinha dado como agora, consolidaram entre os dois povos um sentimento de verdadeira fraternidade. — Nestes dias em que surgiram estes commentarios, ambas as chancellarias organizavam a cerimonia com que os dois Presidentes inaugurarão, em data proxima, os monolithos que serão a pedra fundamental da ponte internacional, cuja construcção já foi resolvida ha algum tempo, e que sem duvida constituirá uma expressão symbolica das correntes reciprocas, de todas as ordens, que passarão de um para outro paiz nos tempos futuros".

A seguir se accrescenta a declaração feita aos jornalistas, já publicada nos jornaes: "O facto de que o Brasil augmente o seu poder naval, usando de legitimos direitos, e attendendo a uma necessidade igualmente legitima, não pode produzir entre nós senão o desejo de uma cooperação que, se pudesse ser util, a teriamos offerecido com o nosso mais sincero agrado. — Nosso sentimento teria sido em todo caso o de rivalizarmos-nos com aquellas nações que tivessem podido anticipar-se em offerecel-a. — Exaggerou-se nesse sentido, sem duvida, e ainda se desfigurou, em confusões que facilmente podem surgir, o conceito que nos merece a aquisição dos destroyers, que não significa um augmento de poder naval que podesse nos preocupar, uma vez que olhariamos esse augmento com a nossa melhor boa vontade".

Mais ainda, para testemunhar o seu respeito pela parte referente ao Brasil, incluindo no assumpto, e separal-o da necessaria consideração do problema Continental da questão, e ainda mais da offerta directa, recebida em conjuncto da proposta ame-

ricana, o Ministro continua, dizendo: "É melhor, pois, deixar isso bem definido. O que nos preocupou e nos preocupa é o surgimento, em nossa vida de relação americana, de uma norma sem precedentes até hoje, e sobre tudo digna de prudente meditação pela sua generalização a todas as Republicas da America. O offerecimento de emprestar navios de guerra por arrendamento ás vinte Republicas, é feito sem duvida, com um nobre proposito, mas digno de uma especial analyse. — É preciso afastar por completo todo e qualquer problema regional e concretizar-se no que unicamente nos tem interessado: o aspecto Continental pacifista de nossas relações, a face completamente nova para promover o desenvolvimento da força naval dos paizes americanos, nas suas proporções, nas consequencias e na sua generalização no futuro".

Antes de entrar a considerar o problema pelo seu aspecto Continental juridico, o Ministro conclue esta parte de sua declaração insistindo em afastar definitivamente, evitando erroneas interpretações, tudo o que se refere ao accordo entre os Estados Unidos e o Brasil, quando diz: "Esta manifestação publica, que faço questão em timbrar, é a primeira e a unica que faço sobre este assumpto, e tem só como finalidade deixar bem claro os conceitos, as aspirações e as preocupações que pesam no animo no Governo argentino".

Fica pois estabelecido que o nosso governo tomou no melhor apreço as razões dadas pelos Estados Unidos da America e pelo Brasil, para justificar o arrendamento de destroyers que projectaram. — Não discute as necessidades defensivas que se invocam e nem os fins pacificos do adestramento que affirmam. Seu unico ponto de vista consiste em permittir-se considerar os inconvenientes que podem resultar do systema de arrendamento de navios de guerra, se se generaliza como meio de aquisição de elemento bellicos, destinados a reforçar a potencialidade de qualquer paiz.

Dentro dos principios, factos e conceitos do governo argentino, ao observar, usando de seu direito, o projecto de arrendamento Continental dos Estados Unidos, só se encontrará para o Brasil a expressão sincera de elevados sentimentos de amizade, e o respeito a integridade de suas faculdades inalienaveis como Nação soberana e grande.

Rio de Janeiro, 19 de Agosto de 1937".

---



O *Jornal do Commercio*, do Rio, de 14 de Agosto, publicou a seguinte *Varia*:

"Assistimos attonitos á atordoada que se vem fazendo na imprensa estrangeira, principalmente a argentina, em torno da noticia de que o Brasil pretende arrendar aos Estados Unidos seis destroyers com o proposito de ter navios para adextrar os seus marinheiros, uma vez que iniciou a execucao de um plano naval a ser completado em determinado lapso de tempo.

Ouvimos todo o barulho armado em torno de uma questao que não comporta o alarma maliciosamente feito com propósitos de confusão, tendentes a crear uma atmospherá de incomprehensao, pelo disvirtuamento de intuitos isentos de dubiedade e livres de segundas intencoes.

Se a nossa natural boa fé nos levasse a acreditar na sinceridade dos protestos que hoje se levantam, ericados de temor, contra o armamentismo continental, nós poderiamos pedir-lhes que se acalmassem e não perdessem tanta energia a fazer barulho por cousa de tão pouca monta. **Much ado about nothing.** Não serão seis destroyers fóra de uso da marinha americana que hão de torcer o eixo da politica de paz do continente americano.

Podemos nesse particular falar de cadeira, porque não foi por causa do Brasil, que na Conferencia Pan Americana de Santiago do Chile não se conseguiu a limitacao de armamentos na America do Sul.

Pediriamos que nos desculpassem a franqueza de classificar como impertinentes certas attitudes que nos incommodam porque collidem com a intransigencia em que collocamos o nosso sentimento de soberania.

Negociando com um paiz tão soberano quanto o nosso um accôrdo que só ás duas partes diz respeito, achamos menos delicada qualquer interferencia que nos moleste sem razao.

E não encontramos nenhum motivo que justifique tão insolita attitude:

Primeiro — porque não somos obrigados a partilhar de theses jurídicas, por mais respectaveis que sejam os seus autores, que condicionem o poder naval de uma potencia á sua força economica. E não comprehendemos que possa haver equilibrio entre quantidades absolutamente desiguaes.

Segundo — porque não comprehendemos que se assemelhe arrendamento ou locacao com acquisicao .

Terceiro — porque justamente a generalizacao a todos os paizes do continente tira o caracter especifico de parcialidade ou preferencia á medida adoptada, com o que nada tem a vêr a technica do Direito Internacional. E não vemos superposicao de

soberanias em uma unidade coberta por uma bandeira, com equipagem a ella subordinada, navegando em aguas e se abrigando em portos que a mesma bandeira defende.

Quarto — porque não nos parece verdadeira a affirmativa de que a Convenção de Haya de 1907 tenha regulado o caso de locação de navios em tempo de paz. Por outro lado, a Conferencia de Havana, de 1928, não obriga senão aos paizes que a ratificaram, o que nem nós, nem outros visinhos nossos o fizeram. E em Buenos Aires, na Conferencia de 1936, não se prohibiu, porque disso não se tratou, a locação de navios e em direito internacional, como em outros ramos do direito, não ha sanções por analogias. Da applicação do tratado de neutralidade invocado só deve ser juizo o paiz que o assignou, porque no mais é querer ser mais realista do que o rei.

Quinto — porque o argumento é da supposição e aquillo que se suppõe não pôde constituir prova.

Sexto — porque não existe para o Brasil equivalencia naval, impossivel enquanto 100 estiver para 50. E manter uma esquadra, evitar que ella desapareça pela falta de renovação do seu material e do seu pessoal, não justifica a provocação de uma corrida armamentista, a exemplo de outros continentes.

Setimo — porque arrendar seis destroyers para instrucção de pessoal não impede ao Brasil de vêr com bons olhos as medidas de politica internacional capazes de evitar os excessos dispatados nos orçamentos das despesas militares.

Eis ahi, **currente calamo**, algumas observações que nos provocam as declarações officiaes que os leitores encontrarão no nosso serviço telegraphico, attribuidas ao eminente Chancellor Saavedra Lamas.

O Brasil não precisa insistir sobre os seus propositos de paz. Todos os paizes da America o sabem e o mundo inteiro não ignora que somos visceralmente pacifistas. Regulamos todos os nossos dissidios fronteiriços na melhor harmonia com os nossos vizinhos. Temos arbitragem como imperativo da nossa Constituição. E esperamos construir a nossa grandeza e conquistar a nossa felicidade tendo sempre balançando á brisa suave da nossa terra a bandeira da paz, que os nossos corações desejam ardentemente vêr desfraldada sobre o mundo inteiro.

Isso, porém, por mais fervoroso que seja tal aneio, não implica em amollecimento de bravura ou renuncia de nossa consciencia nacional, altiva e soberana. Somos muito sensiveis aos protestos de ajuda para o caso que venham sobre nós ameaças ou ataques. Temos, porém, bastante pundonor para que não vivamos na humilhação do soccorro alheio por mais generoso que elle seja.



Não queremos armarmo-nos contra ninguém, mas sim em nosso favor, para tranquilidade nossa, seguindo os exemplos dos países amigos e irmãos, que não vemos porque hão de nos querer enfraquecidos e desprestigiados. E aqui entrarão com justiça as palavras que disse um dia o nosso grande Mestre Felix Pacheco, num proposito que vae a calhar: "nada justifica o presupposto de que os Estados Americanos se armam uns contra os outros, e mais verdadeiro é dizer-se que elles necessitam tornar-se inividualmente fortes para ser collectivamente respeitados, o que importa preconisar nesse terreno uma orientação de independencia, que, ao envez de separar e dividir opiniões, uniformize os criterios e garanta a harmonia.

O contrario seria querer que as nações americanas, pelo simples facto de americanas, tivessem um destino exclusivamente americano e abstraissem de suas outras expressões geographicas, economicas e politicas em relação ao futuro e em relação ao resto do mundo".

Outra não foi a sentença de um argentino eminente, justa gloria do pensamento e da cultura juridica do país irmão: Rodolpho Rivarola.

"Os armamentos navaes, — disse elle em artigo de *El Diario* — devem ser examinados, algum dia, antes com o espirito de defesa continental, do que com o de defesa exclusivamente nacional".

O problema naval brasileiro não está condicionado a interpretações capciosas ou incompreensões injustificadas. É um problema de defesa da nossa soberania, de protecção das nossas immensas costas maritimas, de resguardo vigilantes das nossas populações. É um problema estreitamente ligado á paz que almejamos para o continente americano. Paz de trabalho e de progresso, paz efficiente, productiva, leal e sincera. Paz de justiça e de equilibrio. Paz consciente e generosa. Paz serena, fecunda e forte".

Em sua edição de 16 de Agosto, publicou o *Estado de S. Paulo* o seguinte artigo:

#### A QUESTÃO DO ARRENDAMENTO DOS DESTROYERS AMERICANOS

"É irreprehensivel a attitude do governo brasileiro nesta questão do arrendamento dos "destroyers" americanos que tanta celeuma está provocando. Certa ou errada a resolução que tomou o Brasil de arrendar navios americanos para instrucção da marinhagem nacional, essa resolução é um acto de soberania contra o qual nenhuma outra nação tem o direito de censura. O Brasil é o unico juiz da escolha desta ou daquela providencia para

instruir os seus marinheiros. Houve, no estrangeiro, quem taxasse o arrendamento dos navios, de acto ameaçador para a paz internacional e capaz de perturbar o equilibrio naval entre as nações sul-americanas. É uma accusação entre irritante e pueril. Não será com meia duzia de navios já envelhecidos, desprovido de esquadra como se acha, o que ninguém ignora, que o Brasil iria ameaçar a tranquillidade do continente sul-americano e romper um equilibrio naval, que aliás, não existe e que, até hoje, não pôde ser objecto de tratados internacionaes por culpa, não do Brasil, mas de outras nações...

As explicações que, a respeito desta clara e lisa resolução do Brasil, forneceu á imprensa o Ministerio das Relações Exteriores pulverisam, uma por uma, todas as arguições que a má fé, ou a leviandade, formulou contra o procedimento do Brasil. Demonstra ella, de maneira irretorquível, que o acto que o Brasil acaba de praticar não contraria estipulação de qualquer tratado em que o Brasil seja parte, não é incompativel com a technica internacional, não implica restricção da soberania nacional, não constitue incentivo para a corrida de armamentos e não perturba a equivalencia naval entre as nações sul-americanas. Essa rapida e serena exposição de factos e argumentos é uma pagina de logica e de sinceridade que não desdiz das formosas tradições diplomaticas do Brasil. Nada ha que se lhe possa objectar. Ella traduz bem, com limpidez e precisão, a lealdade de uma nação que, em todo o decurso de sua historia, soube manter-se, no dominio das relações internacionaes, em um nivel de nobreza e rectidão que outras poderão ter igualado, mas nenhuma ainda excedeu.

As criticas e os reparos do arrendamento dos "destroyers", vindas do estrangeiro, são deveras impertinentes e injustas. Injustas porque notoriamente, como observou a nota da secretaria da presidencia da Republica sobre o caso, o Brasil se acha inteiramente desapparelhado para attender ás simples exigencias do policiamento de sua extensa costa maritima e rios navegaveis. Não dispõe, sequer, do materiar fluctuante indispensavel ao treinamento da officialidade e marinagem de guerra. Arrendando, para este ultimo serviço, unidades de guerra americanas, que já passaram á reserva, inproveitaveis, portanto, para objectivos bellicos, fez elle o minimo que podia e tinha o direito de fazer. Impertinentes são, por outro lado, as criticas a esse procedimento, porque dão a impressão de que ha, nos que as fazem, o desejo pretensioso e irritante de collocar o Brasil sob a tutela de outras nações e tratal-o como pupillo de outros Estados.

Os brios nacionaes não podem admittir essa ousada tentativa de intromissão de estrangeiros em nossos negocios particulares. Disse-o optimamente, com a devida energia, a nota da presidencia da Republica, que o Brasil nunca pediu explicações a outros paizes



por actos desta natureza, inherentes ao pleno exercicio da soberania nacional, e por conseguinte, não se julga no dever de dal-as, maximé quando não mantem pactos, tratados ou convenios que a isso o obriguem, nem compromissos que imponham consultas ou pareceres de terceiros.

E' deveras surprehendente que principios tão comezinhos de cortezia internacional tenham sido esquecidos por pessoas que, no estrangeiro, occupam cargos de alta representação, e desempenham, na diplomacia, funcções de extrema delicadeza. Mais surprehende ainda que muitas dessas criticas hajam partido de membros de um governo que só tem recebido do Brasil as provas mais inequivocas de amizade e consideração.

Andou bem o governo brasileiro repellindo sem tardança a impertinencia de observações que não solicitou e reivindicando com firmeza, para o Brasil, o direito de praticar os actos inherentes ao exercicio da soberania nacional sem pedir licença a quem quer que seja, nem indagar, antes, se esses actos vão desgostar alguém. Para defesa dessa attitude varonil pôde elle contar com o apoio de todos os brasileiros inclusive dos seus mais ardentes adversarios politicos. Quando é a dignidade do paiz que se põe em jogo cessam as dissensões partidarias e todos, amigos e inimigos do governo, se confundem numa só legião, sob a bandeira da Patria, para a defesa do commum patrimonio moral, que constitue a suprema riqueza da nacionalidade.

Adversarios leaes do chefe da nação, estamos inteiramente ao lado de S. Ex. e de seu governo para a repulsa as offensas á nossa soberania, partam de onde partirem, e para a affirmação, mais uma vez, do nosso direito de resolvermos os nossos negocios intimos, dentro das nossas fronteiras, como bem o entendamos. Estaremos ao lado do governo, sem restricções, desde que elle se proponha, como se propoz, a repellir quaesquer tentativas de limitação da nossa soberania e de ultrage á nossa dignidade de nação independente. Não somos tutelados de ninguem e não permittiremos jamais que nos tratem, no terreno internacional, sem o respeito, a consideração e o acatamento com que se tratam todas as grandes nações. Somos um povo da mais bella tradição juridica sem nunca termos deixado de ser, do mesmo passo, um povo das mais brilhantes tradições militares. Temos, portanto, um passado duplamente glorioso que preservar, — e havemol-o de preservar".

# O poder naval como preservador da neutralidade e da paz

---

(Primeira menção honrosa de 1937)

Cap. Dudley W. Knox

“ Para assegurar o respeito á uma bandeira neutra é preciso uma força naval, organizada e prompta para vingal-a de qualquer insulto ou aggressão. Isso poderá mesmo evitar a necessidade de chegar até a guerra”. Washington.

Como preservar nossa neutralidade pacificamente no decurso de uma proxima grande guerra no estrangeiro, sem nos sujeitarmos á serios prejuizos economicos ou politicos, constitue um dos maiores problemas que ora preocupam os cidadãos americanos. Estamos muito impressionados com a crescente evidencia de que se aproxima um conflicto de vastas proporções, tanto na Europa como na Asia. Receíamos a tradicional ameaça de sermos arrastados em uma lucta entre belligerantes estrangeiros, em virtude de grave offensa aos nossos direitos e interesses geraes, offensa que pode surgir accidentalmente dos methodos de guerra empregados pelos combatentes.

Como outrora, um grande e influente grupo de cidadãos espera resolver agora este dilemma, diminuindo o potencial bellico dos Estados Unidos.

As nossas forças de terra e mar seriam reduzidas, peiados os fabricantes de munições, constructores de navios, banqueiros e todos aquelles que poderem retirar lucro da nossa participação na guerra: as regras de neutralidade seriam alteradas de modo a retirar o estigma



de ilegalidade de uma serie de acções de belligerancia, não obstante acarretarem graves prejuizos á America neutral.

A futilidade da fraqueza na preservação da neutralidade ou para evitar a guerra em virtude de violação da neutralidade, tem sido cabalmente demonstrada pela nossa historia, para não fallarmos na experiencia de outras nações. Isto é tão verdadeiro, tão palpavelmente verdadeiro, que um mero exame dos factos deveria bastar para convencer todos aquelles que baseam seu raciocinio na realidade e na razão. Se alguma solução existe para o problema que nos occupa, ella não pode se encontrar na fraqueza mas sim no rumo opposto, na vigencia de uma forte preparação juntamente com a persuasão pacifica de uma força prompta a agir.

Esta conclusão é, tambem, grandemente justificada por abundantes exemplos que nos offerece a historia da preservação pacifica dos direitos da neutralidade e interesses geraes, atravez da influencia do poder militar-naval. A este respeito uma demonstração evidente é fornecida por uma predominante Marinha Britannica no seculo que precedeu a Grande Guerra, emquanto que a nossa propria Marinha desempenhava tambem papel semelhante, embora em menor escala.

A presente situação de provavel imminencia de uma guerra no estrangeiro requer, indubitavelmente, o reforço da potencia bellica americana, de preferencia á sua redução, se quizermos evitar sermos envolvidos e se desejarmos salvaguardar nossos interesses essenciaes. Para nós, trata-se de um methodo ainda não experimentado para a obtenção de taes objectivos sob circumstancias extraordinariamente difficeis de uma guerra generalisada na Europa, guerra que muitos consideram provavel dentro de poucos annos. Como, entretanto, o enfraquecimento já por varias vezes nos falhou, razão dobrada temos para experimentar a força.

Melhor prova não poderemos encontrar, da influencia moderadora de uma potencia neutra sabidamente poderosa, do que a fornecida pelas vacillações da Allemanha relativamente á campanha submarina sem restricções, durante a Guerra Mundial. Antes da derradeira e fatal campanha submarina que acarretou a belligerancia americana, verificaram-se diversas "sahidas falsas" durante um periodo de dois annos. Este longo prelude foi caracterizado, de principio a fim, pelo receio por parte do Supremo Commando Germanico, do poderio dos neutros. Sua maior preocupação ao discutir a guerra

submarina ao trafego mercante, era que os neutros poderiam, em consequencia, ser arrastados á guerra e especialmente quaes as forças de que poderiam dispôr taes neutros como futuros belligerantes.

Até Janeiro de 1917 as altas auctoridades germanicas não se julgavam bastante fortes para ganharem a guerra á despeito dos accrescimos de força que representariam novos belligerantes prova-veis; consideraram, então, como certo, que os exercitos do Kaiser poderiam resistir no Continente até que os submarinos obrigassem a Inglaterra á render-se, antes que o auxilio effectivo americano, militar-naval, podesse apparecer na Europa. A grave offensa aos direitos dos neutros e os prejuizos decorrentes foram claramente e em grande parte, consequencia de uma supposta fraqueza relativa dos neutros. Se dispuzessem de maior força, os neutros teriam certamente, podido preservar seu estado de paz, sem soffrerem damnos sensiveis.

Já em principios de Novembro de 1914, a Marinha Germanica havia adquirido sufficiente experiencia da guerra submarina para convencer aos seus chefes do então surprehendentemente elevado valor potencial deste methodo de ataque ao trafego mercante. Consequentemente foi apresentada ao Chanceller uma proposta definida para essa campanha, proposta por elle não acceita por motivos de ordem puramente militar e politica. Segundo o Almirante Scheer (em seu livro *Germany's High Sea Fleet in the World War*): "A questão não era saber se deveria ser feita, mas sim quando poderia ser feita sem arruinar nossa posição. Uma medida da natureza do bloqueio submarino poderia influenciar em nosso detrimento, sobre a attitude dos neutros e sobre as nossas importações; ella só poderia ser adoptada sem perigosas consequencias quando a nossa posição militar no Continente fosse tão firme que nenhuma duvida podesse existir quanto ao desenlace e que o perigo dos neutros juntarem-se aos Alliados podesse ser considerado como fóra de questão. No momento essas condições não existiam".

Evidentemente, nessa epocha, apenas o receio da força dos neutros assegurou-lhes paz e justiça.

Em Fevereiro de 1915, a Allemanha julgou-se sufficientemente forte para iniciar a campanha submarina contra o trafego mercante inimigo, com uma advertencia aos neutros para que evitassem a zona declarada de guerra. Ordens foram dadas prohibindo o torpedea-mento dos navios neutros mas as difficuldades em reconhecêl-os



eram muito grandes e varios foram destruidos. A sua segurança, de facto, dependia de se conservarem fóra da zona prohibida, o que os allemães esperaram, em vão, que elles fizessem. Entre os neutros foram os Estados Unidos que apresentaram os mais energicos protestos, largamente baseados nos principios de humanidade, mas acompanhados de ameaças de declaração de guerra. Depois do afundamento do *Lusitania*, em Maio, o Governo Germanico foi levado á prohibir o torpedeamento de todos os grandes paquetes de passageiros, mas o ataque do *Arabic* em Agosto, pelo U-24 que se julgou obrigado a agir em defeza propria, veio, ainda uma vez, evidenciar as dificuldades em continuar a campanha com as restricções de não atacar os navios neutros e os grandes paquetes de passageiros. Esse incidente teve como resultado a cessação da campanha contra o trafego, excepto no Mediterraneo onde a Italia havia entrado na guerra, sendo, portanto, muito menor o perigo de provocar a susceptibilidade dos neutros.

Devemos fazer notar que essa epocha a Allemanha tinha, relativamente, poucos submarinos promptos para o serviço; que ella ainda não tinha conhecimento de que recursos novos poderiam ser empregados contra os submarinos pelos inimigos, mas que poderiam tambem ser utilizados pelos neutros se lhe declarassem guerra; e finalmente que ella não desejava perder importantes vantagens economicas provenientes das importações dos Estados Unidos, que o bloqueio britannico não conseguira virtualmente impedir. Por conseguinte, a attitude da Allemanha era, então, largamente devida ao temor de provocar a entrada dos Estados Unidos na guerra e portanto os protestos americanos tinham o effeito correspondente.

Em Março de 1916, o Alto Commando Germanico, havia resolvido recommençar a campanha submarina. Os seguintes motivos determinantes dessa resolução foram tirados das informações fornecidas ao almirante Scheer pelo Chefe do Estado Maior: "A situação militar em geral é boa. ... Nenhum perigo serio se deve receiar da America enquanto existirem os nossos submarinos e a nossa frota. ... Do ponto de vista economico, o facto de estarmos privados de todas as importações de ultramar e dos paizes neutros, torna-se cada vez mais sensível: ... Nossos inimigos podem resistir muito mais tempo do que nós. Devemos, pois, procurar trazer a guerra ao seu fim. ... A Inglaterra somente poderá ser attingida pela guerra ao seu commercio... Uma campanha submarina sem restricções... A Inglaterra não poderá resistir por mais de seis ou oito mezes... A nave-

gação mercante dos neutros sentirá igualmente o effeito integral dessa medida... Os pequenos paizes neutros tem de se conformar e estão inclinados a isso, isto é, cessar o commercio com a Inglaterra. Os Estados Unidos se oppõem á esse modo de conduzir a campanha submarina e nos ameaçam com a guerra. Do ponto de vista militar e especialmente no modo de ver da frota, deveríamos arriscar essa guerra. Economicamente, porém, ella aggravará fatalmente nossa situação... Nosso objectivo, que é forçar a terminação da guerra dentro de breve tempo, ficará mais distante do que nunca da realização e a Allemanha se exporá ao esgottamento... Uma ruptura com os Estados Unidos nos dará, certamente, a vantagem de uma campanha submarina sem restricções contra a Inglaterra, mas somente em condições que prolongarão a guerra e não trarão certamente, nem allivio, nem melhoria da situação economica”.

Nessa segunda e mallograda campanha o navio de passageiros *Sussex* foi torpedeado em 24 de Março de 1916, verificando-se a morte de diversos cidadãos americanos. O Presidente Wilson enviou, portanto, uma nota energica ao Governo Germanico ameaçando cortar as relações diplomaticas e a campanha submarina irrestricta foi promptamente abandonada. Mais uma vez o receio de desvantagens militares consequentes dos effeitos economicos da belligerancia americana, teve valor decisivo na resolução germanica. Nenhuma outra consideração parece ter influido e isso é digno de especial menção neste momento em que muitos americanos propõem acabar com todos os motivos para que nos tenham, como o meio de nos conservarmos fóra das guerras.

Em seguida á essa segunda interrupção da campanha submarina em Abril de 1916, o Estado Maior Naval fez diversas tentativas mal succedidas para recommenç-a e em Setembro o assumpto foi novamente sujeito á deliberação do Quartel General. Nessa occasio o factor dominante era a situação militar — a campanha terrestre contra a Rumania monopolisara então, os serviços de um exercito cujo emprego poderia se tornar necessario contra a Hollanda ou outros paizes neutros, se arrastados á guerra pela campanha submarina. Ainda uma vez, por consequinte, foi unicamente o receio das consequencias militares que protegeu os direitos dos neutros e somente quando taes receios foram razoavelmente dissipados, decidiu-se, afinal, a campanha irrestricta contra o trafego maritimo.

A fatal decisão em favor da guerra submarina sem restricções, que forçou os Estados Unidos a entrarem na Conflagração Mundial,



foi, inquestionavelmente, baseada na firme convicção germanica da nossa incapacidade para defender os nossos direitos ou auxiliar materialmente as Marinhas Alliadas no combate aos submarinos. Estes eram considerados praticamente immunes dos ataques navaes e por consequente, capazes de impedir qualquer transporte de forças em grande escala, da America para os campos da França. Logicamente devemos admittir que se o Alto Commando Germanico tivesse chegado á conclusão opposta, nossa neutralidade e consequentes direitos, teriam sido respeitadas e os Estados Unidos não teriam sido arrastados á guerra, por esse motivo.

Nas suas "Memorias de Guerra" o General Ludendorff traça, de um modo geral, os debates de uma reunião extraordinaria no Quartel General do Exercito sob a presidencia do Kaiser, em 6 de Janeiro de 1917, quando foi decidida a ultima campanha submarina. Em seguida ás suas recentes victorias na Rumania, as forças allemãs nella empregadas eram esperadas de volta nas trincheiras da França, antes de 1 de Fevereiro, não havendo mais, portanto, motivos para ansiedade quanto á acção da Hollanda, Dinamarca, Suissa, Suecia e Noruega. A declaração de guerra dos Estados Unidos, entretanto, era considerada como certa; elles se armariam, sem duvida, do mesmo modo que havia feito a Grã-Bretanha, mas não poderiam augmentar sensivelmente a sua producção de munições, além das que já estavam fornecendo aos Alliados. No primeiro anno poderiam desembarcar na França cinco ou seis divisões de tropa, no maximo; a deficiencia de material consequente da campanha submarina, impediria o transporte de maiores contingentes com os respectivos municionamentos.

O trafego neutro seria afastado da zona de guerra pelo terror, augmentando assim a carencia de transporte, á medida que crescesse o numero de victorias dos submarinos. Foi cuidadosamente calculado que seria obtido o resultado decisivo dentro de um periodo de seis mezes, á despeito de todas as medidas antisubmarinas que os Alliados, conjunctamente com a America, podessem tomar.

Nessa presumpção, e de accordo com as recommendações do Chefe do Estado Maior Naval, Hindenburg favoreceu a adopção da campanha submarina. O Chanceler, que previamente havia se opposto á ella, por motivos de ordem politica, concluia agora: "A decisão de lançar a campanha depende dos resultados que della se podem esperar... se as auctoridades militares consideram-na como

essencial, não me julgo no direito de oppor-me... Se o successo nos acena, devemos agir”.

Desse modo foi o Kaiser persuadido, e a momentosa decisão tomada.

O livro do embaixador Gerard *“My Four Years in Germany”* nos fornece uma indicação clara da convicção dos allemães, nessa epocha, de que os Estados Unidos eram incapazes de combater effizazmente os submarinos. Repetidamente interrogado sobre esse ponto, elle limitava-se a lembrar que sendo nós um povo muito inventivo, poderíamos descobrir uma nova arma ou methodo. Uma resposta assim tão vaga difficilmente poderia influenciar a decisão de iniciar uma campanha naval, que se confiava trouxesse a victoria decisiva dentro de seis mezes. Mesmo que se realizasse a magica invenção, muito tempo seria necessario para utilizal-a em grandes proporções, á 3.000 milhas além mar.

A impotencia naval americana contra os submarinos era, manifestamente, uma firme convicção germanica e deve ter exercido uma influencia vital sobre a decisão definitiva de tentar a campanha sem restricções.

#### *A conversão do Presidente Wilson.*

A convincente lição que se pode tirar desta penosa experiencia nacional é, manifestamente, que os direitos dos neutros serão melhor protegidos, sem perigo de guerra, desde que se esteja bem preparado para a guerra. George Washington enunciou o mesmo principio em virtude de sua propria experiencia como Presidente dos Estados Unidos durante as guerras napoleonicas e quando os piratas berberes causaram grandes prejuizos ao nosso commercio maritimo: “A mais sincera neutralidade não é garantia sufficiente contra as depredações dos paizes em guerra. Para assegurar o respeito á uma bandeira neutra torna-se necessario uma força naval, bem organizada e prompta para vingal-a de qualquer insulto ou aggressão. Isto poderá mesmo, evitar a necessidade de chegar até a guerra”.

A sabedoria de Wanhington á este respeito, é cabalmente reafirmada pelo facto de que o Presidente Wilson, embora partindo da opinião contraria, tenha, por fim, chegado á mesma conclusão como consequencia directa de idetica e igualmente penosa experiencia. Idealista sincero e pacifista de coração, Wilson foi chocado pelo rompimento da Guerra Mundial e sem tardança aconselhou o Paiz a se conservar escrupulosamente neutro em actos e palavras;



elle se oppoz energicamente á maiores preparativos militares de nossa parte, acreditando que seriam mal interpretados pelos belligerantes e poderiam mesmo, acarretar a nossa participação no conflicto.

A conversão de Wilson ao ponto de vista de Washington, encerra uma profunda lição. Até fins de 1915 elle aparentemente apegou-se á convicção de que uma persuasão moral, inteiramente fóra de qualquer ameaça de força, constituia o meio mais seguro para manter os direitos neutraes e evitar-nos a calamidade da guerra. Sua primeira manifestação publica indicando mudança no seu ponto de vista, foi o discurso de 4 de Novembro daquelle anno, no Manhattan Club. Embora o afundamento do *Arabic*, em Agosto do anno anterior, tivesse assignalado o fim da campanha submarina irrestricta, como consequencia do nosso energico protesto diplomatico, notavam-se indicios positivos da sua renovação logo que as circunstancias geraes fossem favoraveis aos allemães. Tornava-se cada vez mais evidente que persuasão moral por si só não bastaria para detel-os de uma vez para sempre e que se tornava necessario accrescentar a influencia da força.

Haviamos tido tambem, serias desavenças com a Inglaterra cujos esforços decididos, para bloquear a Allemanha motivaram muitas detenções e apprehensões de navios americanos e uma grande ampliação da lista de contrabando. Embora essas acções fossem menos contundentes do que o torpedeamento de navios mercantes (pois que não ficavam ameaçadas vidas de innocentes), não deixavam de ser illegaes e indefensaveis segundo o nosso Departamento de Estado e muitos estavam profundamente exaltados por causa dellas, pleiteando guerra contra a Grã-Bretanha. A pouca disposição desta em attender aos nossos vigorosos protestos diplomaticos era, evidentemente, outro caso do respeito dos direitos dos neutros por parte dos belligerantes, ser contingente da influencia da força. A politica do nosso governo, segundo Mr. Lansing em suas *War Memoirs* era a de não permittir que taes "controversias chegassem á um ponto em que a correspondencia diplomatica tivesse de dar lugar á acção". (Pag. 128).

O visconde Grey nos seus *Twenty-five Years*, revela o estado de espirito correspondente, dos estadistas britannicos: "A Marinha agia e o Ministerio do Exterior tinha de encontrar argumentos para justificar a acção; era um trabalho ancioso. A acção britannica provocava argumentos americanos que tinham de ser respondidos por contra argumentos. A acção britannica precedia a argumentação; o

perigo era que a acção podesse seguir-se á argumentação americana. Em tudo isso a opinião e suggestões de Page (embaixador americano em Londres) eram do maior valor, avisando-nos quando devíamos ter cautela ou encorajando-nos quando podíamos ser firmes". Essas circumstancias devem ter sido conhecidas do Presidente Wilson e certamente concorrido para convencel-o de que a preservação dos nossos direitos de neutros, sem recurso á guerra, dependia, necessariamente, de termos uma Marinha sufficientemente forte para dar valor aos nossos protestos diplomaticos.

Esse foi o fundamento do discurso de Wilson pronunciado em 4 de Novembro de 1915, no qual elle inverteu sua primitiva posição advogando fortemente o augmento das forças armadas: "não para o ataque em qualquer direcção, não para aggressões de qualquer natureza mas simplesmente para garantir a nossa propria segurança". Elle queria "estar preparado, não para a guerra, mas apenas para a defesa", acreditando que "os principios que nós mais presamos somente podem ser attingidos no ambiente benefico e sadio da paz e não pelo emprego da força". Elle expressou "em termos da mais profunda gravidade a urgencia e a necessidade de nos prepararmos para assegurar e proteger os direitos e privilegios do nosso povo". A Marinha dos Estados Unidos já era uma força grande e efficiente e apesar disso, na mesma occasião, elle pleiteou tornal-a substancialmente maior, iniciando o *maior programma de construcções navaes já contemplado até a presente data*. O exercito deveria ser tambem, materialmente reforçado.

O Presidente Wilson tinha, evidentemente, em Novembro de 1915, chegado á conclusão de que se existisse um meio qualquer de nos conservarmos fóra da guerra, salvaguardando a nossa neutralidade, esse meio consistia em dispor de um armamento amplamente poderoso para apoiar a nossa diplomacia. O coronel House foi enviado ao estrangeiro, em Janeiro de 1916, em uma importante missão de paz. Por seu intermedio propunha Wilson a reunião de uma conferencia para terminar a guerra. Os Alliados foram os primeiros abordados, dando-se-lhes a segurança de que se accitassem e a Allemanha recusasse, os Estados Unidos entrariam na guerra contra ella. A principio, a proposta foi recebida com sympathia, mas quando em Março, Wilson insistio em qualificar o nosso compromisso precedendo-o da palavra "provavelmente", os Alliados recusaram a proposta. Assim, mais uma vez, sob um outro ponto de vista, foi positivada aos olhos de Wilson a influencia da força sobre a paz.



Como declaramos acima, a Alemanha recomeçou sua campanha submarina em Março de 1916 mas dentro de poucas semanas era mais uma vez abandonada, em consequencia do nosso virtual ultimatum ameaçando cortar relações diplomaticas. Wilson, entre muitos outros altos funcionarios, parece, então, ter temporariamente partilhado a illusão do grande publico de que a persuasão moral tinha, mais uma vez triumphado, quando ao contrario, a consideração predominante da decisão allemã foi o temor das consequencias economicas. Nesse periodo os inglezes avivaram o nosso resentimento por meio de novas limitações sobre o commercio americano, inclusive a odiosa "Lista Negra" de firmas neutras e de pessoas com as quaes todas as transacções ficavam prohibidas. O effeito dessas provocações addicionaes — tanto allemãs como britannicas — foi incitar o Presidente Wilson á elevar-se á grandes alturas, em seu trabalho em prol da preparação militar. Sob o seu ardente patrocínio o grande programma de construcções navaes foi votado pelo Congresso e formalmente sancionado por elle em Agosto de 1916; Wilson excursionou pelo paiz, pronunciando inumeros discursos com o objectivo de conseguir o apoio da opinião publica em favor de um armamento adequado.

A causa da preparação militar nunca recebeu apoio mais apaixonado, ardoroso, logico e convincente do que o manifestado em 1916 pelo até então pacifista, Presidente Wilson. Alguns dos seus mais enérgicos discursos foram pronunciados no verão e na primavera, antes da sua re-eleição, mas todos são dignos do mais cuidadoso estudo e consideração na epocha actual, quando discutimos as relações entre armamentos, neutralidade e guerra. Não ha a menor duvida de que em virtude da sua inegualada experiencia, Wilson tinha-se tornado um ardente converso da doutrina de que a preservação de uma paz justa, para nós, em um mundo bellicoso, exigia um forte armamento americano para apoiar sua diplomacia. Em S. Luiz, em Fevereiro de 1916, elle pleiteou uma "incomparavelmente a mais adequada Marinha do mundo" para os Estados Unidos e sustentou fortemente essa doutrina, mesmo depois de terminada a guerra e até a sua morte.

A tragedia da conversão de Wilson, porém, está em que se verificou demasiadamente tarde e isso deve constituir um ensinamento futuro para a actual geração. Os navios auctorizados em Agosto de 1916, com difficuldade tiveram suas quilhas batidas em Fevereiro de 1917, epocha em que a Alemanha iniciou a sua derradeira campanha

submarina. As forças, tanto militares como navaes, que Wilson advogava, tão ardorosamente em 1916, poderiam ter impedido a campanha submarina irrestricta e portanto nos conservado fóra da guerra, se tivessem sido uma realidade na occasião da conferencia do Kaiser com o Alto Commando, em Janeiro de 1917. Se nós possuíssemos, então, meios sufficientes para dominar os submarinos, a fatal decisão teria sido muito outra — provavelmente opposta da que foi na realidade — e os Estados Unidos teriam, sem duvida, permanecido em paz, respeitadas simultaneamente seus interesses vitaes e sua neutralidade.

#### *Os exemplos de outras guerras*

O preludio da nossa entrada na Guerra Mundial offerete, assim, argumentos convincentes sobre a necessidade de uma força adequada como meio de evitar a participação em uma guerra, mantendo os direitos legitimos de neutros e os interesses vitaes intactos. É contudo, esse é apenas um, dentre os muitos capitulos da experiencia americana que, toda ella, aponta sempre, precisamente, o mesmo resultado: entretanto, em toda a nossa historia não se encontra um unico exemplo que justifique a conclusão contraria.

Praticamente todas as nossas guerras com o estrangeiro possuem em commum o aspecto de terem a falta de preparação americana ou uma supposta fraqueza relativa, como elemento primordial de sua origem. Todas ellas, indicam, assim, a potencia militar-naval como o meio de preservar a paz para os Estados Unidos.

No caso da Revolução, um povo de marinheiros foi levado a insurgir-se contra a Mãe-Patria por infracções de seus interesses vitaes no mar. As Colonias estavam inteiramente desapparelhadas para a guerra e se outro fosse o caso, não pode haver duvida de que não teriam sido provocadas até a rebellião. A nossa quasi-guerra com a França (1798-1801) não se teria podido conceber que occorresse, se a nossa incipiente Republica estivesse em condições de proporcionar aos seus navios mercantes uma protecção naval, mesmo moderada. As prolongadas e extensas depredações de que elles foram victimas, tiveram lugar emquanto estavamos neutros durante uma grande guerra na Europa e não dispunhamos de um unico navio de guerra para proteger a nossa navegação. A fraqueza da America, nessa epocha, deu lugar, evidentemente, ás desagradaveis violações da sua neutralidade e foi, portanto, a causa primaria da sua necessidade



de recorrer á belligerancia. Quasi as mesmas foram as circumstancias que nos obrigaram á defender nossos interesses e direitos contra os piratas berberes, entre 1801 e 1815, e neste caso, chegamos mesmo, á recorrer ao extremo vexatorio de, em vão, pagar tributo para evitar a guerra. Uma força sufficiente teria, desde o principio, preservado nossos direitos bem como a nossa paz.

A genese da guerra de 1812 é melhor conhecida: em principio ella se approxima muito da nossa participação na Guerra Mundial. Dois poderosos belligerantes na Europa, nos exasperavam além de todo o limite, pelas suas acções illegaes e altamente damnosas aos interesses do nosso commercio marítimo, que a Marinha Americana, por demasiado fraca, não podia proteger de modo adequado. Em 1812 tinhamos exactamente, a mesma queixa contra a França e contra a Inglaterra, e escolhemos esta para antagonista em virtude de uma addicional provocação relativa ao recrutamento. O nosso poder naval, relativamente desprezível nessa epocha, não impunha respeito algum contra as violações aggressivas da nossa neutralidade, que nos arrastaram á uma guerra infructuosa.

As outras guerras mais importantes que tivemos foram com o Mexico em 1846 e a Hespenha em 1898. Nenhuma dellas preenche a condição de uma guerra geral na Europa, na qual está agora sendo allegado por muitos americanos idealistas, que o desarmamento facilitaria a preservação da nossa neutralidade, mantendo-nos em paz. Apezar disso essas duas guerras, relativamente pequenas, servem para illustrar que a probabilidade de guerra é inherente á fraqueza naval. A occupação do Texas, que acarretou o embate das armas, foi precipitada pelas manobras diplomaticas da Inglaterra e da França, com o objectivo de assumirem o controle daquella região.

Os dois paizes europeus teriam difficilmente alimentado taes pretensões, se a força da nossa Marinha lhes impuzesse respeito. No caso da guerra com a Hespanha, em 1898, embora a Marinha Americana tivesse se revelado na provação, substancialmente superior, isso constituiu uma grande surpresa para os estadistas da Europa que tinham francamente predicto o contrario. Antes das hostilidades os dirigentes hespanhoes confiavam na victoria naval; de outro modo, elles teriam sido mais cautelosos, conservando a paz commosco por meio de concessões razoaveis com respeito a Cuba.

As circumstancias que nos levaram ás diversas guerras com o estrangeiro, offerecem, portanto, poderosos argumentos em favor da preparação com meio de evitar a guerra, especialmente nas circumstancias de um grande conflicto no exterior no qual os nossos direitos foram ameaçados. Nesses casos, a falta de uma força sufficiente, como aliada da diplomacia, foi geralmente um factor primordial da provocação que não nos deixou outra alternativa que não o emprego das armas. O inverso do mesmo caso — a influencia de uma força adequada para manter a paz e preservar os nossos interesses, — foi tambem, amplamente demonstrado em varios periodos da historia; a experiencia americana dessa natureza, mais probante, é a evacuação do Mexico por parte da França, depois da guerra civil, em consequencia dos nossos energicos pedidos diplomaticos, embora, tambem, numerosos outros incidentes menores possam ser citados.

### Conclusão

Passando em revista toda a evidencia dos factos — os casos historicos acima mencionados e muitos outros para os quaes não tivemos espaço — a conclusão insophismavel é que “a preparação é o meio mais efficaz para ficar fóra de uma guerra e o unico que permite esse desideratum, ao mesmo tempo que preserva os interesses justos e essenciaes”.

Os apóstolos de these opposta “Paz pelo desarmamento da America em um Mundo Armado” poderão apresentar apenas a logica illusoria de um idealismo academico. Taes pessoas são necessariamente, guias muito mais perigosos do que Washington e Wilson — idealistas de primeira grandeza e estadistas eminentes — cujas opiniões foram amadurecidas por notavel experiencia no alto cargo e na provação de graves responsabilidades. E, ainda mais, todos os estadistas americanos, com rarissimas excepções, chegaram á mesma conclusão geral, todas as vezes que tiveram a responsabilidade do poder, em identicas circumstancias.

A eloquente advogacia de Wilson em prol de uma “incomparavelmente a mais adequada Marinha do Mundo” foi fructo da convicção á que chegara, sobre o unico meio possivel para manter nossa neutralidade com justiça e paz.

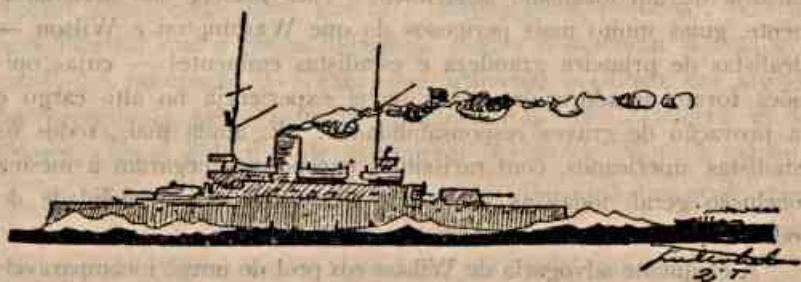
Elle pleiteou essa medida durante quasi dezoito mezes antes que tivéssemos sido arrastados para a guerra, principalmente por falta daquella força. E depois do armistício, proseguio vigorosamente a



construção dos navios, apesar de uma opposição diplomatica muito activa. Elle queria ter a certeza de poder preservar a paz e a justiça que a victoria tinha obtido. Penosa experiencia tinha-lhe ensinado a mesma lição que Washington aprendera na mesma severa escola mais de seculo antes. "A neutralidade mais sincera não constitue uma protecção sufficiente contra as depredações por parte dos paizes em guerra". Para aquelle objectivo uma poderosa força naval é indispensavel e "pode mesmo evitar a necessidade de chegar até a guerra". Não existe maior sabedoria para nos guiarmos actualmente, quando contemplamos a sombria perspectiva no estrangeiro.

(U.S. Naval Institute Proceedings, Maio de 1937).

Trad. por  
ADALBERTO RECHSTEINER



# VIAGENS DE CIRCUMNAVEGAÇÃO

## III

### IDA PFEIFFER (\*)

Ida Pfeiffer nasceu em Vienna d'Austria em 14 de Outubro de 1797. Terceira filha de um negociante rico de nome Reyer. Desde criança, foi educada como um rapaz, por gosto e por temperamento. Vestia-se como um homem. "Eu não era tímida, diz ella, ao contrario, mais viva e atrevida que meus irmãos mais velhos". Seu pae, por calculo, acostumava-a, como aos irmãos, a certas privações no sentido de dominar os desejos.

Graças a essa educação algo espartana, Ida adquiriu as qualidades viris que a levaram a emprender varias e curiosas viagens. O mundo, *au-de-là* dos mares e dos continentes, attrahia-lhe a retina deslumbrada como uma historia colorida de mysterios e encantamentos. Por morte de seu pae, Ida, aos 10 annos de idade, foi obrigada pela mãe a trajar-se de accordo com o seu sexo. Adoeceu gravemente. E só reconquistou a saúde quando o medico determinou-lhe a volta dos trajes masculinos.

Só aos 13 annos, muito a contragosto, consentiu em vestir-se de mulher. "Como eu era, a principio, desageitada! Devia ter o ar ridiculo com aquellas roupas compridas, que nem por isso me impediam de correr e saltar como um menino".

Mas um joven professor, com quem ella quiz mais tarde se casar, tirou-lhe essas idéas, restituindo-a á delicadeza feminina. Teve outros pretendentes, que se candidataram á sua mão e á sua grande fortuna. Aos 22 annos desposou um viuvo, o dr. Pfeiffer, distincto advogado de Lemberg, na Gallicia. "O dr. Pfeiffer me parecia um homem razoavel. Uma coisa, sobretudo, nelle me seduzia: tinha mais 24 annos do que eu e residia a 100 milhas de Vienna".

(\*) Descrição respigada na excellente traducção de J. Belin de Launay, Paris, Hachette, 1879.



Casou-se a 1 de Maio de 1820. Partiu com o esposo para Lemberg. A viagem distrahiu-a. O dr. Pfeiffer era um homem integro, franco, intelligente. Em 1835, tinham um filho que os obrigou a fixar moradia em Vienna afim de completar seus estudos. Entretanto, o pensamento de Ida Pfeiffer estava longe, no mar, nos veleiros que iam e vinham de cruzeiros sem fim na mescla attribuida com outra gente, ouvindo o extranho taramelar das raças em todas as partes do planeta. Viajar era a sua idéa fixa. Viajar como um homem, simples marinheiro, no bojo incerto das galeras impávidas, não no conforto civilisado dos navios que viviam a carrear um povo frívolo, indigno dos favores maravilhosos da natureza oceanica.

Aos 45 annos, decidiu realisar seu sonho. "Antes de tudo, eu era uma mulher, deveria viajar sosinha, fiada na minha idade, na minha coragem, na independencia adquirida na dura escola da vida, no tempo em que cuidei de mim, de meus filhos, e algumas vezes, de meu marido".

Porfim, disse em casa que ia a Constantinopla visitar uma amiga. Sofreu bastante a separação dos filhos. Coisa mais poderosa, comtudo, falava-lhe na alma aventureira e insoffrida. Era a 22 de Março de 1842. Ruma á cidade do crescente pelo Danubio até ao mar Negro. Visita Broussé, Beyrouth, Jaffa, Nazareth, Damasco, Balbek, o Libano, Alexandria, o Cairo, atravessa o deserto, o isthmo de Suez até ao mar Vermelho. Torna, em Dezembro, á capital austriaca, pela Scillia e toda a Italia. Instada por amigos, publica o relato dessa travessia com o titulo *Viagem de uma viennense á Terra Santa*, em dois volumes. Logra successo. Quatro edições. Ida anima-se a outras aventuras. Pensa agora no norte com os seus usos bizarros e os seus phenomenos extraordinarios. Prepara-se. Estuda o inglez e o dinamarquez. Pratica o daguerreotypo. E zarpa a 10 de Abril de 1845.

A 16 de Maio desembarca na Islandia. Percorre-a inteiramente. Visita o Geysir. Ascende ao Hecla, que parecia á espera della, em seguida a um descanso de 70 annos, para de novo explodir em lavas e labaredas. Fim de Julho, entra em Copenhague, Christiania, Thelemarken, lagos da Suecia, Stockolmo, Upsal, Danemora. Torna por Travemunde, Hamburgo e Berlim á sua terra natal, onde chega a 4 de Outubro de 1845, após 6 mezes de ausencia.

Edita em Pesth outro diário, *Viagem ao norte da Escandinavia e á Islandia*. Reeditado em 1855. O dinheiro do livro e das curiosidades que recolheu nas regiões boreaes proporcionou-lhe novos projectos, mais audazes e demorados. Uma viagem á volta do mundo — era todo o seu sonho, a preocupação maxima de seu espirito. "Graças ás minhas economias, eu possuia uma somma que para viajantes como o principe Puckler-Muskau, Chateaubriand ou

Lamartine, daria apenas para 15 dias sobre as aguas, mas para mim, modesta excursionista, chegaria bem para as despesas de dois ou tres annos”.

A ninguem communicou seus planos. Nem aos filhos. Disse apenas que iria conhecer o Brasil.

Seu terceiro trabalho denominou-se *Viagem de uma mulher ao redor do mundo*, Vienna. Tres volumes. Dado a lume em 1850. Grande exito litterario, graças á notoriedade do seu nome e da sua maneira de viver, escandalosa para a época. Traduzido em inglez, duas vezes, e mais tarde em francez.

Não ficou nessa circumnavegação. Fez outra, subvencionada pelo governo austriaco. *Minha segunda viagem ao redor do mundo*. 4 volumes, 1856.

Outro successo esplendido. Outras idéas de novas empreitadas maritimas. Dessa vez, sem mesmo ouvir os conselhos de Humboldt, que a encarregou de estudar outras paragens, arriscou-se a Madagascar, onde contrae uma febre que lhe provoca um cancer no figado.

Fallece em Vienna a ardorosa exploradora, na noite de 28 de Outubro de 1858.

“Sorrio (escreve ella a uma amiga) ao pensar naquelles que por meus escriptos imaginam que devo parecer mais homem que mulher. Como se enganam! Tu, que me conheces, sabes bem que os que pensam encontrar em mim uma creatura de 6 pés de alto, modos ousados, pistola á cinta, encontrarão uma mulher cordata e reservada como aquellas que nunca puzeram o pé fóra da sua aldeia”. Nos seus ultimos annos, Ida era magra, um tanto curvada, caminhando muito depressa para a sua idade. Rosto queimado das soalheiras do mar. No mais, simples, discreta, ingenua, com uns olhos mansos que não diriam o que viram e pasmaram nos quatro cantos do mundo. Excessivamente mulher.

Das suas travessias, multiplas, longas e admiraveis, ella mesma dirá no seu raconto desataviado, no seu canhenho intimo, tao fartamente illustrado dessas prodigiosas illuminuras que reclamam, a traço vivo e profundo, um Gustavo Doré, inspirado na biblia das viagens, repleta de surpresas e emoções.

A palavra a Ida Pfeiffer.

## O BRASIL

Parti de Vienna a 1 de Maio de 1846. Em Hamburgo embarquei num veleiro que suspendeu a 29 de Junho. Pas de Calais em 10 de Junho. No Atlantico a 24. 15 dias a atravessar a Mancha. A 29 de Agosto, passámos a linha ás 10 da noite. Festivos apertos de mão. Esvasiam-se garrafas de champagne.



A 13 de Setembro, um furacão traz-nos de O um delicioso perfume de flores. A 14, apparece o cabo Frio, a 27 km. do Rio de Janeiro, onde chegámos dois dias depois.

Montanhas, povoados, casas elegantes, jardins risonhos, o jardim publico attingindo a praia com suas bellas palmeiras, numerosos barcos fundeados, a riqueza de uma vegetação luxuriante — tudo isso forma um conjunto verdadeiramente original e encantador.

Raramente tem-se a ventura de gosar, á chegada, de um golpe de vista tão vasto e seductor como esse que me foi dado admirar.

A 17, saltámos no caes dos Mineiros, sujo e desagradavel, cheio de negros repellentes, agachados no chão, vendendo, a grandes gritos, fructas e gulodices. Dahi, directamente á rua Direita, notavel apenas pela largura. Ha nella varios edificios publicos, entre outros a Alfandega, os Correios, a Bolsa, o corpo da guarda, que nada mostram de particular. Muita gente lhes estaciona á porta.

Ao fim dessa rua está o palacio do imperador, grande construcção vulgar, sem o menor gosto architectonico. A praça que dahi se estende encerra um chafariz muito simples (\*), sem asseio, procurado á noite por uma malta de indigentes e negros livres, que, de manhã, fazem sua toilette á vista de todo o mundo. Uma parte dessa área é rodeada de muros e serve de mercado de peixe, aves, fructas e legumes.

Outras ruas importantes: a da Misericordia e a do Ouvidor. Nesta encontram-se os armazens mais ricos, mesmo assim a distancia dos da Europa. Nada de bello ou precioso. A unica coisa que me fez prazer foram as lojas de flores artificiaes, lindissimas, habilmente confeccionadas de pennas de passaros, escamas de peixe e azas de insectos.

O campo de Sant'Anna, a maior praça do Rio de Janeiro, distingue-se das outras pela sua immundicie. Lá vi cadaveres de cães e gatos, e mesmo um muar em putrefacção. Orna-se de uma fonte, que antes eu nunca tivesse visto. Sendo a agua doce rara no Rio, a nobre corporação das lavadeiras estabelece perto della o seu quartel-general. Ah! lava-se, põe-se a roupa a seccar, grita-se, discute-se, obrigando o visitante a afastar-se.

As igrejas nada offerecem de curioso, nem pcr fóra nem por dentro. As que produzem mais effeito são as de S. Bento e a Candelaria, bem apresentavel vista de longe.

Construcção realmente bella e imponente e o aqueducto, mui semelhante a uma obra romana.

As casas são edificadas á européa, menores e acanhadas. A maior parte não tem mais que um réz-do-chão e um andar. Não se deparam, como em outros paizes quentes, terraços nem varandas

(\*) O bello chafariz de mestre Valentim.

adornadas de flores e balaustradas. Suspensos das paredes, pequenos balcões mal desenhados. As janellas são fechadas por taboas massiças que lhes vedam a luz e o ar. Indifferente para os brasileiros, que nunca fatigam a vista a ler e a trabalhar.

A cidade não contém, para o estrangeiro, nada de notavel. Negros e negras repugnantes, de nariz chato, labios grossos e cabellos curtos e encarapinhados. Semi-nús, á parte aquelles que se cobrem com os trapos que pertenceram a seus senhores. Para 4 ou 5 negros, um mulato, e raramente um branco. Aggravam o aspecto geral numerosas enfermidades, que entristecem o olhar a cada passo. A mais commum é a elephantiasis, sorte de lepra que produz inchação descommunal dos pés. A feiura commum estende-se até aos cães e aos gatos, que percorrem as ruas em grande numero, muito pelados e cobertos de chagas.

Quizera transportar ao Rio os viajantes que se queixam das ruas de Constantinopla, affirmando que o interior desta cidade destroe o effeito exterior. É certo. Mas ahí se encontram construcções magnificas do tempo dos mahometanos e dos romanos, soberbas mesquitas, magestosos palacios. Cemiterios immensos, orlados de ciprestes, que fazem sonhar. Quando em quando, um pachá ou um sacerdote, montado num esplendido corcel, seguido de brilhante comitiva. Turcos trajados de vistosos costumes. Mulheres de olhos de fogo a brilhar através dos véos. Persas com lindos turbantes. Arabes de nobre physionomia. Derviches bem vestidos e cobertos. E a todo instante carruagens pintadas e douradas, puxadas por bois lindamente ajaezados. São espectaculos que disfarçam as coisas intoleraveis. O que não se passa no Rio de Janeiro, onde tudo é irritante.

No Brasil encarregam-se os negros de todos os trabalhos sujos e pesados da casa e da sua parte externa. Muitos, porém, aprendem officios, no que ás vezes se tornam comparaveis aos europeus. Vi, em boas officinas, negros occupados em fabricar vestimentas, sapatos, tapeçarias, brocados de ouro e prata. Negras bem vestidas cosem para as damas elegantes e bordam com delicadeza. Parecia um sonho ver essas pobres creaturas, que se me afiguravam selvagens em suas florestas nataes, a trabalhar em coisas que demandavam especiaes cuidados. E a julgar pela alegria, não achavam a occupação das mais penosas.

Pezar da lei que no Brasil interdicta o trafico de escravos, cada anno teem entrada alguns milhares por vias secretas que toda a gente conhece e as aproveita. Navios inglezes cruzam constantemente ás costas d'África e do Brasil. Mas quando surprehendem um negreiro, limitam-se a transportar para suas colonias esses escravos que nada lhes custaram.

De resto, a sorte dos negros captivos no Brasil não é tão má como na Europa se acredita. Em geral, bem tratados. Não se os mata de trabalho. Dá-se-lhes uma alimentação boa e sadia. Os castigos não são frequentes nem rigorosos. Somente a deserção



é severamente punida. Creio que o negro vive melhor no Brasil de que os camponeses da Russia, da Polónia, do Egypto, onde não existem escravos.

Um dos maiores inconvenientes do Rio é a falta absoluta de esgottos. Com as chuvas copiosas, as ruas tornam-se verdadeiras torrentes que não se podem atravessar a pé, sinão nas costas dos negros. Cessa tudo. O povo desaparece. Nada se negocia. Nenhum convite se aceita. Hesita-se em tomar um carro, porque as tarifas são tão mal reguladas que se paga por corrida o mesmo que um dia inteiro. Em qualquer caso, o preço é de 14 fr., 28 (6 mil réis). Esses vehiculos são metade cobertos, com dois logares e duas mulas, numa das quaes monta o cocheiro. São raros os carros inglezes com cavallos.

As artes são mal cultivadas no Brasil. Em todas as familias ha moças que tocam e cantam sem a menor idéa de cadencia, justeza, conjuncto nem medida.

Nada, no theatro da Opera (\*) que chame a attenção. Internamente, uma grande sala, magnifica, com um palco amplo e fundo. Pode conter cerca de 2 mil pessoas na platéa e em quatro ordens de camarotes, com balaustradas formadas de artisticas barras de ferro. O conjuncto é de um gosto perfeito. Na platéa só se assentam homens. Representava-se *Lucrecia Borgia* por uma boa companhia italiana. Costumes e decorações bem apresentaveis.

Habito singular no Brasil, nem todos os mortos são enterrados nos cemiterios. Alguns, mediante retribuição particular, são sepultados nas igrejas. Para isso, cada igreja dispõe de catacumbas de pedra. Sobre o defunto atira-se cal. Ao cabo de 8 ou 10 mezes a carne é consummada.

Então, recolhem-se os ossos, esfregam-se, fazem-se-os ferver e collocam-se-os numa urna com o nome do finado, o dia do seu nascimento, etc. Essas urnas são postas em galerias ou levadas para as casas dos parentes. Extranha usança, transmittida pelos romanos aos portuguezes e por estes ao Brasil. Corresponde á *olla*, ao *ollarium*, ao *columbarium* da Cidade Eterna.

Sempre ouvi, na Europa, louvores á belleza e ás riquezas naturaes brasileiras, de um céu sempre claro, do encanto maravilhoso da sua primavera perenne. De facto, aqui a vegetação é mais exuberante que em outra qualquer parte, e quando se quizer surprehender a natureza em plena fecundidade e actividade constante, será mister visitar o Brasil. Entretanto, não se espere encontrar tudo de bello, nem se fie nas primeiras impressões.

A principio, olha-se com alegria essa verdura immutavel, essa apresentação primavera. Mas com o tempo, isso vae perdendo a

(\*) Na rua d. Manoel, proximo ao largo do Paço.



sedução. Um pouquinho de inverno não seria mau. O despertar da natureza — o refflorir das plantas, o retorno dos perfumes embalsamados da primavera causariam mais prazer si estivessem por alguns mezes privados delles.

O ar dessa região é extremamente pesado e desagradavel, o calor suffocante, embora, nesta phase do anno, não exceda de 24° á sombra. Nos grandes dias estivaes de fins de Dezembro até Maio, o thermometro marca, á sombra, mais de 30 graus e ao sol mais de 40. Supporta-se melhor o forte calor do Egypto, porque neste paiz o clima é secco, ao passo que no Brasil reina extrema humidade.

A estação mais agradável é o inverno. Começa em Junho e termina em Outubro. Quasi sempre secco e sereno, com uma temperatura de 14 a 18 graus. É a melhor época para viajar. O verão traz tempestades frequentes e violentas. Durante a minha permanencia, assisti a tres bastante consideraveis, que duraram hora e meia. Os relampagos succediam-se ininterruptos, formando no horizonte um mar de fogo. Por sorte, o estampido do ralo não era muito forte.

Outras coisas desagradaveis: os mosquitos, as formigas, as baratas, as moscas, que causam inconvenientes de toda a especie, e mesmo indisposições perigosas.

Falaram-me tanto do rapido progresso de Petropolis, colonia fundada pelos allemães, gabaram-me tanto a belleza da região, das florestas virgens que a estrada atravessa, que não me pude furtar ao desejo de uma excursão. O conde Berchtold, que deixara Hamburgo quasi ao mesmo tempo que eu, poz-se á minha disposição, e a 28 de Setembro, tomámos logar em uma das barcas que vão diariamente ao porto da Estrella. Serve este de entreposto de mercadorias do interior do paiz, que dahi passam á capital. Lá chegámos sem accidente, e segundo o uso, continuámos por terra até Petropolis, ainda distante de 12 ou 13 kilometros.

Faz-se, de commum, este trajecto em muares que se pagam a 9 fr. 52 por cabeça. Mas no Rio pintaram-nos o caminho como um bello passeio por magnificas florestas, muito frequentadas e seguras, formando a principal via de communicação com Minas Geraes. Decidimos, pois, marchar a pé, tanto mais que o conde desejava catar plantas e eu insectos.

Os tres primeiros kilometros decorreram por um valle extenso orlado de montanhas altas, coberto, em grande parte, de bosques espessos ou de arbustos. A' beira da estrada appareciam os ananazes silvestres, ainda não amadurecidos, levemente roseos. São mais bellos que saborosos. O que me fez maior prazer foram os colibris, dos menores tamanhos. Nada mais delicado e gracioso. Procuram alimento no calice das flores, esvoaçam em torno como borboletas, e raro pousam nos ramos.

Transposto o valle, attingimos a serra, de 900 metros de altitude. Larga via conduz ao cimo. A vegetação é prodigiosa. Os



troncos mais grossos asphyxiam-se em massas de verdura. Lianas e trepadeiras, de seis especies diferentes, envolvem as ramadas. Recolhemos muitas flores, plantas e insectos. Seguíamos alegremente, encantados com a magnificencia da matta, e pela vista deslumbrante, que se estendia até ao mar com as enseadas que rodeam a capital. Numerosas tropas conduzidas por negros, pedestres isolados tiravam-nos as apprehensões, bem que estivessemos preoccupados com um pretalhão que nos acompanhava com insistencia. Quando alcançámos um ponto afastado, esse homem avançou subito, tendo a uma das mãos longa faca e noutra um laço. Lançou-se a nós, dando a entender que nos ia prender e matar.

Não levavamos armas, nem outra coisa mais que os guardasões. Apenas eu possuía um canivete, que abri, no firme proposito de vender caro minha vida. Aparavamos os golpes do negro com as umbrellas, que logo se estraçalharam. Na lucta, a faca escapou da mão do malfeitor. Precipitei-me sobre elle e pensava subjugal-o, quando o bruto, mais agil, tolhendo-me os movimentos, reapoderou-se da arma. Brandiu-a com furia sobre a minha cabeça e fez-me dois ferimentos, um delles bem profundo, no alto do braço esquerdo. Vendo-me perdida, tomei do canivete e tentei um golpe no peito do negro. Elle evitou-o, ferindo-se apenas na mão. Então, o conde, saltando-lhe em cima, tomou-o pelas costas, enquanto eu me punha de pé. Tudo isso passou-se em curtos minutos. A ferida fez o negro furioso. Mostrava os dentes como uma fera e arremessava a faca com uma rapidez extraordinaria. Fere o conde na mão. Si Deus não nos soccorre, estavamos perdidos. Nesse instante, escutámos um tropel de cavallos. O negro foge e esconde-se no matto. Surgem dois cavalleiros. Postámo-nos á frente delles, com as feridas a escorrer sangue. Quizeram perseguir o negro, que já vinha amarrado por outros. Deram-lhe tanta pancada que julguei vel-o morto. Desesperado, o miseravel mordia como um animal feroz. Arrastaram-no a uma casa proxima. Eu e o conde seguimos nossos salvadores. Pensadas as feridas, continuámos viagem, sem mais accidente, immersos na admiração da esplendida paizagem.

A colonia de Petropolis está situada em plena floresta virgem, a 833 metros acima do nivel do mar. Fundada ha 14 mezes, compunha-se de pequeno numero de habitações dispersas pela matta, tendo seus colonisadores soffrido, a principio, toda a sorte de reveses.

Apezar da nossa aventura, tornámos a pé até ao porto da Estrella. Mais tarde, certificámo-nos do motivo por que o negro nos atacou. Elle devia ter sido castigado por qualquer delicto, e ao ver-nos, resolveu satisfazer em nós sua vingança dos brancos.

Em Outubro, emprehendi longa excursão ao interior do Brasil, em companhia do conde Berchthold, afim de visitar os indios.

Nas plantações do Collegio deparámos 800 escravos, uma fortuna consideravel, pois que cada escravo vale de 1400 a 1700 francos.



Em outra, tivemos occasião de assistir ao preparo da mandioca.

Não tardaram a apparecer as montanhas mais cerradas e os bosques mais espessos. De belleza indescriptivel, as trepadeiras que cobrem o solo e se enlaçam nas arvores, com as corollas refulgentes a pender dos galhos numa floração maravilhosa. Admirámos tambem as folhagens amarellas e rubras, em meio a um mar de verdura, com as palmeiras quasi escondidas.

Ao quinto dia chegámos a Nova Friburgo ou Morro Queimado, pequena villa fundada ha 20 annos por colonos da Allemanha e da Suissa franceza. Não contava ainda cem casas de tijolo. Ahi encontrámos um naturalista chamado Beske. Com auxilio da esposa, fez numerosas collecções de animaes, insectos e reptis, que manda vender na Europa.

O conde ficou em Friburgo, atormentado pelos ferimentos da nossa excursão a Petropolis. Eu continuei a viagem, acompanhada de um guia.

No dia seguinte, 6 de Outubro, vi, pela primeira vez, o espectáculo de uma queimada, seguindo entre braseiros e nuvens de fumaça.

O que mais surprehende o estrangeiro na vida dos colonos e habitantes do Brasil é o contraste que se nota a cada passo do temor e da coragem. Assim, cada pessoa que se topa no caminho está armada de pistolas e de facas, como si o paiz estivesse infestado de bandidos e assassinos. Mas os proprietarios de plantações vivem cercados de innumerous escravos, e o viajor passa a noite sem cuidados, em meio da matta virgem, em casas isoladas, sem trancas nas janellas nem portas solidas munidas de fechaduras. Os aposentos dos fazendeiros acham-se bastante longe dos que se destinam aos hospedes. Quanto ao pessoal da casa, composto de escravos, habita a um canto da estrebaria ou do terreiro.

Nos primeiros tempos, eu temia dormir sosinha num quarto mal fechado, cercado da floresta sombria, afastada de todo o soccorro. Mas, como me asseguraram que não havia exemplo de qualquer assalto, afugentei toda a idéa de pavor, e adormecia tranquillamente sem que nada perturbasse meu repouso.

Não sei, na Europa, de terra alguma onde se possa viajar com um só guia e passar a noite em casas desamparadas.

A 7, depois de um passeio á villa de Cantagallo, colloquei-me á entrada de uma fazenda para examinar o interior da vida brasileira. A fazendeira não se entregava a nenhuma occupação domestica. Como na Italia, isso constitue a obrigação do marido. Uma negra e dois negrinhos assumiam a direcção da cosinha. Nesta tudo se fazia de maneira a mais simples. Pulverisa-se o sal com uma garrafa. Amassam-se as batatas com um prato para dar-lhes a forma de um bolo. Um pau partido serve de garfo ou de colher. Para cada comida accende-se um grande fogo. Todos os branco; tomam logar á mesa, sobre a qual se põem todos os pratos



de uma vez: a carne assada fria, favas cozidas, carne secca, batatas, arroz, farinha e raizes de mandioca cozidas. Cada qual serve-se á vontade e toma do que quer. Findo o repasto, um café simples. Aos escravos dão-se favas, carne secca e farinha de mandioca.

A um kilometro e meio de Cantagallo avistámos uma cascata, depois da qual immerge-mos nas mais bellas florestas que se pode imaginar. Palmas, verdura, orchideas formam uma muralha de folhagens e bosques magníficos. Colibris esvoaçam por toda a parte. Papagaios baloiçam-se nos ramos. E toda a casta de passaros, que eu só até então admirara nas montras dos museus. Tinha a impressão de estar num parque de fadas, e esperava a todo o instante a apparição de sylphides e nymphas.

Eu estava plenamente satisfeita, compensada das fadigas da viagem. Um unico pensamento annuviava esse quadro cheio de vida e luz: o pobre mortal atreve-se a entrar em lucta com a natureza gigantesca para impor sua vontade. Breve, essa sagrada e profunda serenidade poderá ser perturbada pelo instrumento demolidor do colono, envidando todos os esforços na conquista dos thesouros humanos.

Como animaes perigosos não vi mais que algumas cobras verde-escuro, de metro e meio a dois metros. Uma onça abatida já estava privada da pelle. Um lagarto de um metro atravessou a estrada com inquietude. Nenhum macaco. Parece que elles se occultam com mais cuidado nessas paragens que o homem percorre a cada passo.

A partir de Cantagallo, fui recebida em outras fazendas e plantações. A disposição das moradas é extremamente primitiva. As janellas, sem vidraças, são fechadas com taramelas de madeira. Muitas vezes, o telhado serve de cobertura commum a todos os quartos, separados por tabiques tão finos que se escutam os menores rumores do outro lado. Moveis simples: grande mesa de jantar, sofás de palha e cadeiras. As roupas pendem das paredes. Só os linhos se guardam em bahús de folha para preservar das formigas e baratas. As crianças, mesmo as ricas, correm no campo descalças. Antes de deitar, examinam-se-lhe os pés, a ver si ha bichos, que os negrinhos retiram com alfinetes.

A 10 de Outubro, cheguei ao ultimo estabelecimento dos brancos, novos colonos recémvindos da Europa, portuguezes cujos antepassados aquí vivem ha seculos. Numa praça ao ar livre, conquistada á floresta, ergue-se enorme construcção de madeira rodeada de pobres habitações de escravos. A casa precede-se de um vestibulo, que conduz a quatro peças occupadas pelos brancos. Por mobillario, redes e esteiras de palha. Os paes, agachados no chão, brincam com os filhos e os desembaraçam dos insectos que os assaltam. A cosinha semelha vasta granja aberta de todos os lados. Ahí se accendem fogos, sobre os quaes se penduram as panellas dos assados, que se cosinham menos pelas chammas que pela fumaça.



Muita gente locupleta esse espaço — brancos, índios puris e negros, mestiços de brancos e puris ou de puris e negros. Verdadeiras amostras das tres raças. Affirma o principe Maximiliano de Wied, numa carta datada de 1816, que viu os puris assarem seus prisioneiros de guerra para comer.

O pateo formigava de gallinhas e gansos de bella plumagem, bem como de gordos porcos e cães zangados. Sob coqueiros e tamarineiros, carregados de fructos, brancos e homens de cor formam grupos, occupados na mór parte em saciar a fome. Uns teem á frente potes quebrados, outros vasilhas com favas cosidas e farinha de mandioca, numa pasta que devoram com ávido appetite. Ainda outros comiam carne, que mettiam na boca com os dedos cheios de farinha. As crianças defendem suas provisões das gallinhas e dos cães, que ás vezes lhes arrebatam a comida, ou mesmo de algum porco a grunhir de prazer, quando não dá uma corrida inutil.

Emquanto eu fazia essas observações, gritos alegres partiam de fóra. Eram dois rapazes que traziam uma grande cobra escura, de mais de dois metros. Estava morta. Seu veneno, ao que me informam, é dos mais mortiferos.

Isso me traz certa inquietação, o que me privou de arriscar a noite pelos mattos e dormir debaixo das arvores. Pretendia visitar os selvagens, que me avisaram ser inoffensivos. Como os meus conhecimentos de portuguez se reduziam a poucas palavras, foi difficil fazer-me comprehender, a não ser por gestos e desenhos com que expandia meus sentimentos.

Passei a noite em casa dessa gente meio civilisada, que me testemunhou grande respeito e me cumulou de attentões. A meu pedido, estenderam no pateo uma esteira á guisa de leito. Para ceiar, serviram-me de assado, arroz, ovos duros, laranjas e tamarindos. As mulheres agruparam-se em torno a mim, e em pouco me entendia com ellas do melhor modo possivel.

Mostrei-lhes flores e insectos de toda a sorte, que eu recolhera durante o dia. Olhavam-me como a um sabio, versado em coisas de medicina. Pediam-me conselhos para diversas molestias, dores de ouvidos, erupções de pelle, escrofulas das crianças, etc. Indiquei banhos quentes, abluções, fricções de oleo e de sabão. Praza aos céos que meus avisos lograssem bons resultados.

Ao outro dia, cheguei á terra dos puris.

Numa pequena área, debaixo de grandes arvores, erguiam-se cinco cabanas, cobertas de folhagens, com 5 metros e meio de comprimento e 3 e meio de largo. Assentam em 4 estacas enterradas e em outra de través. O tecto é feito de folhas de palmeira, que não impedem a passagem da chuva. Abre-se a tenda por tres lados. No interior, ha duas ou tres redes. No chão fumega um fogo onde se cosem raizes, espigas de milho e bananas. Pelos cantos, provisões desses alimentos, como potes e pratos rusticos. Apoiados as paredes, arcos e flechas, suas unicas armas.



Os puris são mais feios que os negros. Teem a cor bronze claro e mediano tamanho. Largos de tronco, achatados, de cabellos pretos que cahem sobre o rosto. As mulheres usam penteados extravagantes e teem, de commum, um ar de imbecillidade nas bocas sempre abertas.

Machos e femeas trazem tatuagens azues e encarnadas sobre os labios, como bigodes. Fumam a todo o instante. Amam a aguardente acima de tudo. Vestem-se de tanguas amarradas às ancas.

Sobre os puris recolhi em Nova Friburgo detalhes interessantes que reproduzo summariamente.

O numero de selvagens no Brasil não se eleva a mais de 500 mil, que vivem no fundo das mattas, disseminados pelo paiz.

Não se estabelecem mais de 6 a 7 familias em cada logar, que abandonam logo que espoliam de caça, fructos e raizes. Muitos puris foram baptisados. Por um pouco de aguardente e tabaco, submettem-se a essa cerimonia, que lamentam não se repita com frequencia, tanto mais que ella se faz de maneira summaria. O padre crê que isso baste para levar uma alma ao céu, e não se preoccupa com a instrucção nem os costumes dos neophytos. Desde então, os que adoptam o nome de christãos ou de selvagens domesticados não vivem menos como pagãos e segundo as antigas usanças. Assim, contraem uniões por tempo indeterminado, elegem os caciques ou chefes entre os homens mais fortes e observam, antes como depois do baptismo, seus antigos costumes sobre os casamentos, os enterros, etc.

O idioma delles é excessivamente pobre. Não sabem contar alem de dez, repetindo sempre os algarismos um e dois, quando querem exprimir um numero maior. A mesma palavra-dia serve para designar hoje, hontem, amanhã. Para determinar cada vez o sentido exacto elles o completam por signaes. Desta forma, dizem-hoje, tacteando a cabeça ou levantando a mão; amanhã, estendendo o dedo á frente, e hontem, indicando as proprias costas.

Teem os puris o olfacto muito desenvolvido e possuem, diz-se, um tino particular em descobrir negros fugidos. Marcam as pegadas do evadido, e si este não encontra um rio onde possa nadar por algum tempo, é facilmente encontrado pelo indio que o persegue. Empregam-se, pois, esses selvagens em trabalhos penosos: abater arvores, cultivar o milho e a mandioca, etc., porque elles são trabalhadores, e não se lhes paga mais que um pouco de cachaça, tabaco ou qualquer pano de cor. Comtanto que não se os apanhe a força. São homens livres, que só procuram trabalho quando estão a morrer de fome.

Visitei todas as cabanas desses indios, e como meus companheiros me proclamavam, por toda a parte, mulher de grande instrucção, elles a cada passo me consultavam sobre suas enfermidades.

Entretive-me tambem com elles na caça aos papagaios e macacos. Admiravel como os puris manejam os arcos. Atiravam ao vôo e não perdiam pontaria.

Ocupei a melhor das cabanas, afim de passar a noite. E o fiz com prazer devido ao calor e á fadiga do exercicio. Estendi minha capa no chão, tomei como almofada um toro de madeira e assentei-me preliminarmente sobre esse leito soberbo. Os indios prepararam os macacos e os papagaios, enfiando os pedaços em paus para assar. Lançavam ao braseiro algumas espigas de milho e batatas. Trouxeram grandes folhas de arvores bem frescas, destrinchavam a carne com as mãos, puzeram-na sobre as folhas, ajuntaram o milho e os tuberculos e collocaram o petisco em frente a mim. Comi com extraordinario appetite. Achei a carne de macaco deliciosa, o que não se deu com a do papagaio.

Depois da refeição, roguei aos indios que dansassem. Era noite fechada. Fizeram uma fogueira e um circulo em torno della. Dansaram, com largos meneios de corpos e cabeças. As mulheres aproximaram-se. Por detraz dos homens, faziam os mesmos movimentos. Era um ruido incrível de gritos espantosos, com caretas e contorções horríveis. Um dos selvagens tocava uma especie de instrumento feito da nervura de uma folha, com um orificio atravessado por seis fibras elevadas por pequeno cavallette. Tocava com os dedos á moda de uma guitarra, tirando sons roufenhos e desagradaveis.

A essa dansa davam ares de paz e de alegria. Depois os homens bailaram de maneira mais selvagem. Armados de arcos, flechas e bastões, ainda em circulo, executaram movimentos mais vivos e violentos que na primeira dansa. Batiam em redor com os bastões de modo assustador. Em seguida, dispersaram subito, estenderam os arcos, enristaram as flechas e simularam uma descarga no inimigo em fuga, soltando gritos que ecoavam pela matta. Assustada, ergul-me em sobresalto, tão ao vivo era aquelle espectáculo. Só soceguei ao findar aquelle assombroso bailado de victoria.

Deitei-me para dormir. Pouco a pouco o silencio envolvia o ambiente. Uma angustia tomou-me o espirito. Tremia ao pensar na quantidade de feras, nas terriveis serpentes que povoavam os arredores, examinando o recanto aberto e indefeso onde tinha de passar a noite. Não podia conciliar o somno. A cada rumor nas folhas parecia um animal feroz a caminhar para mim. Mas o corpo cançado reclamava seus direitos. Apolei a cabeça no bloco de madeira e puz-me a pensar que os viajantes talvez exaggerem os perigos. Do contrario, os indios não viveriam em cabanas abertas, sem a menor precaução.

A 12 de Outubro, pela manhã, despedi-me desses pobres selvagens, fazendo-lhes presentes de diversos objectos artisticos de



bronze. Ficaram encantados. Offereceram-me, em troca, tudo o que possuíam. E a 18, á tarde, cheguei ditosamente ao Rio de Janeiro.

### TAITI E CANTAO

A 8 de Dezembro de 1846 parti do Rio para Valparaíso. Perdemos tres semanas em Santos. Na realidade, a viagem começou a 18 de Janeiro seguinte.

Passada a Patagonia, entrámos no estreito de Lemaire. A 3 de Fevereiro dobrámos o cabo Horn. A 18 atravessámos a boca occidental do estreito de Magalhães, chegando em Valparaíso a 2 de Março.

Cidade triste e monotona. Perfila-se em duas largas ruas ao pé de collinas inhospitas que semelham enormes montes de areia, mas que não passam de rochedos cobertos de delgada porção de terra. Casas. Sobre uma elevação o cemiterio. Campanarios de estylo hespanhol, variando a vista da uniformidade. Deserto o porto. Faz-se o desembarque por uma ponte incommoda, principalmente para as senhoras.

Cavalleiros percorrem as ruas. E é bello verem-se as montarias esplendidas, de nobre e orgulhoso aspecto.

Duas semanas em Valparaíso. Ao cabo de um mez de navegação, com grandes calmarias, alcançámos, a 19 de Abril, as ilhas Baixas ou Pomotou. Seis dias depois, as da Sociedade, e a 26 a vista de Taiti, onde a rainha Pomaré chegara semanas antes.

A soberana habita uma morada excellente de quatro peças, e come diariamente com a familia em casa do governador. A França dá-lhe casa e uma pensão de 25 mil francos. Ella não recebe visita de estrangeiro sem autorisação do governo, que, de resto, lhe é concedida facilmente.

Papeiti estava cheia de tropas francezas. No porto varios navios de guerra. A cidade conta 300 ou 400 habitantes, com pequenas habitações de madeira separadas por jardins. Ao fundo, uma bella floresta com diversas cabanas.

Principaes edificios: a casa do governo, armazens francezes, a padaria militar, o quartel e a morada da rainha. Falta de habitações, até os officiaes superiores occupam miseraveis mansardas.

A casa de um nativo compõe-se de uma cobertura de palmas sobre estacas. Não tem mais que uma peça de 16 a 17 metros, com 3 a 9 de largo. Abriga varias familias. Não se encontram utensilios de cosinha. Os alimentos são preparados sobre pedras aquecidas ao fogo. Nada mais que uma faca e um coco de tirar agua.

Ha 50 annos, desde o estabelecimento dos missionarios inglezes, usam os taitianos dos dois sexos flores nos lobulos das orelhas. As mulheres, velhas ou moças, adornam-se de guirlandas de flores e

folhas, que fabricam com dextreza e elegancia. Em occasiões solemnes, lançam sobre os vestidos ordinarios uma tunica chamada *tiputa* feita da casca do coqueiro ou da arvore de fructa-pão, tornada muito fina e pintada de amarello e pardo.

Um domingo, fui á casa que serve de oratorio aos pretencos christãos do culto anglicano. Ao entrar, vi que todos haviam tirado seus enfeitos para recollocal-os á sahida. Alguns taitianos levavam blusas de setim negro e chapéos europeus de gosto antigo, que bastante os enfeivavam.

A raça é forte e vigorosa. É commum verem-se homens de 1m,80. As mulheres são tambem altas e robustas. Elles mais bellos do que ellas. Possuem lindas dentaduras e olhos negros, porém o nariz desgraçoso, a bocca larga e os labios grossos. Usa-se mesmo achatar o nariz das crianças, principalmente as do sexo feminino. Os cabellos são longos e abundantes, penteados em duas tranças, tanto num como noutro sexo. A pelle é cobreada e coberta de tatuagens das ancas á metade das coxas, com desenhos que representam arabescos regulares, traçados com muita arte.

Tive ensejo de assistir ás suas dansas, dignas do pincel de um pintor. Figure-se um bosque de palmeiras e arvores frondosas da zona torrida. Embaixo, cabanas abertas, com uma tropa de indigenas reunidos para gosar as delicias da tarde. Arranjados em circulo deante de uma dellas, ficam no meio, assentados, dois homens de formas herculeas, seminus, que batem cadenciadamente em tamborins. Cinco outros collossos postam-se deante delles e fazem gestos violentos, com precisão e agilidade. Parecia uma simulação de caçada ao inimigo, com gritos dissonantes e caretas espantosas. Depois, começam a se desprender do circulo. Duas mulheres deixam a fila de espectadores e põem-se a dansar e a se agitar como possesas, sob applausos freneticos. Dura a representação uns dois minutos. Após uma pausa, recomeça, e vae assim por espaço de duas horas.

A essa scena não se permite a entrada de menores.

A 1 de Maio fui testemunha de um episodio muito interessante. Celebrava-se a festa de anniversario de Luiz Philippe, rei dos francezes. O governador, Sr. Bruat, esforçava-se por divertir o povo com justas e mastros de cocanha, além de farta distribuição de viveres. A noite houve baile e fogo de artifício.

Reunião divertidíssima. Contrastes flagrantes entre a arte e a natureza. Uma franceza de sociedade ao lado de uma taitiana bronzeada. Um official do Estado Maior, em brilhante uniforme, ao lado de um nativo quasi nú. É verdade que muitos indigenas trajavam calças brancas e camisa, ao passo que outros não traziam mais que o pareo, especie de tanga curta. Vi nesse baile a rainha Pomaré. É uma mulher de 36 annos, grande e forte, muito bem conservada, com uma rara expressão de bondade. Vestia uma sorte de blusa de setim azul celeste, guarnecida de negro. Nas orelhas jasmims



enormes e á cabeça uma grinalda de flores. Tinha á mão, graciosa-mente, um bello lenço de batiste bordado e ornado de ricas rendas. Calçava meias e sapatos, o que não era seu costume. O vestido era uma presente do rei de França.

Seu esposo, mais joven, é o homem mais bonito de Taiti. Os francezes chamam-no "o principe Alberto de Tahiti", não só pela sua belleza como pelo facto de não ser mais, como o principe Alberto da Inglaterra, que o esposo da rainha. Trajava uniforme de general francez que lhe iria á maravilha, si não fossem os pés, pesados e deselegantes.

Havia ainda na festa outra testa coroada, o rei Otoume, possuidor de uma das ilhas vizinhas. Cobria-se comicamente de uma tunica amarella enxofre, calções curtos, brancos e largos, e levava os pés descalços.

As damas de companhia da rainha, em numero de quatro, mulheres e filhas de chefes, tinham blusas de musselina branca, flores nas orelhas e nos cabellos. Suas maneiras eram distinctas. Tres dessas damas dansaram a quadrilha franceza com officiaes. Com excepção dos conjuges reaes, ninguem mais, da terra, calçava meias nem sapatos. Algumas damas idosas exhibiam chapéos europeus. Outras levaram os filhos, até os de peito, aos quaes davam de mamar em publico. Em certo ponto, a rainha recolheu-se a um aposento para fumar alguns cigarros, enquanto o principe jogava bilhar.

A mesa, sentei-me entre elle e o rei Otoume. Ambos muito gentis, pressurosos em encher-me, a cada passo, o copo de agua ou vinho, e de servir-me as iguarias, perfeitamente conformados com os habitos civilisados.

Tive outras occasiões de jantar com o governador, em companhia da familia real. A rainha apparecia sempre com o seu traje nacional, e, como o esposo, de pés nus. O herdeiro da coroa, rapaz de 9 annos, estava noivo da filha de um rei vizinho. Mais velha que o principe, vivia na corte da rainha Pomaré, instruida na religião christã e nas linguas ingleza e taitiana.

Ha nas florestas de Taiti fructos delliciosos: laranjas, cocos, goiabas, fructa-pão, jacas, mangas e outros.

Fiz a Paya uma excursão com Tati, chefe dessa ilha. É um velho alegre, de quasi 90 annos, que se lembra com nitidez da segunda viagem do capitão Cook.

A nossa chegada, pelas 6 da tarde, o filho mandou matar, em honra ao pae, um leitão de 9 a 10 kilos, que se preparou á moda taitiana. Accendeu-se um grande fogo numa fossa secca cheia de pedaços de pedra. Em seguida, trouxeram muita fructa-pão partida em dois pedaços. Quando o fogo se extinguiu e as pedras se aqueceram, collocaram-se o leitão e os fructos no forno, cobrindo-se-os de pedras quentes, folhas seccas e terra. Entrementes, cuidava-se de arranjar a mesa, isto é, uma toalha de palha estendida no chão, guarnecida de folhas largas e frescas á guisa de prato. De-



ante de cada conviva, uma cuia de coco quasi chela de miti, bebida acre feita com o succo desta fructa.

Ao cabo de hora e mela os acepipes foram desenterrados. Sem duvida, o leitão não foi trinchado segundo as regras de arte nem de maneira convidativa, porém com a rapidez do relampago. Uma faca e as mãos dividiram o petisco em tantas partes quantos os circumstantes.

Cada qual recebeu um pedaço de carne e de fructa-pão sobre uma grande folha. A mesa figuravam um unico official, o velho Tati, duas mulheres e eu. Não é costume do logar comer o amphitrião com seus hospedes nem os filhos com os paes. Salvo essa cerimonia, não vi a menor prova de amor ou de carinho entre o pae e o filho. Deu-se o caso que esse ancião, nonagenario e atacado de tosse violenta, foi forçado a passar a noite numa tenda desabrigada, ao passo que o filho dormia numa cabana bem fechada.

No dia seguinte á nossa chegada á residencia de Tati, quando se aqueciam as pedras para cosinhar a refeição, vieram varios indigenas aproveitar o fogo, carregados de peixes, carne de porco, fructa-pão, bananas, suas melhores provisões de bocca. Nesse dia, entre outras coisas, serviram-nos uma tartaruga de 10 killos. Comemos numa cabana, aonde affluiram os visinhos, que tambem, a distancia respeitosa, devoravam seus alimentos. Cada um tinha em frente uma cuia de miti, onde se molhavam os pedaços de comida, que eram pescados com os dedos. Ao fim da refeição ingeriam o liquido.

Meu plano era ainda visitar o lago Vaihira, dahi a 30 kilometros, apezar de serem incommodos os passeios em Taiti por causa dos riachos que cortam a ilha. Eu usava um traje apropriado: grossos sapatos de homem, calça e blusa reforçados. Com agua pela cintura a mór parte das vezes, ao fim de 8 horas avistámos o lago. Devia ter 270 metros de diametro. Bella paizagem o envolvia. De aguas piscosas e um canal de esgottamento subterraneo que ainda não foi descoberto.

Voltámos pelo mesmo caminho, eu e meu guia. Este, dado momento, preparou uma refeição frugal, após o que repousei sobre folhas seccas.

Minha ultima excursão foi ao rochedo denominado o Diadema, por uma estrada difficil e um percurso de 3 horas.

A 17 de Maio regresssei ao navio, que deveria suspender.

No mar da China, a 2 de Julho. Sete dias depois, no porto lusitano de Macau. Desembarcámos, tendo pago ao mandarim uma taxa de 5 francos por pessoa. Este abuso não tardou em ser supprimido.

Nas ruas, grande movimento. Os estrangeiros circulam livremente. Habitações em maioria chinezas. Em meio do caminho, grupos jogam o dominó, e no interior das lojas jogam, comem, trabalham e conversam.



A 10, chegámos a Hong Kong, cedida aos inglezes em 1842. Victoria, o porto, foi fundado por europeus.

O meu intuito era tambem visitar Cantão, apesar dos perigos de que me advertiram. Armei-me das minhas pistolas, e a 12 de Julho embarquei num pequeno junco chinéz. A bordo jogavam o dominó. Outros arrancavam sons desagradaveis dum bandolim de tres cordas. Fumava-se. Palestrava-se. Tomava-se chá sem asucar em pequenas tijelas.

Findo o dia estavamos no Si-kiang, grande rio da China. Nas cercanias de Cantão augmenta o movimento de embarcações, de formas as mais extravagantes. Ha juncos de mil toneladas, com duas ordens de compartimentos, altas janellas, galerias e uma cobertura. Ao longe, vasos de guerra chinezes, achatados, com 20 ou 30 canhões. Barcos de mandarins, luxuosos, pintados, com ornatos esculpturados e pavilhões forrados de seda. Encantadores os chamados barcos de flores, enfeitados de arabescos e guirlandas. No interior ha um amplo salão e gabinetes com portas de estylo gotico. Pelos muros, tapeçarias e espelhos. Accrescem a riqueza lustres de crystal e lanternas de papel de cor, entre os quaes oscillam pequenos cestos de flores frescas, num conjuncto delicioso.

Esses barcos estão sempre fundeados. São como casas de diversões dos chinezes, noite e dia. Ahí se representam comedias, dança-se, fazem-se malabarismos, prazeres quasi sempre vedados a gente honesta.

Ha annos, permite-se ás mulheres européas entrar nas feitorias de Cantão. Eu pretendia ir á residencia dum sr. Agassiz, ao qual fora recommendada. Sem saber uma palavra de chinéz, fazia-me entender por signaes. Assim fiz ver ao meu capitão que não levava dinheiro, e que si elle quizesse ser pago, deveria conduzir-me á feitoria. Elle comprehendeu e apressou-se a satisfazer-me. Europeus que encontrei indicaram-me a direcção de Agassiz, que em breve tempo alcancei. Quando esse soube que eu viera a pé do barco á sua casa, surprehendeu-se devéras, não acreditando que eu tivesse feito o trajecto sem trabalho e sem receber insultos. Coisa nunca vista em Cantão uma mulher andar sosinha com um guia. O proprio Agassiz confessou-me que era audacia expor-me dessa maneira aos ultrajes e ás pedradas do povo. Bem que eu vira, no caminho, muita gente a gritar e a indicar-me com os dedos. Uns sahiam das lojas e formavam em torno a mim uma especie de escolta. Valeu-me a minha coragem e o meu sangue frio.

Em Cantão, depois da ultima guerra com os inglezes, os europeus, principalmente as mulheres, são detestados. Isso deriva, por certo, de uma prophecia chinéza que diz que o Celeste Imperio será um dia conquistado por um guerreiro do meu sexo.

Por sorte, um allemão, o sr. de Carlowitz, conhecedor de Cantão, offereceu-se para meu cicerone.

Poucos europeus viajam na China com as familias. Mulheres e crianças ahí vivem como numa prisão, e só podem sahir numa



liteira bem fechada. A vida é caríssima. Um apartamento razoavel, de seis quartos com cosinha, não custa menos de 3.700 a 4.300 fr. por anno. Um criado recebe de 21 a 42 fr. por mez. Uma criada de 48 a 53 fr.

Uma familia composta de quatro pessoas exige, por imposição dos costumes da terra, dez a doze criados, afóra cosinheiros, rapazolas e coolies para serviços pesados. Mesmo assim, todos são mal servidos. Um servidor não faz absolutamente o dever de outro que se ausente. Será mister esperar que este chegue.

A casa inteira sujeita-se á direcção de uma especie de intendente chamado **comprador**. Estão a seu cargo as pratarias, os moveis, a rouparia, os domesticos. Faz as compras, as contas da cosinha, toda sas despesas, enumerando, ao fim de cada mez, apenas o total sem entrar em detalhes.

A vida dos europeus em Cantão consiste em levantar pela manhã, tomar uma chavena de chá, um banho frio, almoço ás 9 horas, e cada qual aos seus afazeres. Jantar ás 4. Este consiste numa sopa de tartaruga, o **curri** (molho de cebolas, alho, gengibre e pimenta), arroz, assado, etc. Sobremesa de queijo, fructas, como ananaz, **long-yen**, mangas e **lit-chi**, sendo este, para os chinezes, a melhor coisa do mundo. Bebe-se o vinho de Portugal e a cerveja ingleza com o gelo que se importa da America do Norte a preço exorbitante. Á noite, chá.

Durante a refeição, um grande **punka** refresca o ar. É uma tela de percal branco de 3 metros por um, suspenso ao tecto por cordas fortes. Outra corda passa atravez da parede a um aposento visinho, onde um servo a acciona de maneira rithmica, produzindo agradável ventilação.

A China, para os europeus, é cara e tediosa. O chinéz, ao contrario, vive bem. Um homem ganha em média 60 **cashs** por dia, coisa de 30 centimos. Freta-se um barco por todo o dia á razão de 2 fr. 65, ou seja o sustento de uma familia de 6 a 9 pessoas. O alimento dessa gente é simples. Sua escolha é facil, bem que repugnante: cães, gatos, ratos, camondongos, intestinos de passaros, sangue de toda a casta de animaes e até lagartos, vermes e bichos mortos. O principal prato é o arroz, que tambem serve de pão. É barato. O **picoul** (56 kilos) custa de 9 fr. 30 a 13.25.

Os vestuarios de ambos os sexos compõem-se de calças largas e longas tunicas, sempre immundas. O chinéz detesta banhos e abluções. As roupas servem até apodrecerem no corpo. Os homens raspam a cabeça, excepto ao alto, donde pende o rabicho. As mulheres trazem os cabellos compridos e penteam-se uma vez por semana. Nos pés, meias cosidas e sapatos de estofa de seda ou algodão negro, com sola de papelão espesso ou camadas de feltro.

As casas populares são barracas miseraveis de pau e telha. Mobiliarío insignificante. Mas nunca faltam vasos com flores.

A melhor habitação é um barco a remos ou a vela. Emquanto o homem vae ao campo, a mulher transporta passageiros. Esses



viam em commum com a familia e as crianças que nunca os importunam. As mães remam com os filhos ás costas.

Accusam-se os chinezes de matar muitas crianças recém-nascidas, atirando-as nagua ou abandonando-as nas ruas aos porcos e aos cães famintos. Notadamente as meninas. Para os rapazes ha mais cuidado, como portadores do dever sagrado de manter os paes na velhice. Morto o pae, o filho mais velho assume a responsabilidade da familia, que lhe obedece sem limites. Lei rigorosa, cuja transgressão é punida de morte.

Revela-se o character dessa raça pelo quanto faz soffrer os animaes, e mesmo os semelhantes, em supplicios incriveis.

As mulheres ricas dão para engordar, o que entre ellas é indício de belleza.

A muito custo, graças aos bons officios de uma missionaria, consegui ver descalço o pé microscopico de uma dessas deidades. Quatro dedos estavam recurvados e fortemente apertados para a planta do pé. Livre apenas o pollegar. O tornozelo deformado. O pé não tinha mais que 12 centímetros por 4 de largo. E a dona delle, com surpresa minha, marcha naturalmente, sobe e desce escadas sem o auxilio de ninguem.

Essé costume é da alta roda. Nas espheras inferiores só se o permite ás primogenitas.

A 3 de Agosto, tive noticia de que um suiso, o sr. Vauchée, fora assassinado por piratas no trajecto de Cantão a Whampoá. Era dos nossos intimos. Ainda na vespera de sua partida divertiu-se bastante, ouvindo cantar até tarde. Um quarto de hora depois do seu embarque foi assaltado por semnumero de champans, que lhe deram tão triste fim.

Levava consigo relógios suissos para mais de 40 mil fr., cuja embalagem tivera o cuidado de fazer sem que ninguem visse. Attribute-se o fracasso aos espiões, que abundam mesmo entre os criados de servir.

Todos os dias eram crimes e violencias. Vivia-se em constante sobresalto. Um dia, em visita a um pagode de 9 andares, vimos surgir dois champans com grande quantidade de homens armados. Atravessavam um campo de arroz e vieram ao nosso encontro. Receíamos que fossem piratas. Perto de nós, o chefe delles annunciou-se na qualidade de capitão de um navio de guerra de Sião. Contou-nos em mau inglez que acabara de chegar e conduzir o governador de Bangkok, que se dirigia a Pekim. Desfeito o nosso susto, accetámos-lhe o convite de visitar seu barco. Fomos. Vimos tudo, bem que o aspecto nada tivesse de seductor.

A mais longa excursão fóra de Cantão segue a uma trintena de kilometros, subindo o rio das Perolas. Devo-a ao sr. Agassiz, que alugou para mim uma esplendida barca, encheu-a de provisões e deu-me como guia um missionario habituado a esse passelo. É a escolta mais segura que se pode ter na China. Geralmente esses homens falam o chinez e familiarisam-se com os indigenas. Em



meio do caminho, topámos uma fortaleza, que fez fogo sobre nós. Passadas varias aldeias, alcançámos o pagode senhorial, numa paizagem maravilhosa, com plantações de arroz, chá e canna de assucar.

Pelo percurso, o missionario distribuiu livros religiosos, que todos acceptavam com prazer. Os que não sabiam ler aproveitavam o papel. Assim exgottaram-se com rapidez 500 exemplares. O missionario voltou encantado e com assumpto para magnifico artigo na gazeta eclesiastica.

Fiz outra excursão com esse bom sacerdote. Vestida de homem, encaminhei-me com elle para os muros de Cantão. Acompanhou-nos o sr. de Carlowitz. Passámos ruas estreitas, calçadas de largas pedras. Casas com pequenos nichos alumliados por lampadas, noite e dia. Lojas repletas de mercadorias, onde os chinezes trabalham sentados.

Como nas cidades turcas, os que exercem as mesmas profissões são obrigados a se estabelecer nas mesmas ruas. Assim, ha ruas em que só se veem cristaes, noutras só sedas. Umas são habitadas por medicos que preparam elles mesmos, nas pharmacias, os seus medicamentos. Outras expõem mercadorias diversas, em bazares bem fornidos. Entre as casas, erguem-se os templos, cujo estylo não differe das moradas particulares. Os deuses são collocados no rez-do-chão, ao passo que os mortaes occupam os andares superiores.

O movimento das ruas é extraordinario. Matronas e donzellas fazem suas compras. Vendedores por toda a parte, com cestos a vergar de provisões. Tanto exaltam o que vendem como reclamam aos berros que se lhes dê passagem. De permeio, as liteiras dos ricos e das pessoas de distincção. E o que mais irrita: carregadores de detritos humanos com os seus potes enormes a exhalar odores insupportaveis. (\*).

As ruas são cercadas de muralhas com pequenas portas. Acontece que ás vezes passam por ellas marinheiros e curiosos estrangeiros. Mas uma chuva de pedras dá-lhes logo a entender que estão em plena possessão chinesa.

Após um labyrintho de ruellas, chegámos á campanha, sobre uma collina da qual se avista grande parte de Cantão.

Nessa cidade passei, pois, mais de cinco semanas. De 13 de Julho a 20 de Agosto. Na época mais quente do anno, de temperatura intoleravel.

Para tornar a Hong-Kong servi-me ainda de um junco chinez. Lembrei-me do desastre do sr. Vauchée e tratei de arrumar minhas bagagens em presença dos criados para mostrar-lhes que commigo os piratas perdiam seu tempo.

A 20 de Agosto, ás 7 horas da noite, disse adeus aos amigos de Cantão. E ás 9 navegava de novo em aguas do Si-kiang.

S. de S.

(\*) Visão nítida e colonial do Rio de Janeiro ao tempo dos vice-reis.



# FOLHA DE PLOTAR PARA AVIÃO

Em publicações anteriores n'esta Revista temos feito referencia á folha de plotar universal editada pelo Hydrographic Office de Washington, D. C.

A mesma repartição americana imprime tambem folhas de plotar especiaes para avião (aircraft plotting sheets) — fig. 1 — e cuja divulgação acreditamos vantajosa, não diremos para os officiaes aviadores, para os quaes constituirá assumpto familiar, porem para o meio naval, em geral, á vista de sua applicabilidade tambem á navegação maritima e, com especialidade, para os officiaes da reserva naval aérea, pelo que passamos a expôr a utilização das mesmas, seguindo a orientação das instrucções impressas no seu verso.

## OBJECTIVO

As folhas de plotar para avião publicadas pelo Hydrographic Office foram especialmente projectadas para o uso da navegação aérea. Seu emprego, entretanto, pôde se tornar extensivo ás necessidades da navegação maritima para todos os fins de plotagem.

## DESCRIÇÃO

Cada folha é traçada na projecção de Mercator, na escala de 1° de latitude = 3 pollegadas, na latitude média da folha, resultando dahí uma escala uniforme de 1 pollegada = 20 minutos no grão medio de latitude de todas as folhas. A vantagem deste arranjo torna-se clara por occasião do uso do plotador de avião com as folhas de plotar. Praticamente, em navegação, o comprimento de 1 minuto de latitude é

considerado igual a 1 milha nautica e assim será considerado nas notas e exemplos dados a seguir.

A escala de uma pollegada igual a vinte milhas foi escolhida com o fim de eliminar o erro evitavel e devido ao uso de uma escala por demais reduzida e ao mesmo tempo fornecer uma secção de folha de plotar de tamanho conveniente para abranger a zona de operações de um avião em missão de esclarecimento. As folhas de plotar, taes como se acham impressas, são, inquestionavelmente, grandes demais para uso n'um avião; porém, esse tamanho foi adoptado com o fim de reduzir o numero de folhas a um minimo e, ao mesmo tempo, permittir a superposição de dous grãos de latitude entre duas folhas subsequentes. Para obviar ao inconveniente decorrente de suas dimensões e permittir que estas sejam reduzidas, ao ser utilizada a folha, dobrando-a ou cortando-a, as rosas da agulha e as escalas de latitude e longitude estão dispostas de modo a que se possa aproveitar sempre uma das rosas e das escalas, qualquer que seja a maneira pela qual a folha tenha sido dobrada ou cortada para ser empregada.

As divisões dos grãos são do valor de 10 minutos cada uma, para auxiliar o navegador a estimar rapidamente a sua latitude e longitude approximadas, sem necessidade de compasso. Depois de alguma pratica isto pôde ser feito com notavel approximação.

Essas pequenas divisões pôdem tambem ser usadas para assigular posições pelo methodo de quadriculação da carta (*squared chart*): se esse methodo fôr usado, entretanto, o navegador deverá tomar os numeros convenientes que designem os quadrados de grão para a área a ser coberta pelas operações do dia.

## PLOTADOR DE AVIAÇÃO (Fig. 2)

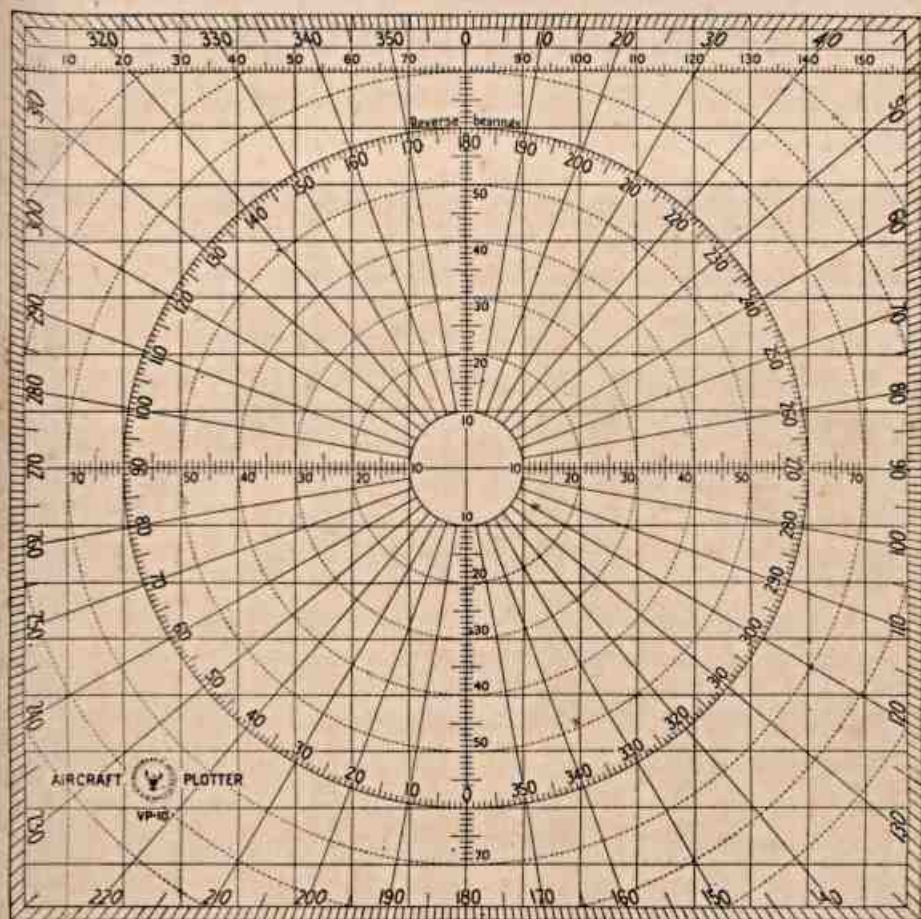
### INSTRUÇÕES

O plotador de aviação foi realizado pelo Hydrographic Office, Navy Department, como uma modificação da rosa (board) de fundear e de manobra, feito em celluloides para ser empregado seja como reguas paralelas, seja como transferidor ou como compasso. Pôde pois servir para muitos fins, entre os quaes os seguintes:

#### I — Para traçar um rumo a seguir, partir a de um ponto dado

Colloque-se o centro do plotador sobre o ponto de partida de modo que suas linhas verticaes fiquem paralelas aos meridianos da carta. Na margem do plotador marque-se sobre a carta o rumo





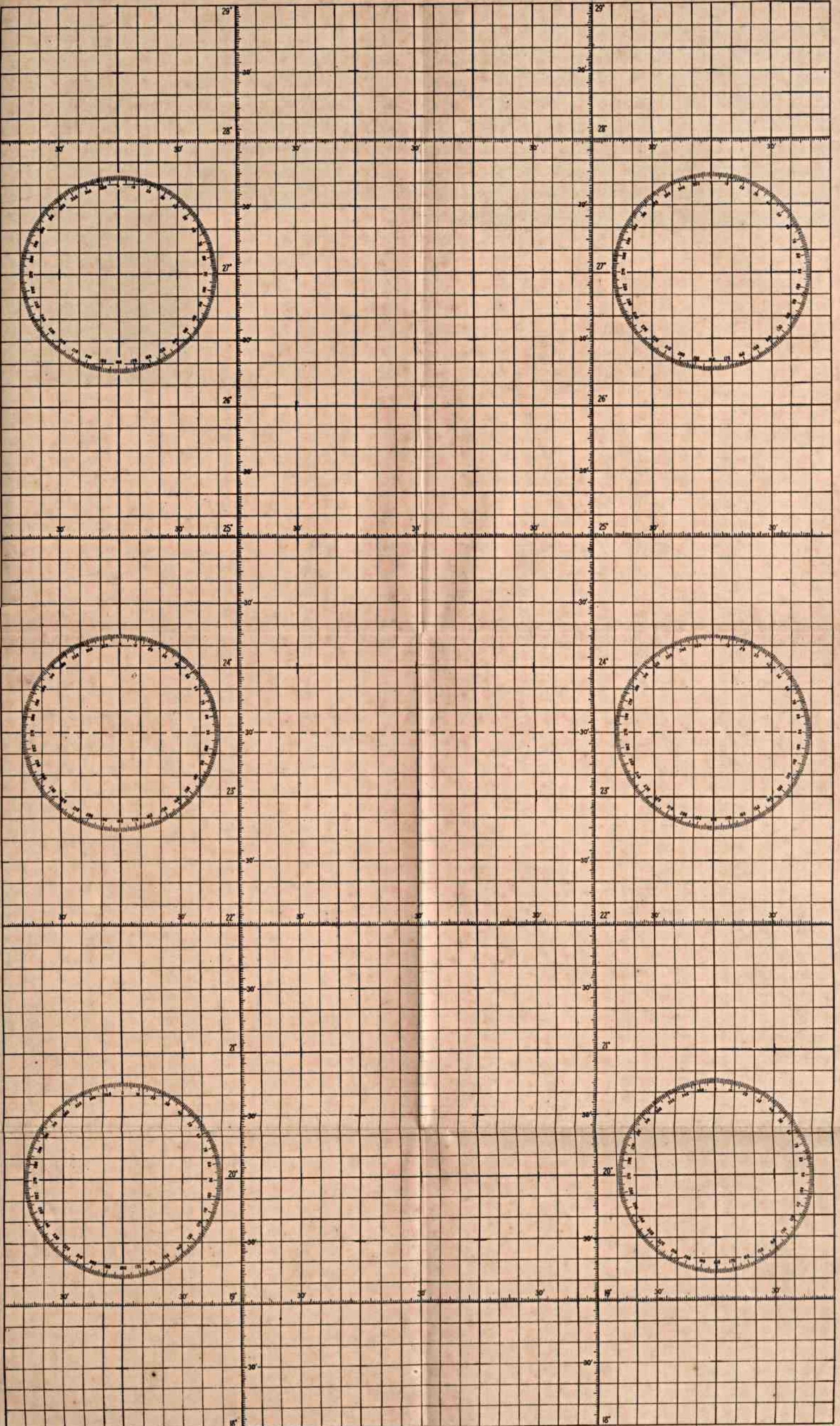
Plotador de aviação. (fig.2)



# AIRCRAFT PLOTTING SHEET

Mercator Projection: 1" Lat. = 3 inches at mid latitude

LIMITS OF SHEETS  
VP-1, 0°-11° VP-4, 27°-38°  
VP-2, 12°-23° VP-5, 39°-47°  
VP-3, 24°-29° VP-6, 48°-56°





desejado e depois, usando a margem do plotador como regua, ligue-se a marca feita ao ponto de partida. Marcações pódem também ser traçadas de modo semelhante. Como indicação útil devemos lembrar que o carimbo do Hydrographic Office e o nome "Aircraft Plotter" devem ficar situados no canto esquerdo inferior do plotador quando este collocado sobre a carta, prompto a ser usado.

## II — Para tirar o rumo da carta

Colloque-se o centro do plotador sobre a intersecção do rumo com qualquer meridiano de modo que as linhas verticaes do plotador fiquem paralelas ao meridiano; o rumo verdadeiro será lido directamente na margem do plotador.

## III — Para ser usado como reguas paralelas

Qualquer linha de uma carta póde ser transportada para outra parte da mesma, collocando uma das linhas paralelas do plotador sobre a linha original, marcando-se, na margem do plotador, os extremos da parallela que se encontre na posição desejada e unindo-se em seguida estes pontos marcados, servindo de regua a propria margem do plotador.

No caso de não passar pela posição desejada nenhuma das linhas paralelas do plotador, marcar-se-hão na carta, aproveitando a gradação das margens do mesmo, dois pontos convenientes que, depois de unidos, darão a desejada parallela.

Se o ponto pelo qual se quer fazer passar a parallela se acha a maior distancia que a largura do plotador, alinha-se uma das margens d'este com a linha original e traça-se, pela margem opposta, uma parallela com a qual se fará então coincidir, conforme a necessidade, ou novamente uma margem do plotador, para um segundo transporte, ou uma de suas linhas paralelas para ser traçada a linha na desejada posição, como foi exposto no inicio.

## IV — Para usar como compasso

O grau da latitude média de cada folha de plotar de aviação é traçado na mesma escala que a usada nas divisões do plotador de aviação. Como as folhas de plotar de aviação são construidas na projecção de Mercator, é evidente que o alto e a parte inferior d'essas

folhas não estarão exactamente na mesma escala. Assim também as divisões do plotador não correspondem, em qualquer latitude, á escala de latitudes na carta. Para obviar a esse inconveniente na utilização do plotador como compasso, transporte-se a escala de latitude da carta de plotar, nas proximidades dos paralelos dos pontos entre os quaes se quer medir a distancia, ou nas proximidades do paralelo do ponto de coordenadas a determinar, para a margem do plotador e use-se então este como escala de distancias em milhas nauticas. Para isso conseguir facilmente, torne-se translucida uma das margens do plotador lixando-a com uma lixa finissima de madeira; d'esse modo essa margem perderá o polimento proprio da cellulóide, tornando-se uma superficie aspera sobre a qual poder-se-hão fazer e apagar marcas a lapis. No caso de se desejar usar o plotador com cartas de escalas differentes é claro que esse transporte deve e pôde ser feito para cada uma das cartas usadas.

#### V — Para collocar a posição sendo dadas as marcações de dous ou mais pontos

Colloque-se o plotador de modo que suas linhas verticaes fiquem paralelas aos meridianos da carta e desloque-se o plotador, sempre com suas linhas verticaes paralelas aos meridianos, até que o raio (ou o prolongamento do raio) indicador da marcação de um dos pontos passe por este.

Feito isto desloque-se o centro do plotador na direcção do raio que representa essa marcação até se encontrar a posição em que também a marcação do segundo ponto esteja satisfeita.

O centro do plotador dará a posição exacta.

#### VI — Para usar como rosa de fundear ou de manobra

O plotador de aviação pôde ainda ser utilizado em muitos casos de resolução de problemas de rosa de fundear e de manobra.

#### EXEMPLO

A's 10<sup>h</sup> 00<sup>m</sup> um porta-aviões na latitude 31° 30' N e longitude 119° 30' W, ao rumo verdadeiro de 350°, velocidade 30 nós, expede um avião com uma velocidade de cruzeiro de 100 nós em exploração, no rumo verdadeiro de 45° até uma distancia de 150



milhas de onde deverá voltar ao navio. Declinação magnética  $15^{\circ}$  E. Vento de  $330^{\circ}$  verdadeiros, força 20 nós. Pede-se o rumo magnético de ida e a hora de volta, o rumo magnético de volta e a hora do regresso do avião ao navio. Seja  $A$  (fig. 3) a posição do porta-

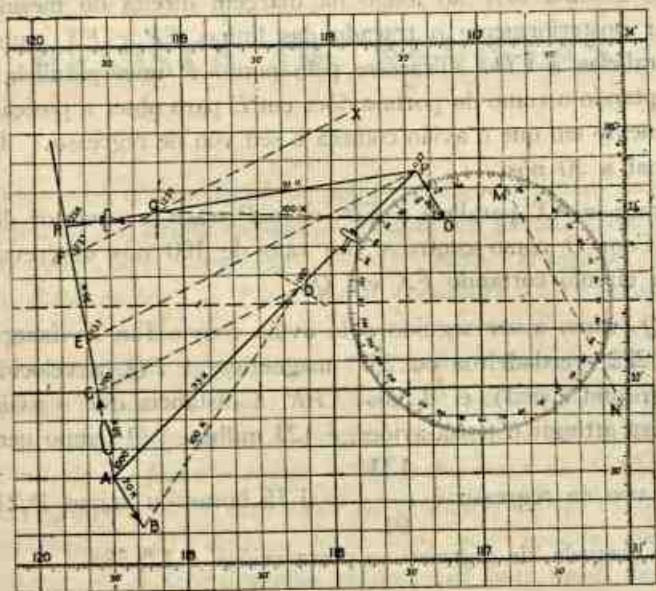


Fig. 3

aviões no momento em que o avião suspende o vôo. Trace-se o vector do vento,  $AB$ , igual a 20 nós a  $150^{\circ}$  (o rumo diametralmente oposto a  $330^{\circ}$ ). Trace-se  $AC$ , igual a 30 nós no rumo  $350^{\circ}$ , velocidade e rumo do porta-aviões. Trace-se  $AP$  igual a 150 milhas ao rumo de  $45^{\circ}$  para indicar o rumo e a distancia que o avião deve explorar. Com  $B$  como centro e o raio de 100 milhas (velocidade do avião no ar) descreva-se um arco que cortará  $AP$  em  $D$ . Ligue-se  $B$  a  $D$  para ter o rumo que o avião deve seguir com o fim de conservar-se na rota  $AD$ . Este rumo de  $34^{\circ}$  verdadeiros pôde ser lido collocando-se o centro do plotador sobre o ponto  $B$ . A declinação magnética de  $15^{\circ}$  para E. applicada a este rumo verdadeiro dá o rumo magnético de  $19^{\circ}$ . A velocidade no sólo (ground speed),  $AD$ , pôde ser lida dire-

130

ctamente no plotador como sendo 93 nós.  $\frac{130}{93} = 1,61$  horas =

93

=  $1^h 37^m$  é o tempo, depois da partida, ou seja na posição 1137 da figura, quando o avião deve iniciar o seu regresso ao navio. Ligue-se,

usando a margem do plotador como regua, *C* a *D*, posições relativas do porta-aviões e do avião no fim da primeira hora, para obter a "linha de movimento relativo".

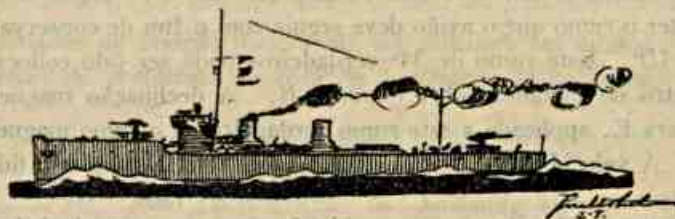
Com o plotador ainda na posição necessaria para ligar *C* a *D* trace-se a linha *MN* ao longo da margem direita do mesmo, para auxiliar posteriormente o traçado das linhas *EP* e *FX*, que devem ser paralelas a *CD*. Trace-se pelo ponto *P* uma paralela a *CD*, interceptando o rumo do porta-aviões em *E* para obter a posição d'este no momento em que o avião começa o seu vôo de regresso. Trace-se *EF* igual a 30 nós.

Trace-se *FX* paralela a *EP*. De *P* trace-se o vector do vento *PO*. Com *O* como centro e um raio de 100 nós descreva-se um arco de circulo cortando *FX* em *Q*.

*OQ*, rumo a ser seguido pelo avião com o fim de fazer a rota *PQ*, é 272° verdadeiros ou 257° magneticos. *PQ*, a velocidade no sólo (ground speed), é 91 nós. *PR*, a distancia que o avião deve voar para attingir o porta-aviões, é 123 milhas. O tempo necessario

para o vôo de regresso é  $\frac{123}{91} = 1,35$  horas ou sejam 1<sup>h</sup>,21<sup>m</sup>. A hora de chegada, de regresso ao porta-aviões, é 12<sup>h</sup> 58<sup>m</sup>.

RENATO BAYARDINO.





## REVISTA DE REVISTAS

SUMMARIO — *A accomodação no campo das construcções navaes — Panorama da Frota Inglesa — Manobras navaes francesas — Protecção aos comboios — O novo cruzador francez "La Galissonière" — Poder naval germanico — O encouraçado britannico "Warspite" — Os novos destroyers polacos — Os novos destroyers argentinos — O desenvolvimento das regiões arcticas russas — Buna, a borracha synthetica allemã — A potencia da artilharia — A pesquisa do petroleo na Inglaterra — O minerio de ferro e a paz — O fechamento do Mediterraneo e a Inglaterra — A disposição da artilharia a bordo dos navios de linha — As vedetas torpedeiras nas grandes marinhas militares — A Grã-Bretanha reforça sua base naval de Hong-kong — Navios de guerra estrangeiros em construcção na Inglaterra — O Japão e o poder naval — Navios de guerra a motor.*

### A ACCOMODAÇÃO NO CAMPO DAS CONSTRUCÇÕES NAVAES

Mesmo as pessoas menos familiares com assumptos navaes sabem que todo navio é o resultado de uma accomodação entre um certo numero de exigencias contradictorias. Esta verdade, a força de ser repetida, tornou-se um lugar commum. Mas como toda a verdade, escreve M. Rougeron em interessante estudo apparecido na *La Revue Maritime*, esta possui tambem, mais de um aspecto e pode, em certas e determinadas condições, induzir em erro.

A accomodação realizada na construcção de um navio pôde não ser feliz, quer em virtude da concepção de um determinado programma, quer por causa da realisação do proprio programma. O auctor cita o

exemplo do *Nelson* e do *Rodney*. O projecto dessas duas unidades inspirava-se no conceito de alliar á um poderoso armamento uma protecção a mais completa possível: a velocidade foi, em consequencia, deliberadamente sacrificada. Podia-se, porém, ter feito melhor. Bastava applicar os progressos technicos conseguidos em fins de 1923, que permittiam dotar essas unidades deapparehos motores mais potentes para o mesmo peso e espaço occupado e alongar sensivelmente o casco de modo a ter uma melhor utilização da potencia motora.

Relativamente aos cruzadores typo "Washington", o auctor declara em tom humoristico que elles representam uma acomodação entre a vulnerabilidade e a impotencia, de tal modo que por um lado estão a mercê dos cruzadores de batalha e por outro não podem dominar os cruzadores ligeiros que são dotados de maior velocidade.

Quando se trata de um installação industrial, diz o auctor, intervém a questão do rendimento que impõe a solução mais conveniente. Em materia militar, porém, o rendimento não é susceptivel de uma definição precisa e torna-se necessario, por outro lado, desconfiar das formulas que se transmitem de uns a outros sem que alguém se lembre de controlal-as. Por exemplo: admite-se geralmente que basta que um navio seja protegido contra o ataque da artilharia que constitue o seu proprio armamento, mas não se especifica a distancia minima á que essa protecção deve ser effectiva. Na realidade não é contra o proprio calibre que convém que um navio seja protegido mas contra o calibre de que está armado o adversario. Dahi a concepção do cruzador de batalha de lord Fisher, armado com canhões de 305 mm. e protegido por uma couraça de apenas 175 mm. de espessura. Estes navios afundaram sem esforço, nas Falklands, os cruzadores de von Spee, dotados de um armamento sensivelmente inferior. Quando, porém, na Jutlandia Beatty quiz enfrentar os encouraçados allemães, armados com canhões de 280 mm., a experiencia custou-lhe caro.

O typo *Deutschland* com artilharia de 280 mm. e protegido apenas por 120 mm. de couraça, se filia á mesma concepção dos cruzadores de lord Fisher sem que, entretanto, possua a grande velocidade que os caracteriza. E' preciso porém, não esquecer que o typo allemão foi construido sob o regimen imposto pelo Tratado de Versailles e com o deslocamento de 10.000 tons. apenas, mesmo os melhores technicos do mundo não poderiam conseguir tudo. Tudo



parece indicar que adoptando a concepção effectivada nos *Deutschland* o Estado Maior Germanico quiz realisar uma solução extrema sem de modo algum procurar conseguir uma accommodação. E assim procedendo demonstrou possuir o verdadeiro espirito militar. "O instrumento da guerra tem necessidade, para poder triumphar, de fazer sentir ao inimigo a sua propria superioridade no ponto a sua escolha. Para conseguir isso é necessario que se afaste deliberadamente da imitação de soluções de accommodação adoptadas pelo adversario".

Seja como fôr existe mais originalidade no typo *Deutschland* do que nos cruzadores typo Washington ou nos encouraçados de 35.000 tons. que todas as nações, inclusive a propria Allemanha, se pozeram a construir. "As soluções extremas, affirma o auctor, são as unicas capazes de dar ás Marinhas que não podem aspirar á supremacia, o meio de se fazerem respeitar pelas mais poderosas".

Nesta ordem de ideias um campo infinitamente vasto abre-se ao genio e á faculdade inventiva dos povos. O espirito de lord Fisher não se encontra mais no combustivel liquido, nem nas turbinas mas na applicação á marinha do motor Diesel de aviação, pesando um kilo por cavallo, motor que permittirá ao *Nelson* attingir a velocidade de 35 nós e ao *Littorio* a de 40. Isto é apenas um exemplo, pois o numero das combinações é infinito.

Em seguida, o auctor aventurando-se nos dominios da phantasia faz entrever ao leitor algumas combinações que embora sejam indubitavelmente paradoxas servem comtudo para abrir novos horizontes a uma serena meditação.

(*Rivista Marittima*, Julho/Agosto de 1937).

## PANORAMA DA FROTA INGLESA

No dia 20 de Maio, por occasião das festas da coroação dos soberanos britannicos, teve lugar no bahia de Spithead uma grande revista naval.

Foi — escreve H. Bernay no *Le Yacht* de 29 de Maio — um espectáculo magnifico em um quadro cheio de recordações historicas. Achavam-se fundeados em dez linhas paralelas, cada uma

de cerca de seis milhas de comprimento, 150 navios de guerra britannicos, 17 estrangeiros e mais de uma centena de navios mercantes.

Onze navios de linha, quatro porta-aviões, dezesseis cruzadores, sessenta e tantos destroyers, vinte e quatro submarinos e numerosas unidades menores, representavam todas as categorias de navios que constituem a Marinha Britannica. A tonelagem total das unidades presentes nas aguas de Spithead elevava-se a perto de 650.000 toneladas, isto é, metade da Frota do Imperio. Qual a differença — indaga o auctor — entre esta esquadra e a que dois annos se reunio no mesmo local afim de festejar o jubileo de S.M. George V ?

Com excepção do *Southampton* e do *Newcastle*, cruzadores de 9.000 tons, armados com XII-152 mm., as demais unidades eram as mesmas da revista precedenté. Ao pé destes cruzadores, o *London*, o *Shropshire* e o *Devonshire*, construidos durante a guerra, fazem a figura de antepassados. Os cruzadores *Conventry* e *Curlew* velhos já de vinte annos, foram rejuvenescidos com a transformação em navios contra aviões; as demais unidades da classe *C* que ha pouco excederam o limite de idade deveriam ter sido substituidas se a Inglaterra dispozesse de navios modernos para pôr em seus lugares. Outro tanto pode-se dizer dos destroyers da classe *W* que estão em serviço desde 1917 e dos submarinos *H* e *L* construidos mais ou menos na mesma epocha.

Devemos, entretanto, fazer notar que ao lado delles encontravam-se já, os destroyers das classes *G* e *H* e tambem o *Icarus* primeiro de uma serie iniciada em 1933 e completado em menos de 18 mezes. Pode-se dizer que o rapido acabamento desse navio corresponde perfeitamente á mudança verificada de dois annos a esta parte, na mentalidade dos estadistas britannicos com relação ao desarmamento.

Achavam-se presentes, tambem, os submarinos *Thames*, *Severn* e *Clyde* de 1.850 tons, que são não somente os maiores entre os construidos nestes ultimos tempos, no mundo inteiro, mas tambem os mais rapidos, dotados como são de uma velocidade que nas provas excedeu de 22,5 nós, e os submarinos mineiros da classe *Narwhal* com um deslocamento de 1.520 tons.



Mas se a Frota Inglesa este anno era praticamente a mesma da ultima revista naval, muito diversa será dentro em breve. O programma de 1935, se bem que bastante modesto, comprehendia tres cruzadores, dezeseis destroyers, tres submarinos e alguns navios-escolta. Os programmas de 1936 e 1937 prevêm a construcção de um conjuncto de navios com uma tonelagem total de 450.000 tons.: 5 encouraçados, 4 porta-aviões, 14 cruzadores, 34 destroyers, 15 submarinos e mais de cincoenta unidades menores.

Os cinco encouraçados ora em construcção (*King George V*, *Prince of Wales*, *Anson*, *Jellicoe* e *Beatty*), ficarão terminados antes de fins de 1940 mas não substituirão as cinco unidades da classe *Queen Elisabeth*. Estes navios serão submettidos a obras radicaes de remodelação que farão com que possam continuar em serviço durante muitos annos ainda.

A Marinha Britannica, conclue o auctor, entre 1927 e 1935 poz em pratica realmente, a redução da armamentos que a Inglaterra preconizava ás demais nações. Agora, porém, que despertou do erro tudo faz para voltar rapidamente ao mais alto nivel.

(*Rivista Marittima*, Julho/Agosto de 1937).

## MANOBRAS NAVAES FRANCESAS

O grosso da esquadra do Mediterraneo á que se incorporou em Bizerta o cruzador *Colbert*, deixou este ultimo porto em 18 de Maio e depois de ter escalado em Oran seguiu para o golpho de Gasconha afim de fazer junção com a esquadra do Atlantico. As duas esquadras reunidas constituent temporariamente a *Frota de Alto Mar*.

A primeira parte das manobras entre as duas esquadras e os sectores da defesa da 2.<sup>a</sup> região maritima, terminou no dia 25 de Maio. Esses exercicios pozeram em opposição o partido vermelho, constituído por cinco cruzadores ligeiros e seis contra torpedeiros, e o partido azul comprehendendo a esquadra do Atlantico com a 2.<sup>a</sup> divisão de encouraçados, a 2.<sup>a</sup> divisão ligeira capitaneada pelo cruzador *Emile Bertin*, a 2.<sup>a</sup> flotilha de contra torpedeiros, a 2.<sup>a</sup> flotilha de submarinos e o navio porta aviões *Béarn*.

Ambos os partidos dispunham de numerosas esquadilhas de hydro-aviões de esclarecimento, bombardeio e vigilancia. O partido vermelho, sob as ordens do vice-almirante Abrial, commandante da esquadra do Mediterraneo, tinha por missão incursionar nos sectores da defesa da 2.<sup>a</sup> região. O partido azul deveria oppor-se com todos os seus recursos a tal acção e, por consequente, o vice-almirante Laborde, commandante da esquadra do Atlantico, fazia suspender seus navios na manhã de 23. No dia seguinte, em condições de tempo favoraveis, teve lugar a acção geral entre os dois partidos, terminando as 20 horas; navios e aviões recolheram-se, então, aos ancoradouros que lhes haviam sido designados.

No dia 27, o Ministro da Marinha, com pavilhão a bordo do *Dunkerque* e escoltado pelo contra torpedeiro *Milan*, passou em revista a frota composta de 42 unidades, tendo por essa occasião voado 11 esquadilhas aereas com um total de 60 aparelhos. (*Le Yacht, La Dépêche*).

(*Revista Marittima*, Julho/Agosto de 1937).

### PROTECÇÃO AOS COMBOIOS

O lançamento ao mar do navio-escolta *Bittern* deu ensejo á *The United Services Review* em seu numero de 8 de Julho, para fazer as considerações que se seguem sobre o importante assumpto.

O *Bittern* é a terceira unidade da nova cathegoria de navios, oficialmente classificados como "navios-escolta". Embora tenha sido precedido por duas outras unidades da mesma classe, o *Bittern* será a primeira a desempenhar o serviço para que foi projectada, por isso que a primeira, o *Enchantress* foi modificada para servir como yacht do Almirantado e a outra, o *Stork*, foi adaptada para navio hydrographico. O *Bittern* deslocará 1.190 tons. e será propulsionado por turbinas com a potencia de 3.300 HP., calculadas para lhe imprimirem a velocidade de 18 nós.

A característica mais interessante do navio, porém, é o seu armamento que consistirá em seis canhões de 4 pollegadas, em reparos de grande angulo de elevação; isto faz crer que, acompanhando o comboio, o navio-escolta será mais particularmente en-



carregado da protecção contra os aviões. Sem duvida alguma esses navios valorisarão muito mais o seu comparativamente reduzido deslocamento e o pequeno calibre de sua artilharia, exercendo aquelle encargo, do que se os seus canhões fossem montados unicamente para o tiro directo contra navios de superficie ou submarinos.

E' evidente que, em uma guerra futura, o ataque aereo, segundo todas as probabilidades, se tornará a mais formidavel ameaça para a navegação mercante. Parece, entretanto, discutivel que o systema de comboios seja o melhor meio para combater tal perigo. Uma grande reunião de navios offerece aos aviões de bombardeio, um alvo muito mais attrahente do que unidades isoladas. Por outra parte, um grupo numeroso pode offerecer uma concentração de defesa muito mais poderosa. Existem, entretanto, outros riscos á serem considerados, pois que nas aguas sobre as quaes voam aviões inimigos, é muito provavel que submarinos se encontrem em actividade.

O typo *Bittern* terá sufficiente raio de acção para permittir a sua utilização atravez de zonas bastante vastas; sua velocidade será sufficiente para permittir que descreva circulos em torno de qualquer comboio e possa repellir qualquer submarino, mas não para alcançar qualquer corsario de superficie. Provavelmente a composição mais conveniente para a escolta de um grande comboio será a constituida por um grande cruzador com artilharia de 6 pollegadas, dois destroyers e um navio-escolta. Uma cousa, porém, pode-se considerar como toleravelmente certa: quaesquer que sejam as unidades escaladas para escolta de comboios, haverá sempre o perigo de que ellas encontrem navios inimigos maiores e mais poderosos. Os allemães assim procederam na Guerra Mundial, em seus esforços para destruir os comboios scandinavos, de tal modo que, por fim, a Grã-Bretanha teve de empregar seus encouraçados antigos para protecção. O ataque no alto mar aos navios mercantes, nos moldes seguidos pelo *Emden*, só poderá causar sério damno aos comboios, se para isso forem utilizados navios sufficientemente poderosos para dominar os navios da escolta.

E' muito possivel que convenha ao inimigo empregar grandes navios nessas operações, ainda que só com sacrificio possa afastal-os do grosso das forças. Assim, tem sido lembrado que os denomi-

nados "encouraçados de bolso" allemães constituiram corsarios ideaes, devido á sua alta velocidade e grande raio de acção (15.000 milhas approximadamente), o que estabeleceria um bello problema tactico para o Estado Maior Britannico resolver — o emprego de navios capitaes para enfrentar tal situação.

O comboio não é geralmente considerado como uma precaução necessaria no alto mar, mas apenas atravez de zonas perigosas; o esclarecimento aereo, porém, veio introduzir um novo elemento de ameaça, augmentando consideravelmente as possibilidades de ataque dos corsarios de alto mar. Apparelhos de reconhecimento, com uma visibilidade que pode ir até 100 milhas em condições atmosphéricas favoraveis, e com uma velocidade de 200 milhas por hora neutralisam, de certo modo, as virtudes do processo de orientação (routing) do trafego que tão efficaz se mostrou durante a Grande Guerra, quando os submarinos, que eram o principal inimigo, não tinham uma visibilidade superior á uma legua.

Dia virá, sem duvida, em que os grandes aviões typo bote, serão capazes de patrulhamento oceanico e de prevenir a presença de um corsario de alto mar; esse dia, porém, ainda não chegou. Nesse interim as circumstancias militam todas em favor do corsario provido de aviões e catapulta e dotado de uma velocidade que lhe permita alcançar rapidamente qualquer navio mercante descoberto pelos seus apparelhos.

## O NOVO CRUZADOR FRANCEZ "LA GALISSONIERE"

Na historia da architectura naval encontram-se muitos navios que constituiram verdadeiros fracassos — em gráo maior ou menor e outros nos quaes a eterna accomodação de requisitos diversos foi conseguida com mais ou menos exito. Alguns, como o *Furst Bismarck* terminaram o seu periodo de actividade sem ter tido occasião de revelar seus defeitos, outros como o antigo *Lord Clyde* e o *Marshal Ney* foram postos na "lista negra" em consequencia de defeitos de construcção ou installação, sem que os seus respectivos planos fossem defeituosos. Passando em revista os cruzadores de todas as marinhas, encontraremos grande numero de navios mediocres, uma boa proporção de máos e alguns de notavel mereci-



mento. Entre estes ultimos podem ser incluídos o antigo *Inconstant*, o *Dupuy de Lôme*, o *Blenheim*, o segundo *Esmeralda*, o *Bayan* e ao que parece, o novo cruzador francez *La Galissonière*.

As linhas geraes do casco baseam-se nas do bem succedido *Emile Bertin*, completado em 1934, o qual, por sua vez, teve como modelo os *Tourville*, e *Algerie* — uma sequencia de rapidos e economicos navios de 10.000 tons.; o traçado das superestructuras é notavel, permittindo uma pôpa excepcionalmente longa para a accomodação da arnia aerea.

Occorre immediatamente comparal-o com o *Amphion* britannico, pois que ambos são do mesmo typo e identico deslocamento; tudo considerado, o navio francez leva a palma. As dimensões de ambos são as seguintes:

*La Galissonière* - 587,1/2 x 57,1/2 x 17,1/2 pés (max.) 7.600 tons.

*Amphion* - 560,0/0 x 56,3/4 x 15,0/0 pés (med.) 7.000 tons.

As formas do cruzador francez parecem ter sido muito felizes, pois que todos os navios da classe, até agora completados, conseguiram a velocidade de 35 nós; o *La Galissonière* desenvolveu 35, 42 com a potencia de 96.000 HP. nas suas provas de 8 horas, embora projectado para 31,5 nós com 84.000 HP. Os Algarismos correspondentes do *Amphion* são 32,5 nós com 72.000 HP. — uma velocidade mais elevada com uma potencia menor — mas como os navios britannicos nunca são forçados durante as próvas para excederem suas velocidades e potencias estipuladas, a comparação não pode ser levada mais longe.

A classe consiste do *La Galissonière*, completado em 1935 e *Jean de Vienne* terminado no anno seguinte; o *Gloire* e o *Marseillaise* entraram em serviço na primavera do corrente anno e o *Montcalm* e o *Georges Leygues*, retardados em consequencia de grêves, terminarão suas experiencias ainda este anno. Elles constituem uma resposta aos cruzadores allemães da classe *K*, de 6.000 tons. armados com IX-6 pol. dispostos em tres torres triplices, uma a vante e duas a ré. O navio francez tem duas de suas torres triplices a vante e uma a ré, tendo sido, evidentemente, projectado para caça;

as torres são construídas com couraçamento de 5,1/4 pol. nas faces e poderão resistir, ao que se diz, a projectis de 6 pollegadas. Pelo travéz das chaminés encontram-se dois canhões antiaereos de 3,5 pol. e, collocados entre elles, dois tubos de torpedos de 21,7 pol. em montagem dupla. Existem no castello, na altura do passadiço, quatro pares de metralhadoras.

Uma característica do navio é a abundancia de guindastes; dois pequenos á meia não para o serviço dos escaleres, um de cada lado do mastro principal e outro na pôpa, para manobras dos aviões. Este ultimo é utilisado conjunctamente com o dispositivo Hein de amerissagem — uma faixa de lona reforçada, que se larga e é rebocada pela pôpa e sobre a qual o avião pode pousar com o navio em movimento; a faixa é, então, alada de bordo, até que o aparelho possa ser engatado no guindaste e içado. Dahi o grande espaço livre na pôpa, que parece prodigamente desperdiçado, e a fórma quadrada da mesma. Por baixo do mastro principal fica o hangar que pode receber quatro aviões. No *Amphion* foi installada a catapulta fixa conteirada pelo travéz em lugar do modelo giratorio que occupa tanto espaço, mas os franceses ainda não chegaram até ahí.

O *La Galissonière* tem uma couraça lateral de 3 a 4,3/4 pol. em uma extensão de quasi 400 pés, e um convez de 1,1/2 pol., sendo, por conseguinte, tão bem protegido como os melhores cruzadores de apoz-guerra.

Os diversos navios da classe são dotados de turbinas Rateau ou Parson e de quatro caldeiras tubulares Indret; o abastecimento de oleo combustivel é de 1.500 tons. ou sejam menos 225 tons. do que o *Amphion*.

O *La Galissonière* teve sua quilha batida em Brest em Novembro de 1931 e iniciou suas provas em fins de 1935; elle precedeu o *Amphion* de doze mezes, mas de um modo geral seus planos parecem mais avançados. Torres triplices, hangar para receber o dobro de aparelhos, dispositivo de amerissagem Hein, protecção consideravelmente superior, capacidade para andar 35 nós, um canhão de 6 pol. á mais e uma pesada bateria antiaerea, demonstram que os franceses souberam tirar partido do excesso de 600 tons. que o navio tem sobre o *Amphion*.

(U. S. Naval Institute Proceedings, Agosto de 1937)



## PODER NAVAL GERMANICO

Tem sido objecto de muita especulação em nosso paiz o effeito provavel do rearmamento naval britannico sobre o programma de construcções da Allemanha. Pelo accordo naval anglo-germanico, assignado em 1935, a Allemanha voluntariamente acceptou a proporção de 35% da tonelagem total britannica, reservando-se, contudo, o direito de ajustar as proporções de certas cathegorias, especialmente a dos submarinos. A tonelagem total britannica, porém, existente e projectada em principios de 1935, é inteiramente diversa da que hoje se verifica.

Varios rumores tem ultimamente circulado relativamente á provavel resposta allemã á nossa intensa expansão naval. Um recente artigo do commandante Giese, que se sabe ter obtido approvaçãõ official, dissipa esses rumores contradictorios e esclarece o assumpto. Esse artigo, que appareceu em primeira mão no *Börsen Zeitung*, é praticamente uma revista do programma de seis annos iniciado em 1935. Segundo o commandante Giese não haverá alteração de planos que affecte a tonelagem total a entrar em serviço em 1941 e que se eleva á 420.000 tons. A esquadra allemã constará de cinco navios capitaes, tres "navios encouraçados" da classe *Deutschland*, dois porta-aviões, quatorze cruzadores, quarenta destroyers e torpedeiros e cerca de 23.000 tons. de submarinos. Dos navios capitaes, dois de 26.500 tons. cada um, já foram lançados; dois de 35.000 tons. cada um, se acham nas carreiras e o quinto ainda não teve sua quilha batida e não foi annuciado á que typo pertencerá.

A classificação dos *Deutschland* como "navios encouraçados" é algo interresante. Ella não confere á essas tres unidades a cathegoria de encouraçados na expressão consagrada do termo; por outro lado frisa sua couraça, embora não se ignore que é uma das características que os torna relativamente fracos para navios capitaes. Considerando o seu armamento (VI-11 pol.) e seu raio de acção (16.000 milhas com marcha economica), o seu deslocamento deixa uma margem pequena para peso da couraça. Tres desses navios encontram-se em serviço mas a primitiva ideia de construir cinco, foi abandonada.

Julgamos poder concluir, embora este ponto não tenha sido bem esclarecido, que a tonelagem economisada com o abandono dos

dois ultimos "encouraçados de bolso", será utilizada na construção de submarinos. O commandante Giese dá a entender isso, quando declara que as 23.000 tons. de submarinos previstos para 1941, no programma sexennal primitivo, é apenas 45 % mais ou menos do limite dessa categoria suggerido pelos delegados germanicos durante a conferencia de que resultou o accordo de Londres.

Desde que a Allemanha reiniciou a construção de submarinos, tem concentrado seus esforços nos pequenos typos. O resultado é que a produção numerica tem sido maior do que a de qualquer outra potencia para uma mesma tonelagem total. Assim existem actualmente em serviço 24 submarinos de 250 tons. 5 de 500 e mais cinco em construção. Os navios menores tem uma velocidade de 13 milhas na superficie e dispõem de tres torpedos e uma metralhadora; sua função é a de defesa da costa do Baltico.

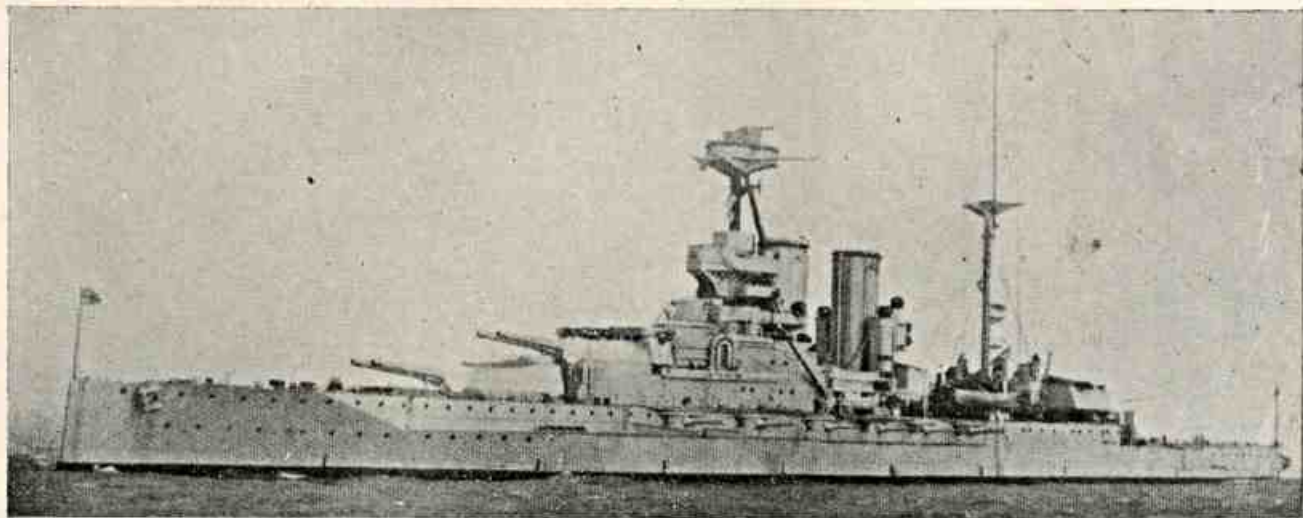
Quanto aos grandes destroyers a Allemanha possui 16 de 1.625 tons. e 6 de 1.811, todos em construção; 12 de 800 tons. (classificados como grandes torpedeiros), em serviço e um grupo de outros pequenos. Dos 14 cruzadores mencionados como constituindo o total em 1941, seis são de 6.000 tons.; dois de 10.000 cada um, foram lançados e um terceiro, do mesmo typo, armado com VIII-8 pollegadas, está na carreira. O primeiro dos dois porta-aviões de 19.500 tons. ainda está para ser lançado; a sua quilha foi batida ha pouco tempo.

(*The United Services Review*, Agosto de 1937).

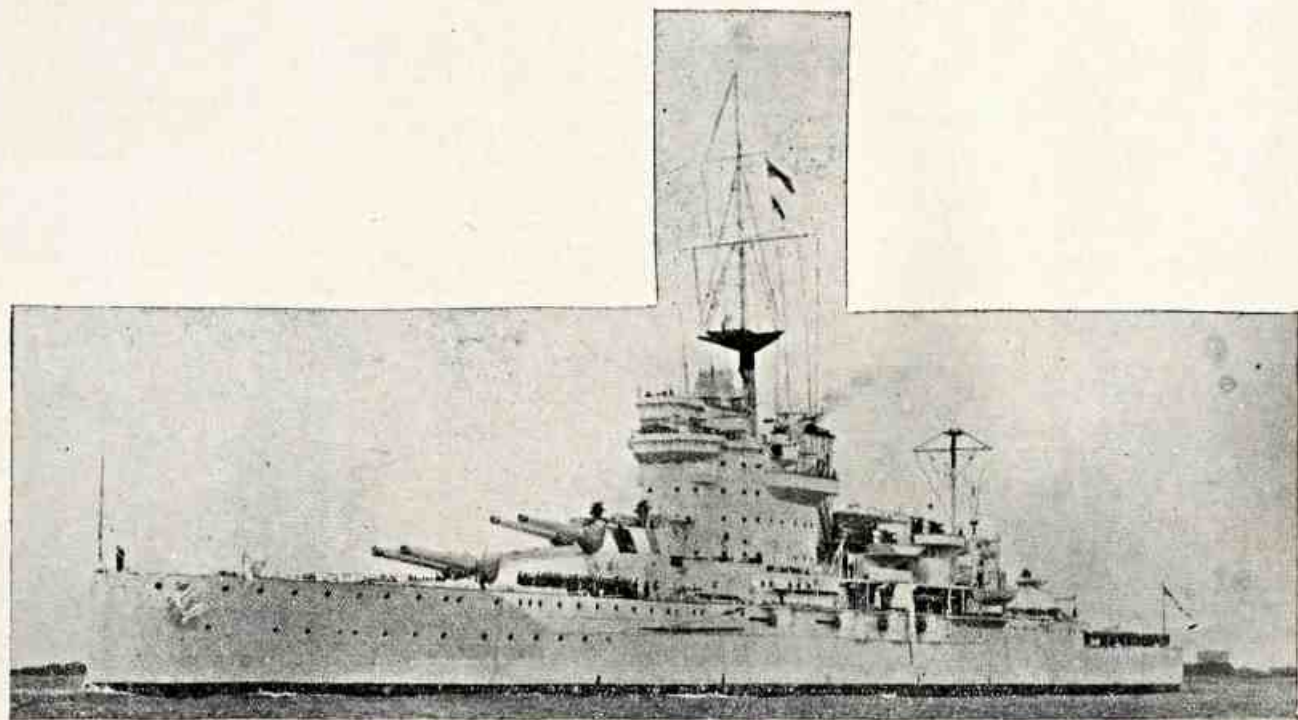
### O ENCOURAÇADO BRITANNICO WARSPITE

Nunca um navio de guerra foi mais radicalmente transformado do que o encouraçado *Warspite* de 31.000 tons. de deslocamento, em virtude das obras de remodelação por que acaba de passar em Portsmouth e que custaram a somma de 2.269.263 libras esterlinas, ou seja pouco menos do que o custo original do navio ao ser completado em 1914 e que foi de 2.500.000 libras. Officialmente designada como "grandes reparos", a remodelação, na realidade foi praticamente, a reconstrução integral do navio. Novas machinas e caldeiras absorveram para mais de meio milhão de libras, novos reparos para os canhões mais um quarto de milhão e a reconstrução do casco 172.423 libras. Estes algarismos representam apenas as despesas com os fornecimentos, sendo o restante da despesa total, representado pela mão de obra no estaleiro e outros itens extraordinarios.





O encouraçado "Warspite", em 1914. Duas chaminés.



O encouraçado "Warspite" deixando Portsmouth depois da sua reconstrução.



Quando concluído em 1914, o navio possuía duas chaminés, estando a de vante logo apoz o mastro tripode. Na batalha da Jutlândia a excellencia de sua construção ficou demonstrada, pois o navio foi alvo do fogo concentrado do grosso da esquadra inimiga sem que tivesse soffrido avarias vitaes, embora o seu aparelho de governo tivesse enjambrado no momento critico. Ha cerca de doze annos o *Warspite* soffreu largos reparos que custaram mais de um milhão de libras; nessa occasião foram introduzidas algumas modificações, inclusive a remodelação da plataforma do mastro, dos passadiços, foram accrescentados *bulges*, a chaminé de vante em cotovelo recurvada passou a descarregar na de ré e a artilharia anti-aerea foi duplicada. Na remodelação actual o numero dos canhões antiaereos foi, novamente, augmentado, foram adicionados um hangar, uma catapulta e quatro aviões, a espessura dos convezes encouraçados foi accrescida como protecção contra o tiro mergulhante e as bombas aereas e o armamento secundario diminuido de 12 para 8 canhões de 6 pollegadas. A artilharia principal continuou inalterada, mas os reparos dos canhões foram modernizados e acredita-se que a elevação tenha sido augmentada. Como se poderá ver nas duas photographias que estampamos, foi removido o mastro tripode e em seu lugar installada uma superstructura completamente nova para o passadiço e plataformas, de certo modo semelhante á do *Nelson*.

De um modo geral pode-se dizer, portanto, que o *Warspite* é praticamente um navio novo. Os encouraçados da mesma classe *Queen Elisabeth* e *Valiant* estão sendo submettidos á mesma remodelação, respectivamente nos estaleiros de Portsmouth e Devonport, esperando-se que possam retomar o serviço activo em 1939.

(*The Navy*, Agosto de 1937).

## OS NOVOS DESTROYERS POLACOS

Encontramos no *The Navy* de Agosto, um interessante artigo sobre os dois novos destroyers polacos *Grom* e *Blyskawica* ultimamente construidos na Inglaterra para a joven Marinha Polaca. Na impossibilidade de reproduzil-o na integra, vamos transladar apenas alguns trechos.

Aconteceu por mais de uma vez no passado que navios de guerra construídos na Grã-Bretanha para paizes estrangeiros, antecipassem a execução de idéias e dispositivos mais tarde adoptados nos projectos britannicos. Assim podemos citar o primeiro *Esmeralda*, construído por Elswick para o Chile, com convez protegido, um canhão de 10 pollegadas á vante e outro á ré, que servio de modelo para a classe *Mersey* britannica; o *Kongo*, construído por Vickers, contemporaneo do *Princess Royal* e precursor do *Tiger*; os encouraçados brasileiros *S. Paulo* e *Minas Geraes* construídos respectivamente em Barrow e Elswick, com as suas torres superpostas, ao mesmo tempo que a classe *Vanguard*.

O novo destroyer polaco *Grom*, ultimamente terminado, vem talvez, augmentar essa lista, pois ao que parece o seu plano terá sido anterior ao projecto das classes britannicas *Tribal* e *Javelin*; em todo o caso, é facto que aquelle navio tem a prioridade de certos dispositivos que devem apparecer nos destroyers britannicos ora em construcção.

Assim, para começar, o *Grom* e o *Blyskawica* são os primeiros destroyers construídos na Inglaterra que possuem artilharia em montagens duplas e tem uma só chaminé, com a excepção unica do *Zephir* construído em 1895 e que tambem tinha uma unica chaminé. Attribute-se indifferentemente á esses navios o deslocamento standard de 2.011 tons, e o de 1.975, mas a tonelagem official é de 2.000. Medindo de comprimento 374 pés, são cerca de 36 pés mais compridos do que os mais recentes *leaders* britannicos; a bocca é de 37 pés e o calado de 10  $\frac{3}{4}$  e com essas dimensões excedem de 120 tons, os seus congeneres britannicos da classe *Tribal*, embora não tão fortemente armados. A artilharia comprehende sete canhões de 4,7 pollegadas, sendo um canhão isolado no castello, um par á elle superposto e dois outros pares a ré. Além disso encontram-se quatro canhões anti-aereos de 40mm, em duas montagens duplas por ant á ré da chaminé, uma de cada bordo. Completam o armamento seis tubos de torpedos de 21 pollegadas, em duas montagens triplices e dois lançadores de bombas de profundidade; os navios possuem todo o equipamento necessario para lançar minas.

O *Grom* é construído quasi completamente de aço galvanizado, em sua maor parte de qualidade especial. O seu casco é excepcionalmente bem sub-dividido de popa á proa, por anteparas transversaes

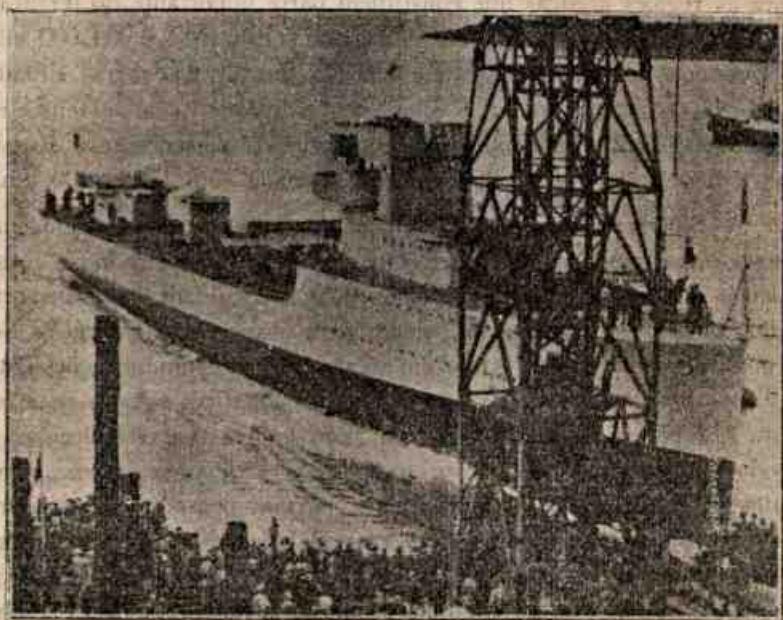


e longitudinaes e a proa reforçada para romper gelo, o que tambem terão os novos destroyers britannicos. O mastro de vante é montado sobre uma solida base tripode e o de ré foi substituido por um suporte para a antenna da telegraphia. O passadiço é amplo, confortavel e recurvado de modo a proporcionar facil escoamento ao vento. Duas caldeiras e duas turbinas Parsons imprimem ao navio a velocidade de 39 nós com a potencia de 54.000 HP.

Os dois navios foram inteiramente construidos por John Samuel White & Co. de accordo com os requisitos apresentados pelas altas auctoridades navaes polacas.

### OS NOVOS DESTROYERS ARGENTINOS

O primeiro dos sete destroyers argentinos de 1.350 tons. que estão sendo construidos na Inglaterra, foi lançado ao mar em Julho



Lançamento do destroyer "Entre-Rios"

ultimo, dos estaleiros de Messrs. John Brown & Co. Ltd. de Clydebank e baptisado com o nome de *San Juan*; o outro navio igual, em construção pela mesma firma, receberá o nome de *San Luis*.

Esses nomes já foram usados por dois navios hydrographicos que terão agora de ser rebaptisados.

Os dois destroyers que estão sendo construidos por Cammell Laird & Co. Ltd. de Birkenhead devem ser denominados *Missiones e Santa Cruz*. Até agora ignora-se se já foram escolhidos nomes para os tres navios encomendados a Vickers-Armstrong Ltd. de Barrow in Furness, tendo sido lembrados como provaveis *Corrientes, Entre Rios e Andes*.

(*The Navy*, Agosto de 1937)

## O DESENVOLVIMENTO DAS REGIÕES ARCTICAS RUSSAS

A instalação de uma expedição scientifica russa sobre a banquise, nas proximidades do polo Norte, veio chamar a attenção mundial para as regiões arcticas que constituem parte importante do territorio da U. R. S. S., pois que têm a superficie total de 3.900.000 kilometros quadrados e representam quasi a metade das terras situadas ao norte do circulo polar. Ellas são avaliadas, com effeito, em 8.200.000 km<sup>2</sup> e as maiores areas, depois da pertencente á Russia, são a Groelandia com 1.850 km<sup>2</sup> e o Canadá com 1.750.000 km<sup>2</sup>.

A Siberia, cujas reservas mineraes e florestaes são extremamente importantes, não pode ser convenientemente explorada em consequencia de sua propria immensidade e das difficuldades de transporte, sendo o Transsiberiano insufficiente para assegurar o trafego. Sob o ponto de vista militar e tambem economico, as communições entre a Russia propriamente dita e as costas do Pacifico, sahidas possiveis para o Japão e America Occidental, não podem ser estabelecidas de modo satisfactorio. Por esse motivo, os dirigentes russos, muito antes da implantação do bolchevismo, haviam pensado em assegurar as communições entre as duas extremidades do Imperio e simultaneamente a exportação dos productos originarios da Siberia, passando pelo Norte, ao longo das costas banhadas pelos mares polares. Já no seculo XVI, quando Hespanha e Portugal monopolisavam as rotas do Sul para a China e para a India, havia sido procurada a passagem do Nordeste; a expedição de Sebastião Caboto mallogrou-se nas costas da Laponia e desde então as explorações para o Norte foram feitas exclusivamente por via terrestre. Em meados



do século XIX a passagem marítima voltou á actualidade e em 1876 Nordenskiöld effectuou a travessia completa ao longo das costas do norte da Sibéria, invernando porém, em viagem. No começo do século XX, uma sociedade norueguesa fundada por Jonas Lied, obteve do governo tsarista uma importante concessão para exploração florestal, devendo os productos ser transportados fluctuando no Obi e no Yenissei até ao mar de Kara onde seriam embarcados em navios para expedição para a Europa. Em 1913, Fridtjof Nansen effectuou a viagem a bordo do navio *Correct*.

Apezar do exito obtido, as travessias eram aleatorias, cheias de perigos e o seu character de expedição interdizia a organização de um serviço commercial com regularidade e segurança. Assim, se de um lado necessidades do estudo e da previsão do tempo e da observação das massas de gelo em movimento excediam as possibilidades de um empreza comercial normal, força é confessar, por outro lado, que aquelles meios de acção encontravam-se, ainda em sua infancia. Foram a telegraphia sem fios e a aviação que revolucionaram as condições da existencia nas regiões arcticas e diminuíram as difficuldades em que esbarraram os primitivos exploradores porque o avião permite sobrevoar as aguas do Oceano Glacial Arctico, estudar a posição e o deslocamento dos gelos e indicar pela telegraphia aos navios quaes as passagens livres de gelo. Assim, desde 1918 o governo sovietico, desejoso de tirar partido das riquezas da Sibéria, emprehendeu a construcção de uma grande rede de estações polares munidas de T. S. F. e de instrumentos meteorologicos; essas estações em numero de 3 em 1918 passaram actualmente á 77. Ellas fornecem aos navios e aviões todas as informações metereologicas necessarias para guial-os, de modo que presentemente a travessia do Oceano Glacial nos dois sentidos foi tornada possivel. Actualmente, cada verão, passam navios com toda a regularidade, de Mourmansk na Russia Européa para Vladivostok, atravez do estreito de Behring. O numero desses navios elevou-se a 14 em 1936.

Essas travessias "totaes", porém, são menos interessantes sob o ponto de vista economico do que as "expedições" tendo como objectivo o transporte, para os centros consumidores, dos productos fornecidos pelo hinterland siberiano. Entre essas expedições annuaes, que tem lugar quando o frio afrouxa parcialmente suas garras, a mais importante é, sem contestação, a do mar de Kara no qual desaguum os

dois maiores rios siberianos, o Obi e o Yenissei. Vimos que antes da revolução russa, a rota ligando os portos da Europa do Norte ao mar de Kara tinha sido seguida por alguns cargueiros mas irregularmente e a custa de serios perigos. Hoje, graças ao avião e á telegraphia sem fios, a viagem se effectua sem difficuldades e muito mais rapidamente. O numero de navios que realisaram a travessia passou de 5 em 1922 para 36 em 1936 e a tonelagem transportada, de 13.627 para 172.000 respectivamente.

De alguns annos a esta parte, a expedição do mar de Kara é um acontecimento importante no commercio de madeiras. Os pinheiros e abetos provenientes das immensas florestas da Siberia e que formam actualmente a unica exportação, attingem á uma cifra impressionante; pode-se avaliar em mais de 500.000 o numero de arvores derrubadas annualmente e, no entanto, esse numero representa pouco mais 1 % do que poderia ser cortado sem diminuir o valor total das florestas siberianas.

Asseguradas assim, de modo satisfactorio, as communicações com o mundo exterior, poude ser emprehendo o desenvolvimento do territorio regado pelo Obi e pelo Yenissei. Foram creadas cidades como Port Igarka (14.000 habitantes) sobre o Yenissei na latitude de 67°27', Novi Port sobre o Obi, Kirowski (35.000 habitantes) na península de Kola onde foram descobertas jazidas de opalite actualmente em exploração. Animado por esses primeiros resultados o governo russo estendeu mais longe a sua actividade e desde 1933 varias expedições tem sido encaminhadas para a foz do Lena dobrando a península de Taimir pelo estreito de Vilkitski. Essa empreza é muito mais difficil porque o estreito, mesmo no verão, é obstruido por enormes massas de gelo; entretanto, graças ao emprego de navios quebra-gelo, 13.000 tons. de mercadorias poderam ser transportadas em 1935 para a embocadura do Lena. Foi recentemente creada a cidade de Nordvich na costa de Yakutia, na foz do rio Katanga. O solo é rico em sal, carvão e petroleo. Espera-se começar em 1938 a exploração intensiva do sal, o que interessará vivamente as pescarias do norte da Siberia, cujo sal actualmente é transportado do Mar Negro, quer pelo Transsiberiano, quer pelo Mediterraneo, Atlantico, canal de Panamá, Oceano Pacifico até ao extremo leste e dahi por estradas de ferro ou transporte fluvial aos locais de utilização. Quanto ao petroleo elle será mais tarde refinado no proprio local



para o consumo da zona e abastecimento dos navios e aviões. A 200 kilometros ao norte de Igarka foi creada outra cidade — Nordvisk, no centro de uma região onde se encontra nickel e carvão de pedra em pequena profundidade, e que terá como porto de exploração outra cidade nova — Dudinka. Para atingir as minas, acha-se em construção uma estrada de ferro ligando os dois centros.

O povoamento dessas regiões veio crear uma serie de problemas praticos que foi necessario resolver simultaneamente, sob pena de morrerem os colonos de fome e frio durante o longo inverno siberiano. O primeiro, era o da habitação, cuja dificuldade principal consistia no estabelecimento das fundações das casas por isso que em virtude da curta duração do estio e da raridade das quedas de neve no inverno, o solo não degela á uma profundidade superior á 2 metros, abaixo da qual se encontra uma camada de agua e terra eternamente gelada. Assim durante a estação das chuvas, no estio, a agua não pode ser inteiramente absorvida pelo solo e a superficie da "tundra" toma o aspecto de um immenso pantano. E' impossivel construir nessas condições, casas segundo os processos usuaes.

Outro problema premente foi o do abastecimento das populações que, por bem ou a força, o governo sovietico installa sem ideia de regresso, no extremo norte. Tomemos, por exemplo, Port Igarka; a estação mais proxima da estrada de ferro encontra-se a 2.000 kilometros, o mar de Kara a 600, ao sul as immensas florestas siberianas estendem-se sobre superficies enormes, ao norte é a "tundra" arida e infinita. A temperatura desce frequentemente e durante longos periodos á - 35° C e - 40° C e nem por isso se interrompe o trabalho de derrubada das arvores e desdobramento das madeiras, o qual somente cessa quando a temperatura desce á — 60°. Ao longo das costas, apenas brotam os musgos e lichens; cebolas, couves e rabanetes podem ser cultivados nas latitudes inferiores á 68°. Tres são os problemas que procura resolver o Instituto de Agricultura Arctica: levar as culturas o mais proximo possivel das regiões polares, afim de ter uma base de abastecimento na visinhança das novas cidades; seleccionar as culturas que podem ser realisadas no curto verão siberiano e capazes de resistirem ás geadas occasionaes de meados de Agosto; finalmente, estudar um processo que permita conservar os productos das colheitas durante um periodo de dois annos no minimo. Com effeito, em

virtude da epocha em que tem lugar as colheitas e das difficuldades de navegação nos rios gelados, os productos da safra de um anno só podem chegar aos consumidores em meiaados do anno seguinte.

E' interessante notar que ao passo que a pobreza do solo, a curta duração do estio e as geadas que podem cair em Julho-Agosto são desfavoraveis para a vejetação, a abundancia de luz durante o inverno polar (o sol não se põe praticamente durante dois mezes, dando assim uma illuminação de 24 horas por dia), tem um effeito extremamente poderoso sobre o desenvolvimento das plantas; o capim, por exemplo, cresce dez vezes mais rapidamente do que na Europa e as couves cultivadas em estufas, em Igarka, tem folhas muito maiores do que as obtidas nas hortas dos arredores de Paris.

A questão do custo da producção não é considerada no caso das culturas arcticas; trata-se de uma necessidade imprescindivel, um caso de vida ou de morte para as populações e para o exito do esforço consideravel que fazem os russos para desenvolverem seus territorios arcticos.

(*La Nature*, Agosto de 1937).

#### BUNA — A BORRACHA SYNTHETICA ALLEMÁ

Foi em 1839 que Goodyear, descobrindo o phenomeno da vulcanisação, determinou verdadeiramente o desenvolvimento industrial da borracha. Até 1876 o Brasil era o unico productor de latex das heveas nativas mas nessa epocha um inglez, Wickham, conseguiu retirar por contrabando, das florestas brasileiras, 70.000 sementes de heveas, as quaes, semeadas em todo o Oriente, serviram para crear todas as plantações das Indias Neerlandesas, da Indochina etc. A influencia da producção dessas plantações somente em 1910 comecou a se fazer sentir no mercado mundial, cujo desenvolvimento proseguia sob um rythmo extremamente rapido; o consumo passou de 70.000 tons. em 1910 a 950.000 em 1936, das quaes cerca de 60 % absorvidas pela industria automobilistica.

Uma substancia cujo mercado apresenta um desenvolvimento dessa ordem e cujos centros de consumo acham-se muito afastados das zonas de producção, deveria, necessariamente, incitar os chimicos á uma realisação por synthese, afim de tornar os paizes não productores independentes das importações, sobretudo em tempo de guerra.



Para a Alemanha especialmente, o problema se apresentou com a mesma acuidade que o do abastecimento de gasolina, desde 1914; depois da guerra, o desaparecimento das colonias allemãs, em algumas das quaes as plantações de caoutchouc poderiam fornecer uma producção importante, conservou a questão sempre em actualidade e as pesquisas scientificas continuaram com a mesma tenacidade. Depois de 15 annos de trabalhos, o successo coroou os esforços e, em seu pavilhão da Exposição Internacional de Paris, o Reich expõe com legitimo orgulho, a *Buna* — borracha synthetica allemã.

As usinas allemãs, como é natural, conservam em segredo o processo da fabricação, que consiste na polymerisação do butadieno. A difficuldade pratica reside no controle da polymerisação afim de obter um composto final homogeneo e determinado e não uma mistura de todos os productos que podem se formar. No caso presente a polymerisação por emulsão trouxe a solução do problema. Ella consiste em emulsionar o butadieno na agua, isto é, pol-o sob a forma de pequenas gottas em suspensão; ajuntando, então, á emulsão, certas substancias, em condições de concentração e temperatura bem determinadas, obtem-se, finalmente, um liquido leitoso semelhante ao latex da hevea, do qual se pode retirar, por tratamento chimico, a borracha bruta sob a forma de uma massa rugosa esbranquiçada.

Essa borracha synthetica, entretanto, é nitidamente differente do producto natural e suas propriedades não são identicas; ella é mais resistente ao calor e menos sensivel á alterações e á erosão. A *Buna N* differencia-se da borracha natural por sua indifferença á acção dos oleos e da gasolina. A borracha natural, comtudo, presta-se mais facilmente á incorporação ds materias corantes e de carga (negro de fumo, minium, etc).

Embora o preço da *Buna* seja infinitamente mais elevado que o da borracha natural, a I. G. Farbenindustrie installa actualmente, entre Hamen e Merselburg, na aldeia de Sckopau, uma grande usina de fabricação do producto synthetico, cuja producção deve começar em principios de 1938. Uma segunda usina acha-se em vias de installação e o programma comporta varias outras, afim de tornar a Alemanha independente da importação de borracha.

(*La Nature*, Agosto de 1937)

## A POTENCIA DA ARTILHARIA

Sob o titulo *GUN POWER* encontramos na *The United Services Review* de 19 de Agosto, um interessante artigo do conhecido escriptor naval Sir Herbert Russell, do qual extrahimos as considerações que se seguem.

O canhão é arma primordial da guerra no mar e esse truismo pode ser ampliado á toda a guerra; os demais meios de destruição são supplementares ou subsidiarios. Uma marinha de combate é uma frota de navios armados com canhões. A potencia da artilharia é o criterio mais simples para avaliação da força combatente; com o auxilio da breve formula de toneladas e canhões compara-se o poder naval das diversas nações. Como todas formulas populares ella serve para fins geraes, mas exige enorme quantidade de ampliações antes que possa ser considerada como padrão, mesmo approximado. É isso porque potencia de artilharia é uma expressão relativa, que não pode ser precisamente definida pela exclusiva differença de algarismos. É preciso não esquecer a consequencia que della decorre — a superioridade do poder de martellar o inimigo, a qual se pode esperar em combate.

Esta reflexão é suggerida pela recente recusa do Governo Nipponico de aceitar o limite de 14 pollegadas para o calibre dos canhões dos encouraçados, conforme deliberação da Conferencia Naval de Londres e pela declaração do Primeiro Lord do Almirantado, que a Inglaterra o accitaria, qualquer que fosse a decisão de outras potencias. Em outras palavras, o Almirantado Britannico considera evidentemente o canhão de 14 pollegadas arremessando projectis de cerca de 1.500 libras como perfeitamente adequado para a destruição de qualquer navio de guerra.

A competição naval — rivalidade, corrida de armamentos ou que melhor nome tenha — tende a transformár em fetiche a mera "grandesa". A ideia que essa tendencia implica é que para construir um navio para bater o inimigo "elle deve ser maior, mais encouraçado e mais poderosamente artilhado ou em resumo, superior em todos os pontos, á tudo que tenha existido anteriormente. Como principio elementar está certo, mas pode vir a ser desarrazoado, e a prova temos na sensação de allivio com que as principaes potencias accitaram a ideia de reunirem-se em Washington para limitar as dimensões dos navios de combate e o calibre de seus armamentos.



A potencia da artilharia, constituindo a caracteristica essencial do navio de combate, ninguem procurará seriamente, negar a vantagem da superioridade nesse ponto, com a restricção, contudo, de que essa superioridade possa ser definitivamente utilizada. Em Coronel os navios britannicos foram varridos pela maior potencia da artilharia (e tambem melhor tiro) dos dois cruzadores allemães. Nas Falklands esses dois navios foram esmagados pela maior potencia da artilharia dos dois cruzadores de batalha britannicos.

São dois exemplos decisivos da vantagem de canhões maiores, mas pode-se suggerir que se trata mais da vantagem do maior alcance, do que de uma disparidade do "poder arrasante". Enquanto o augmento do alcance era uma consequencia exclusiva do augmento do calibre, o argumento do canhão cada vez maior era irrespondivel; quando porém a sciencia attingio e ultrapassou os limites da visibilidade de navio a navio — que regula cerca de 12 milhas da altura media da plataforma de direcção de tiro — esse argumento começou a perder valor. O seu lugar passou a ser occupado pela vantagem das maiores qualidades destruidoras dos projectis mais pesados, expellidos pelos canhões de maior calibre. E, no entanto, na guerra maritima a victoria não tem sido absolutamente consequencia dos projectis mais formidaveis.

Em Tsushima os russos tinham marcada superioridade em canhões de grosso calibre. Na Jutlandia tinham os inglezes esmagadora superioridade em potencia de grossa artilharia. Admittindo que as condições tacticas da grande batalha não tenham fornecido oportunidade para os navios capitaes britannicos utilizarem aquella vantagem, ainda assim é facto indiscutivel que a artilharia allemã, de calibre muito menor, inflingio, em grandes alcances, avarias muito mais consideraveis do que as que os nossos poderosos canhões inflingiram aos navios germanicos. O quanto os allemães levam em conta esse facto, demonstra eloquentemente a decisão que tomaram de artilhar os seus encouraçados de 26.000 tons. — typo *Scharnhorst* ora em construcção, com IX — 11 pollegadas quando, tendo aliado todas as restricções do Tratado de Versailles, poderiam adoptar o calibre que entendessem.

Criticando a doutrina de empregar um vasto excesso de energia na potencia do canhão naval, o auctor reconhece estar em opposição á uma forte escola de ideias profissionaes, mas declara que está, tam-

bem, justificando o Almirantado com a sua resolução de conservar os canhões adoptados, qualquer que seja a decisão de outras Potencias. Elle retrocedeu do canhão de 16 pollegadas arremessando projectis de 2.461 libras para o de 14 pollegadas, cujos projectis pesam 1.500 libras approximadamente. O auctor suppõe que isso materialisa o argumento segundo o qual se conclue que, se a menor granada não é sufficiente para destruir o inimigo, a maior não será muito mais capaz de fazel-o. O alcance e a velocidade dos projectis do novo canhão, não devem ser provavelmente, inferiores aos do antigo modelo de doze annos atraz.

Deve-se observar que como os novos encouraçados, ora em construção, attingirão o deslocamento limite de 35.000 tons., a redução do calibre da grossa artilharia comparativamente com os dois *Nelsons* não terá effeito algum para diminuir a tonelagem, visto como estes dois encouraçados deslocam sensivelmente menos do que aquelle limite maximo. Isto é, sem duvida, uma outra justificativa da decisão do Almirantado: Os novos navios capitaes serão artilhados com canhões de 14 pollegadas, não porque não possam ter identico numero de peças de 16 pollegadas, dentro do limite de seus dslocamentos, mas porque o canhão de 14 pollegadas é sufficientemente poderoso para qualquer serviço.

### A PESQUISA DO PETROLEO NA INGLATERRA

O deputado Capt. Crookshank tornou publica recentemente, na Camara dos Communs, com surpresa para muitos, a grande actividade ultimamente desenvolvida nas pesquisas de petroleo no solo da Grã-Bretanha. Foram concedidas nada menos de 69 licenças para esse fim, as quaes cobrem uma area de 11.000 milhas quadradas ou cerca da quarta parte da superficie da Inglaterra. Ellas foram concedidas, sem excepção, á companhias de grande renome e com vasta experiencia de pesquisas do petroleo em varias parte do mundo.

Treze perfurações já foram iniciadas e feitas provas preliminares para outras seis.

Todos devem fazer os melhores votos de feliz exito para esses empreendimentos pois a descoberta de petroleo nas Ilhas Britannicas virá remover uma das nossas maiores anciedades em tempo de guerra. Não são apenas os serviços da Defesa Nacional que exigem abastecimentos quasi illimitados; as engrenagens das fabricas de munições



tambem precisam de petroleo. E o emprego de tractores para permittir uma maior produçãõ dos alimentos cultivados no solo patrio depende igualente do precioso combustvel.

O petroleo representará para a Inglaterra, em caso de guerra, o mesmo que antigamente a agua para uma cidade sitiada.

(*The United Services Review*, Agosto de 1937)

## O MINERIO DE FERRO E A PAZ

Os paizes sob o regimen de dictadura, como a Italia e a Allemanha procuram cuidadosamente evitar a divulgaçãõ das suas reaes condições economicas. Se é quasi impossivel descobrir qual o verdadeiro estado da situaçãõ economica da Italia — e por conseguinte dahi concluir qual o seu poder de ataque e resistencia — tornou-se recentemente mais facil conhecer os factores concernentes á Allemanha.

O problema neste ultimo caso pode ser reduzido ao denominador commun — minerio de ferro. Este factor teve, certamente, muito maior responsabilidade na remessa de "voluntarios" para combater ao lado do general Franco do que o desejo de "experimentar ao vivo" novos engenhos de guerra.

Evidentemente a mola real é o desejo de possuir minerio de ferro, de que o solo germanico produz apenas cerca de 6% das necessidades do paiz e ainda assim em condições anti-economicas. O Governo Allemão possui agora, o monopolio de todo o minerio de ferro do paiz, com o objectivo de executar o plano quatriennial de bastar-se a si proprio. A Allemanha está aproveitando todas as aparas de ferro que os povos descuidosos como nós, desperdiçam e ainda por cima está nos comprando todo o ferro velho que pode.

O accordo commercial entre a Allemanha e o governo de Burgos teve por fim assegurar á primeira um substancial fornecimento de minerio de ferro, mas parece que isso não se verificou. O general Franco revogando a prohibiçãõ da entrada dos mineiros britannicos em Bilbao, reabriu o commercio normal daquelle producto entre a Grã-Brtnha e a Peninsula.

Outro signal de inquietaçãõ é dado pelas providencias tomadas para salvaguardar o abastecimento de pão. Toda a colheita de trigo e de centeio deste anno, em toda a Allemanha, deverá ser entregue

pelos lavradores aos funcionarios do governo. Neste caso, constata-se, mais uma vez, o temor occulto de que o fracasso de um ataque de surpresa possa levar á uma devastadora guerra de posições.

Neste inquietação reside a unica possibilidade de paz entre as nações, uma vez que é extremamente improvavel que o Grande Estado Maior Germanico embarque na aventura de uma nova guerra mundial, sem uma toleravel certeza de successos iniciaes sufficientes para constituirem a base das negociações de paz.

A paz, por conseguinte, parece depender quasi exclusivamente do minerio de ferro, cujas maiores reservas se encontram, ainda, em mãos de Potencias que não se limitam a fallar de paz mas procuram assegurar-a.

(*The United Services Review*, Agosto de 1937)

## O FECHAMENTO DO MEDITERRANEO E A INGLATERRA

Um official reformado da Marinha Hollandeza — H. T. de Booy — vem de publicar no *Pacific Affairs* um artigo extremamente interessante, sob o titulo "As linhas vitaes do Imperio Britannico". Elle expõe com precisão, as necessidades estrategicas do Imperio e demonstra as fraquezas ora inherentes aos seus problemas de defesa.

Por exemplo, a extensão total das rôtas commerciaes á serem salvaguardadas é, nada menos, do que 85.000 milhas nauticas e em cada ponto sensivel dessa rêde de trafego a força necessaria para defesa deve estar no local, prompta a receber o ataque. Dahi resulta uma tal dispersão de forças que, em seu conjuncto, é necessario para proteger as linhas de communicações, um poder naval muitissimo superior ao requerido para atacal-as.

O artigo á que nos estamos referindo é acompanhado de uma carta mostrando á simples inspecção, como são grandes as proporções dos abastecimentos vitaes que chegam a Grã-Bretanha pela róta do Atlantico Sul. Cerca de 20% dos cereaes consumidos nas Ilhas Britannicas, 50% da carne, 30% da lã e quasi todo o minerio de estanho são transportados atravez dessa linha, cuja intensidade de trafego é tão vasta como a do Atlantico Norte. Em contraste com esses Algarismos, apenas cerca de 20% das importações totaes britannicas procede do Mediterraneo e 9% somente, passam pelo canal de Suez.

Dahi se conclue que o fechamento do Mediterraneo não constituiria, de modo algum, para a Grã-Bretanha, um golpe mortal mas



apenas um inconveniente serio, que a diversão do trafego pelo cabo da Boa Esperança remediaria. E' innegavel que para uma Inglaterra acossada, com os seus abastecimentos vitaes seriamente prejudicados por uma especie de bloqueio aereo e com uma Marinha pouco apta para impedir continuos bombardeios aereos, as condições existentes no Mediterraneo não teriam influencia preponderante no estado geral do paiz.

Antes da abertura do canal de Suez, o Mediterraneo apresentava pequena importancia estrategica para o Imperio, como então elle era constituindo; bastava não permittir o accesso á Russia no mar Negro, porque naquelles tempos a Russia era "l'ancien ennemi" seguindo as nossas pegadas nas fronteiras da India, Persia e alhures. Assim, excepto pela tradição napoleonica da interferencia francesá nos negocios do Egypto e da Palestina, a placidez mediterranea nunca foi perturbada. Quanto a Italia, seus diversos estados ainda não se tinham unido para constituir um reino.

Mas com a abertura do canal, em 1869, o Mediterraneo assumio repentinamente enorme importancia para o Imperio Britannico, que procurou, sem demora, consolidar sua influencia nos territorios adjacentes á nova via dagua. Para isso foram assumidos e ainda continuam a ser, compromissos de ordem moral e material, em terra, nagua e no ar, cujo accumululo constitue uma enorme responsabilidade para o Imperio. O Mediterraneo, em consequencia do canal de Suez, constitue uma via de communicacão tão directa com o Extremo Oriente, que a via aerea está naturalmente em intima associacão com elle. O Iraq, pelo qual a Grã-Bretanha combateu na Grande Guerra, com o fim de deter a "drang nach osten" allemã, e impedir a intromissão de territorio hostile entre suas possessões adjacentes em dois continentes, tornou-se, por outro motivo, quando terminou a guerra, de uma enorme significacão.

Com o Iraq sob a tutela britannica, á principio e depois como estado membro da Sociedade das Nações e alliado do Imperio, deixou de existir o perigo de uma invasão terrestre. Apesar disso, porém, a sua importancia estrategica é maior do que nunca, porque agora é uma zona de junccão de linhas aereas e por sobre elle passam os aviões das rôtas do Oriente e para que isso continue é indispensavel que a superficie do Mediterraneo permaneça franca á nossa utilisacão.

Do mesmo modo que no caso de fechamento do Mediterraneo possui o Imperio Britannico uma longa róta marítima contornando o cabo da Boa Esperança, possui também uma longa via aérea; ella seguiria pelo Egypto e Mar Vermelho para Aden, dahi pelo Hadramaut para a costa Trucial, rumo de Beluchistan. A garganta do Iraq ficaria, desse modo, eliminada, mas a linha não deixaria de ser impraticavel em caso de fechamento do Mediterraneo.

O problema precisa ser encarado sob outro ponto de vista que não apenas o que resulta no incommodo do desvio do trafego mercante. E' facto que é a bacia oriental do Mediterraneo, que apresenta para o Imperio Britannico importancia vital, permitindo a passagem de navios e aviões para o Oriente, mas em consequencia disso torna-se preciso proteger toda a extensão daquelle mar, cerca de 2.000 milhas, e para conseguir esse objectivo todas as bases navaes e todos os territorios que interessam a posição imperial, devem ser inviolaveis ao ataque. Essa é a enorme responsabilidade a que nos referimos atraz e que pesa sobre o Imperio. Para corresponder a tal onus torna-se necessario levar em consideração muito mais requisitos do que a segurança de Gibraltar, Malta, Chypre, Haifa e Alexandria, como bases da esquadra para proteger o commercio. Indissolovelmente ligados com o problema estão o Egypto, o Sudão e Kenya, a zona do Canal, a Palestina e o Iraq, a Somalilândia Britânica, Aden, Hadramaut e a costa Trucial. Tal é a extensão das terras que obrigatoriamente devem ser defendidas, afim de que os navios britannicos e os aviões possam navegar livremente na paz e na guerra.

Se por conseguinte, uma combinação de inimigos da Grã-Bretanha fôr bastante forte para fechar o Mediterraneo, o que acontecerá a esses diversos territorios? Elles terão de se defenderem a si proprios, sem auxilio exterior e deverão abandonar qualquer esperança de reforços. Estarão em condições de fazel-o?

(*The United Services Review*, Agosto de 1937)

## A DISPOSIÇÃO DA ARTILHARIA A BORDO DOS NAVIOS DE LINHA

O problema de determinar a melhor disposição da artilharia a bordo dos navios de linha — escreve H. Bernay no *Le Yacht* — é um dos mais importantes e ao mesmo tempo dos mais difficeis de



resolver. As necessidades imperiosas da protecção obrigam o architecto á contentar-se com um numero relativamente limitado de canhões e, por conseguinte, é indispensavel que a sua disposição seja tal que permita obter o rendimento maximo.

Em 1914, a concentração da artilharia principal á vante e a ré de uma cidadela central, era de regra quasi absoluta. Depois da guerra foram construidos apenas dois typos de encouraçados — o *Nelson* e o *Rodney*, armados com tres torres triplizes de 406 mm. dispostas á vante e o *Dunkerque* e o *Strassburg* armados com duas torres quadruplas de 330 mm. dispostas, tambem, á vante. Tanto num como no outro typo a artilharia secundaria foi collocada á ré. Será essa a melhor solução?

Esta questão — lembra o auctor — amplamente discutida na imprensa de todas as principaes potencias maritimas, foi, recentemente, objecto de uma interessante polemica entre o almirante De Feo na *Rivista Marittima* e o almirante Prentzel na *Marine Rundschau*. H. Bernay recorda mais, que em fins de 1905 o almirante De Feo tinha tomado posição preconizando a systematisação de todos os canhões sobre o eixo longitudinal, com a maxima concentração de fogo pelo travez, embora isso levasse á sacrificar os sectores extremos. O almirante De Feo precisa, agora, o seu pensamento, propondo que a artilharia principal seja disposta em duas torres quadruplas, collocadas no centro do navio e tendo dois sectores mortos de 20° para vante e para ré. O armamento secundario deveria ser grupado em tres torres, tambem quadruplas, systematisadas duas á proa e uma á popa.

O almirante italiano mostra-se partidario convencido da torre quadruplá porque a sua adopção proporciona uma sensivel economia de peso, offerece ao adversario, em igualdade de numero de canhões, uma menor superficie vulneravel, facilita a direcção do tiro e permite concentrar a protecção tornando-a mais efficaç.

O almirante Prentzel, porém, não é da mesma opinião. Diz elle que os riscos de avarias durante o combate são maiores para essa disposição, do que para a systematisação classica, devendo-se ter presente não só o effeito dos projectis que attingirem as torres em cheio, mas tambem o daquelles que cahirem em suas proximidades. Elle é, portanto, de parecer que convém fraccionar ao maximo possivel a disposição da artilharia, de modo á que uma eventual avaria não

repercuta em proporção demasiadamente forte da potencia total. Baseado nesse conceito, elle prefereria a torre dupla, admittindo a torre triplice como um maximo que não convém ultrapassar.

Por outro lado, reconhece elle que a solução preconizada pelo almirante De Feo proporciona á artilharia principal um campo de tiro mais amplo e uma economia de peso que pode ser utilizada em beneficio da protecção; observa porém, que com tal systematisação não é possivel atirar nas direcções extremas. Dahi advém a consequencia que um navio de linha assim armado, perseguindo ou sendo perseguido, será forçado á guinar de 20° pelo menos para poder servir-se de sua artilharia principal.

O almirante De Feo não considera que isso possa ter grande importancia e justifica a sua these lembrando que nos typos *Nelson* e *Dunkerque* estando todo o armamento principal á vante, o sector da popa fica inteiramente desguarnecido. A isso responde o almirante Prentzel que, segundo o seu modo de ver, um navio de linha deve poder utilizar o seu armamento em todas as situações que se possam apresentar, sem que para isso seja sempre necessario a mesma concentração de fogo. Mas se é inevitavel admittir que alguns sectores sejam menos batidos, isto não justifica a conclusão extrema de um completo sacrificio. Menos justificavel que qualquer outro seria o sacrificio do sector de vante, pois que a artilharia principal não podendo ser utilizada para a proa, as possibilidades de ataque ficarão notavelmente reduzidas.

Entre as vantagens que o almirante De Feo reivindica para a solução que propõe, encontra-se a de poder dispor de modo mais logico o armamento secundario. Este, com effeito, repartido entre a proa e a popa, com preponderancia nos sectores de vante, ficará em condições ideaes para o emprego contra os ataques de torpedeiros e aviões.

O almirante Prentzel mostra-se, porém, contrario a adopção das torres quadruplas para a artilharia de calibre medio, muito mais do que para a de grosso calibre. Elle observa, com effeito, que a torre quadrupla se prestará mal para a rapidez do tiro antitorpedico e antiaereo e por outro lado acrescenta que será difficil, como pela primeira vez se fez no *Dunkerque*, utilizar os mesmos canhões para o tiro antitorpedico e antiaereo. Concluindo, declarará o almirante



germanico que se a concentração da artilharia de grosso calibre á vante deve ser considerada mediocre, no centro será sem duvida má.

E, nesta sua conclusão elle parece estar de accordo com o Estado Maor da Marinha Allemã pois que este adoptou para os dois encouraçados de 26.000 tons. *Scharnhorst* e *Gneisenau*, a systematisação da artilharia de grosso calibre em tres torres triplices, das quaes uma á vante e duas a ré, em planos differentes.

(*Rivista Marittima*, Setembro de 1937)

## AS VEJETAS TORPEDEIRAS NAS GRANDES MARINHAS MILITARES

As Marinhas Militares das grandes potencias tem adoptado, successivamente, a vedeta torpedeira. A Italia que as conservou em serviço depois do exito desses pequenos navios no Adriatico, durante a Grande Guerra, possuia 39 em Janeiro de 1937 e mais 27 em construcção; são as M. A. S. (*Motoscafi antisommigibili*) de 18 a 36 tons. e 1 de 20 tons.; ao que consta tem outras em construcção. A Grã-Bretanha, além de alguns "specimens" já antiquados, encomendou duas series de seis unidades cada uma; a primeira serie entrou em serviço em 1936 e a segunda será incorporada em 1937. Essas vedetas, chamadas M. T. B. (*Motor torpedo boats*) tem 18 metros de comprimento, são propulsionadas por 3 motores (potencia total 1.500 HP) á velocidade de 40 nós e tem um raio de acção de 500 milhas com a velocidade de 20 nós.

Todas as vedetas torpedeiras possuem um ponto commum — o seu armamento principal é constituido por 2 tubos de torpedos. A nova orientação da construcção naval para o pequeno navio de combate, tende a provar que esse genero de navios, que muito antes da guerra (principalmente de 1875 a 1900) soffreu a prova da experiencia sob a forma de torpedeiro de fraca tonelagem (menos de 100 t) e não approvou, está novamente em favor. E' que naquella epocha o torpedeiro era assoberbado pelo mar em caso de mau tempo, emborcava (como mostraram diversos accidentes) e era impulsionado pela machina a vapor que exigia pelo menos tres horas para ser movimentada. Elle perdia velocidade logo que encontrava um pouco de mar, era "cego" pois não tinha meios de se fazer esclarecer na procura do inimigo. A vedeta torpedeira, ao contrario, tem as fórmas do casco bem estudadas para galgar a onda, é relativamente estavel, está sempre

prompta a movimentar-se graças ao motor de explosão ou Diesel de combustão interna, e attinge á grandes velocidades; ella é além disso, esclarecida pelos aviões, a grande distancia.

(*La Science et la Vie*, Setembro de 1937)

### A GRÃ BRETANHA REFORÇA SUA BASE NAVAL DE HONGKONG

Foram concluidos os planos para o reforço da base naval de Hongkong, de accordo com os ensinamentos derivados das ultimas manobras. Os trabalhos se prolongarão pelo espaço de cinco annos, sendo a despesa estimada em dez milhões de libras.

Segundo informações publicadas no *Daily Express* serão construidos tres novos fortes, as baterias antiaereas serão duplicadas e será augmentado o numero das esquadilhas aereas em estação, especialmente as de bombardeio. Os tres fortes sobre os quaes se apoiará a defesa serão, ao que parece, escavados nas montanhas e providos de artilharia de grosso calibre, ficando nos dois lados e á cavalleiro da entrada do porto. A elles virá ter uma rêde de estradas, parte já em construcção, e ao longo da costa serão preparadas posições estrategicas para a artilharia antiaerea motorisada; a defesa antiaerea terá a maior mobilidade possivel.

Verifica-se, assim, que a Grã-Bretanha considera caduco o Art. 19 do Tratado de Washington que prohibia a construcção ou reforço de fortificações no Pacifico, em zona que incluia as Aleutidas, as ilhas dos Mares do Sul, Guam, Phillipinas, Formosa e Hongkong. Declara-se que as construcções de Hongkong não visam nenhuma nação, constituindo simplesmente uma garantia contra qualquer eventualidade; constata-se, entretanto, que as fortificações em apreço não ficam muito afastadas da ilha japonesa de Formosa.

Acredita-se que os Estados Unidos não hesitarão por muito tempo em realizar seus propositos de fortificações nas ilhas Aleutidas, Midway e Wake e talvez, tambem, em Guam.

As preocupações de muitos technicos britannicos sobre a segurança dos postos avançados no Oriente (que muitos consideram já, como perdidos) serão pelo menos diminuidas. (*Marine-Rundschau*).

(*U. S. Naval Institute Proceedings*, Setembro de 1937)



## NAVIOS DE GUERRA ESTRANGEIROS EM CONSTRUÇÕES NA INGLATERRA

Encontramos na *The United Services Review* de 9 de Setembro ultimo, os seguintes topicos:

Muito antes de ter começado o trabalho intensivo motivado pelo vasto programma de rearmamento britannico, os nossos estaleiros obtiveram contractos para a construcção de um navio escola e de sete destroyers para a Marinha Argentina. Ultimamente o Governo daquelle paiz tem se tornado insistente em suas indagações sobre a data em que se espera poder entregar os referidos navios. A unica resposta que tem sido possivel dar, é que a urgencia das encommendas do Almirantado e a escassez dos materiaes para a construcção naval, occasionaram algum atraso mas que os estaleiros farão tudo o que estiver ao seu alcance para apressar o trabalho nos navios argentinos.

Embora não possa haver discordancia sobre o principio de que as construcções navaes britannicas devem ter a prioridade nos estaleiros britannicos, ainda assim seria doloroso que esses estabelecimentos viessem soffrer as consequencias daquelle principio. Todos os contractos para a construcção de navios de guerra para paizes estrangeiros, são obtidos depois de uma ardente competição, e cada vez se torna mais difficil conseguil-os, apezar de excellencia reconhecida dos projectos e da mão de obra britannica.

Uma previsão natural suggere a conveniencia de satisfazer tanto quanto possivel os clientes estrangeiros, pois dia virá, e não é difficil calcular quando, em que o trabalho para o Almirantado diminuirá e as firmas particulares terão de procurar alhures os meios para manter seus operarios e machinarias. A obtenção dos contractos para a Marinha Argentina foi tanto mais satisfactoria quanto os Estados Unidos de longa data eram ardentes competidores para as construcções navaes daquelle paiz, das quaes conseguiram larga parcella. A extraordinaria expansão industrial de outros paizes apoz a grande guerra veio acabar, quasi por completo, com o que era largamente um monopolio britannico; potencias navaes que antigamente mandavam contruir seus navios no Clyde ou no Tyne, não só os constroem agora, ellas mesmas, como tambem offerecem construir para outras nações.

## O JAPÃO E O PODER NAVAL

Com esse titulo e o sub-titulo "Algumas reflexões sobre a sua posição dominante" publica sir Herbert Russell na *The United Services Review* de 9 de Setembro, um artigo cujas conclusões resumimos.

Depois de fazer algumas considerações sobre a fraqueza da esquadra sob as ordens do Almirante Little, Commandante em Chefe da Estação da China, e de concluir que actualmente a Marinha Britanica não é bastante forte para desempenhar todas as obrigações que lhe incumbem, declara aquelle escriptor:

Mais uma vez essas operações (a lucta em torno de Shanghai) mostraram o valor vital do poder naval. Sem o supporte do fogo intenso e poderoso dos navios de guerra ancorados no rio, as forças terrestres japonesas nunca poderiam ter conservado suas posições até a chegada de reforços. Possuissem os chinezes, submarinos e flotilhas de torpedeiros de superficie e de navios mineiros, é mais do que duvidoso que os navios japoneses tivessem podido permanecer fundeados no rio. Mais uma vez, como tão frequentemente se tem verificado no conflicto da Hespanha, constata-se no emprego dos aviões contra navios de guerra (e outros) que "latem mais do que mordem". Os aviadores chinezes podem não ser particularmente bons, mas de accordo com informações imparciaes não são, tambem, particularmente máos; a unica conclusão pois, a ser tirada da inefficacia dos seus repetidos ataques aos navios fundeados é que o tiro antiaereo destes, tornou impraticavel o lançamento preciso de bombas.

Ninguém menciona a Marinha Chinesa, nem se preoccupa em saber em que consiste, onde está e o que faz. A Marinha Japonesa, ao contrario, muito cedo estabeleceu a sua participação dominante nas operações. Tendo livres as communicações maritimas, os japoneses puderam transportar tropas em grande numero e mais rapidamente do que os chinezes em suas primitivas estradas e vias ferreas atacadas pelos aviões. O Japão destroçou o poder naval chinês (então existente) na batalha de Yalu e posteriormente; elle conseguiu os seus objectivos naquella guerra graças ao seu poder naval. Como potencia insular verificou que o seu futuro estava no mar e iniciou uma era de grandes sacrificios economicos com o fim de crear uma poderosa frota. A China, bastando-se a si propria e não vislumbrando seriamente a probabilidade de uma nova invasão por mar,



nenhuma tentativa fez para acompanhar o esforço nipponico. Hoje o Japão colhe os fructos do seu sacrificio e a China paga o custo do seu *laissez faire*.

A verdade singela é que graças ao seu afastamento strategico e á sua grande força naval, o Japão está em condições de resistir á qualquer tentativa de coacção internacional. Os diplomatas podem gritar "Alto as mãos, deixem a China" do modo mais rude; os japoneses se limitarão a sorrir delicadamente e responder "Façam o favor de vir expulsar-nos".

Portanto, a moral que se pode tirar de uma situação em verdade immoral, é que o Japão fornece, actualmente, a mais dramatica demonstração da suprema influencia do poder naval. Os endeosadores da aviação que advogavam economisar dinheiro em navios de guerra para gastar em aviões, tem se mantido um tanto calados nestes ultimos tempos. Ninguem com capacidade de raciocinio nega o valor do poder aereo e a parte que desempenhará em uma guerra; mas vamos guardar o senso das proporções.

### NAVIOS DE GUERRA A MOTOR

Quando foram conhecidas as principaes características dos "encouraçados de bolso", generalisou-se a opinião de que tinha raiado a era do grande navio de guerra a motor.

Com effeito, tratava-se de um casco de cerca de 12.000 tons. de deslocamento (plena carga) impulsionado exclusivamente por motores de combustão interna, capaz de uma velocidade de 26 nós e com um raio de acção de 16.000 milhas em marcha economica. Teria sido impossivel conseguir qualquer cousa que se approximasse desses resultados, empregando o vapor.

O Almirantado Britannico foi criticado por ser "atrasado"; fazia-se notar que varios paquetes de passageiros, de nacionalidade diversas, com um deslocamento quasi duplo do dos *Deutschland*, estavam em serviço permanente, movidos por motores a oleo bruto; as vantagens desse systema, sob o ponto de vista naval sobre o do emprego do vapor eram salientadas. O Almirantado, contudo, não dava mostras de interesse.

Entretanto, se tivesse querido, aquelle orgão dirigente da Marinha Britannica poderia ter retrucado lembrando que, pelo menos uma

decada antes do apparecimento dos "encouraçados de bolso" allemães, tinha sido projectado o cruzador mineiro *Adventure*, de 7.000 tons., dotado, experimentalmente, de motores Diessel para serem utilizados em cruzeiros economicos.

E' interessante registrar que, á despeito do successo da classe *Deutschland*, os allemães não estão repetindo o mesmo systema de propulsão em seus novos e muito maiores navios capitaes. Tanto o encouraçado de 26.000 tons. como o de 35.000, ora em construcção, serão impulsionados por turbinas e caldeiras aquatubulares de alta pressão. Isso foi possivel graças ao abandono do Tratado de Versailles, deixando os constructores livres de adoptarem o deslocamento que entendessem. Por outras palayras, a installação de motores de combustão interna nos encouraçados de bolso, foi apenas um expediente. Logo que tiveram liberdade de escolha, os architectores navaes allemães voltaram ao vapor e ás turbinas; isso não significa qualquer fracasso do motor a oleo bruto, mas indica que, por varias razões de ordem technica, as turbnas a vapor tem ainda, a superioridade para a propulsão de navios de guerra de alta velocidade.

(*The United Services Review*, Setembro de 1937)

A. R.





# AVIÕES E



# SUBMARINOS

SUMMARIO — *Guerras no ar — Os segredos da aéro-medicina — Aviões e submarinos actuando sobre a estrategia em geral e as bases navaes em especial — Varias noticias sobre a força aérea italiana — A importancia crescente da borracha — Porque devem os Estados Unidos possuir dirigiveis? — O armamento da Alemanha, especialmente o aéreo e o submarino — A aviação sovietica será a mais forte da Europa? Superioridade da construcção americana — A escola superior de aeronautica de Turim e a navegação aérea em baixas temperaturas — A bomba do avião terá effeito sobre um encouraçado? — A efficacia da arma aérea — Um novo combustivel para a aviação — Aviação blindada para missões especiaes — Aviões e submarinos da marinha russa — Os estratoportos para as futuras viagens estratosphéricas — Serviços de aviões — Novas linhas aéreas commerciaes — Orçamento naval norte americano para aviões e submarinos — Bombardeio de um alvo movel — Natureza juridica de um paraquedas — Avião japonês de grande velocidade — Defesa aérea de Londres — Beneficios scientificos da aviação — Paraquedas do futuro — Irá a aviação ao motor rotativo? — O aéroporto de S. Paulo — Para maior segurança do trafego aéreo — A proposito dos submarinos allemães de 250 toneladas — Qual o maior perigo: bombas ou gaz? — Augmentando o potencial da guerra — As bombas aéreas — Varias.*

## GUERRAS NO AR

Parecem bastante interessantes as considerações que, subordinadas ao titulo acima, foram publicadas pelo *The Economist* de Londres. Ell-as: "E' coisa sabida que o aeroplano tanto revolucionou a paz como a guerra. Porém é nos tempos de guerra que o terceiro elemento adquire uma importancia suprema. Numa só geração os povos occidentaes viram-se obrigados a acceitar que sua sociedade pôde ser mais fundamental e velozmente revolucionada pelo aeroplano militar do que o foi quando a polvora cahiu pela primeira vez sobre os fòssos medievaes e pulverisou os muros das cidades.

Um signal muito alarmante disto nos dá a rapidez com que se está aperfeiçoando o transporte aéreo. Hoje, Glasgow, Liverpool e Cardiff estão a duas horas e meia de vôo de Kiel, se se utilizam os ultimos aviões de tamanho medio totalmente carregados. Londres acha-se ao mesmo tempo-distancia de Milão; Berlim de Pariz e Roma de Marselha ou Munich. O mais elevado limite de efficacia de um avião de bombardeio medio ascendeu nos ultimos mezes até para uma media de 250 milhas por hora e o peso de sua carga de bombas para 12 toneladas.

E' significativo o facto de que mesmo as nações que ficam na defensiva, como Grã-Bretanha e França tenham augmentado a porcentagem de seus aviões de ataque á custa dos de caça. Tanto é que a Força Aérea Britannica contém uma proporção de uns 70 % de aviões de ataque (incluindo aviões medios de caça e bombardeio) emquanto que em 1925 o numero achava-se quasi invertido. E' hoje opinião geral que a unica defeza aérea effectiva contra os ataques zéreos é a ameaça de tomar terriveis represalias da mesma especie — couceito sancionado nos documentos de todos os paizes occidentaes.

Qual é hoje a tactica mais provavel de defeza aérea? Antes de tudo, deve-se tomar isso como axiomático, e nenhuma potencia agressora declarará guerra antes de desferir golpes de surpresa nos centros militares, industriaes e de communicações de suas victimas. No ar, o elemento napoleónico da surpresa está augmentado em importancia até á *n* esima potencia. Em segundo logar pôde-se suppor tambem axiomáticamente, que as mesmas potencias aggressoras estariam tão interessadas, desde o começo, em criar o panico nas populações civis e destruir o poder numerico de suas victimas, como o estão para anniquillar as obras e formações militares. E' evidente, pela experiencia



da Grande Guerra, que deve ser mantida uma proporção cada vez maior da população apta e capaz com o fito de poder produzir o complicado material de guerra que se necessita; por conseguinte uma força aérea atacante tratará certamente de destruir este coração da vida economica ou pelo menos desorganizar continuamente a vida industrial de um paiz inimigo. A Allemanha já se pôz em guarda contra tal perigo provendo as fabricas com refugios subterraneos á prova de bombas de gazes e onde se podem installar todos os operarios.

Além disso as populações densas offerecem os maiores alvos desde cima, do ar. Em Londres e seus arredores ha 9.500.000 pessoas, dócas, equipamentos alimenticios e de transporte para..... 18.000.000, as principaes estações de energia electrica, 4 moinhos, fabricas de gazes, obras fluviaes, linhas de ferrocarril, fabricas, e isso além do maior nucleo de vivendas existindo no mundo.

Cincoenta toneladas de bombas — contendo gaz, temito (uma substancia incendiaria que queima por forma tão terrivel que a gua que se lança sobre ella explóde facilmente como vapor) e explosivos — podem ser produzidos por 100 machinas. Haverá muitos gastos de explosivos, porém dar-se-ha certamente muito damno na vida e na prosperidade; mas seus "raids" são continuos, e o panico pôde apoderar-se da população.

Isto faz surgir a questão da defeza do paiz contra o ataque aéreo. A metralhadora aérea e mais ainda o "telemetro" melhoraram enormemente nos ultimos dois ou tres annos. Porém o telemetro não pôde garantir, desde o momento que é dado o tiro, que o alvo aéreo continuará movendo-se na mesma direcção, com a mesma velocidade, na mesma altura, e com identica direcção e velocidade do vento. O aeroplano fará zig-zags em tres dimensões; o vento mudará, e a exactidão da artilharia diminue de forma alarmante, conforme a distancia que esteja o alvo. Os aviões que voam baixo (por exemplo abaixo 5.000 pés) para divisar objectivos especiaes — como desvios de caminhos de ferro, moinhos de farinha, estações de energia electrica, diques, arsenaes, etc. — correrão o grave perigo de serem alcançados pelas metralhadoras anti-aéreas "pom-pom", que lançam balas explosivas numa vasta orbita igual á das metralhadoras communs.

A defeza aérea pôde operar contra uma verdadeira armada atacante, estreita e compacta. Porém, não se sabe todavia se o inimigo será tão amavel que permitta isto. Os aeroplanos virão provavelmente

de dois ou tres pontos differentes do espaço, sobre rotas não illuminadas e convergindo no mesmo objectivo; ou, então, chegarão em forma de esquadra trazendo consigo seus proprios "caçadores". Os ultimos "caçadores", de um só assento, podem alcançar até uma velocidade de 400 milhas por hora na qual a visão — para nada dizer quanto á attenção espantosa que soffrem os sentidos do piloto — é quasi impossivel. Assim, o progresso tende para o empate nos combates aéreos. Os caçadores antagonicos podem se engajar no combate enquanto os aviões de bombardeio proseguem no seu vôo para desconcerto da população.

A ultima guerra, a campanha da Abyssinia e a lucta espanhola, nos ensinam que uma offensiva aérea sobre um objectivo determinado especifico, pode causar prejuizo nas communicações e abastecimentos da victima, inda quando se utiliza uma defeza aérea adequada. As potencias occidentaes maiores e menores contam com milhares de machinas de primeira linha; suas reservas são cada vez maiores e mais velozes.

Na presente corrida armamentista e num sentido litteral "o limite é o céu" a vantagem inicial na guerra estará com a potencia que primeiro lançar de surpresa uma offensiva aérea. Sem embargo, ha outras evidentes limitações no uso decisivo da força aérea. Ella póde molestar temporariamente e até paralisar as operações militares e civis do inimigo, mas não poderá occupar e muito menos ainda apoderar-se do territorio. Sua efficacia é maior ao desferir um golpe e por consequente maior nos conflictos curtos e agudos. Até agora fraccassou como meio de inflingir uma derrota immediata e esmagadora sobre um inimigo igualmente equipado.

As interrupções das communicações terrestres e maritimas com bombardeios podem ser reduzidas em suas consequencias pela multiplicidade de rotas, a frequente (e secreta) variação das viagens, e a organização das operações do exercito em zonas militares definidas, abastecendo-se a si proprias com forças, munições e viveres. Inda que terriveis nos seus effeitos immediatos, o terror que se sente dia e noite é sem duvida alguma uma força auxiliar.

Serve para auxiliar a iniciativa da offensiva numa campanha, porém, em relação á propria campanha, esta dependerá por muito tempo das marinhas, dos exercitos e dos recursos economicos que os mantêm.



## OS SEGREDOS DA AERO-MEDICINA

Vamos aqui reproduzir um artigo de C. Edward Pendray, publicado no *Today* de New York, sobre assumpto já entre nós em parte tratado no opusculo que nosso medico da marinha, Dr. Mario Pontes de Miranda, jovem e brilhante profissional infelizmente desaparecido, divulgou sob o titulo de "Medicina Aviatoria".

Se se quizer obter o diploma de piloto norte americano deve-se passar por um exame medico muito serio. O candidato deve ter uma saúde perfeita: não só seu coração, sua vista, sua tensão arterial, seu ouvido, mas tambem seus nervos são postos em prova.

*A eloquencia da estatística*

Uma estatística feita durante a grande guerra, e cujos resultados se conservam nos archivos da Real Força Aérea Britannica, mostra que no decorrer dos 11 primeiros mezes, sobre 100 aviadores mortos, apenas dois foram abatidos pelo inimigo, oito caíram victimas de accidentes do motor, e noventa pagaram seus proprios erros.

Nessa epoca, todo homem sufficientemente valente, e que não estivesse realmente enfermo ou louco, podia dirigir um avião. Pretendia-se que todos pudessem ser aviadores.

Porém os aviadores da guerra cedo comprehenderam que certas condições phisicas são indispensaveis para triumphar na aviação.

Os aviões de 20 annos passados, exigiam dos pilotos muitas qualidades phisicas incluindo um certo "sentido de equilibrio".

*Os instrumentos de precisão são mais seguros que os sentidos*

Na actualidade está provado que o sentido do equilibrio não é mais que um conjuncto de qualidades phisicas e nervosas necessarias para que um homem seja apto á pilotagem.

O piloto não deve ter muita confiança nos sentidos; ao contrario, elle deve confiar inteiramente nos seus instrumentos, mesmo que seu pensamento diga-lhe o contrario. O piloto deve possuir este controle sobre si proprio. Seus centros nervosos devem funcçãoar sem interrupção. Ha tambem uma prova de afroxamento. Aquelles que não podem afroxal-os completamente possuem nervos debeis. Le-

vantae o braço e estenda-o á altura do hombro, dobre em seguida o cotovelo até que o ante-braço encontre-se na posição vertical; ponha o cotovelo na mão do examinador. Afroxee o braço e quando o medico retirar repentinamente a mão, o braço cairá molemente. Si não cair é que o afroxamento não foi completo.

Um piloto deve ter nervos solidos. Que extenda o braço e separe os dedos deixando-os porém moles. A mão pode tremer um pouco, mas se treme muito, é que ha transtornos organicos e funcionaes, mais ou menos serios.

### *Barreira medica*

Ha, além dessas, cerca de 20 outras provas. De todos os jovens norte-americanos de 18 á 30 annos, a metade seguramente, não podia afrontar com exito as provas preliminares. Apenas 25 % obtinha a permissão mais facil: a de ser piloto do seu proprio avião. Um por dez, no maximo, era admittido como aviador naval ou militar ou como piloto civil de uma linha commercial.

Setecentos medicos, escolhidos pelo departamento do commercio aereo dos E.E. Unidos, constituem uma intransponivel barreira aos candidatos á pilotos cuja capacidade physica é insufficiente.

Estes heroes da medicina aérea não são conhecidos do publico. Formam uma Associação aéro-medica cujo órgão official se chama "Diario da medicina para a aviação". Estudam as enfermidades dos aviadores: as provocadas pela altura, a velocidade e a fadiga.

### *O ouvido*

Os ouvidos são os órgãos mais vulneraveis dos aviadores. O ruido do motor, as mudanças de altura, provocam as vezes uma surdeza temporaria que os impede de ouvir o radio. A mudança de altura em especial, affecta o ouvido, devido á differença de pressão entre o interior e o exterior deste órgão. Normalmente, a differença é compensada graças á passagem do ar para a trompa de Eustachio que o conduz do ouvido interior á pharynge. Porém, basta uma pequena inflammação para que ella fique obstruida. Abre-se frequentemente ao tragar da saliva, porém nem sempre. A pressão no ouvido é ás vezes tão forte que pôde rebentar o tympano.

O Dr. Glenn E. Wilhelmy descobriu ser possivel obviar este inconveniente recobrinndo os dentes com uma dentadura temporaria ou se ha dentes postiços com uma dentadura definitiva.



*A aéro-neurosis*

A aéro-neurosis foi particularmente estudada pelo medico militar Harry G. Armstrong, de Dayton, Ohio. Esta neurosis apparece quando o temor subconciente do aviador termina para dar lugar ao controle de si proprio.

A aéro-neurosis apparece dos cinco até os quinze annos de vôo e della não se eximem os melhores e mais extraordinarios pilotos. O medico deve detel-a á tempo antes que se produza um accidente. O aviador deve ir immediatamente descansar, mudar de scenario, distrahir-se, etc.

O Dr. Armstrong poude observar pilotos militares. Num grupo de 163 aviadores, registraram-se, em tres annos, 10 mórtes, uma devida á causas naturaes, 9 á accidentes, 19 salvaram a vida saltando em paraquedas, 7 tiveram collisão no ar e 77 soffreram accidentes diversos que occasionaram 39 feridos.

O instincto de conservação é tão decisivo em nossa existencia, que se comprehende bem estarem os pilotos submettidos á uma tensão nervosa constante. Os candidatos rejeitados protestam dizendo que certas provas nada têm que ver com a aviação. Cabe ao medico explicar-lhes porque podem constituir um perigo. Assim, um homem que falla tartamudeando, corre o perigo de tartamudear ao dirigir o avião, quando um segundo de vacillação pode ser fatal.

O homem que se sente fatigado ao levantar-se tem nervos pouco solidos. O que róe unhas é nervoso que difficilmente se dominará

*A aéro-medicina norte-americana*

A aéro-medicina nos E.E.UU. é objecto de profundos estudos. Desde a guerra, os laboratórios de Hage Churst, de Mineola, de Long Island obtiveram alguns resultados positivos. E', porém, principalmente o laboratorio de Investigação psychologica de Dayton dirigido pelo Dr. Armstrong, o que fez as observações mais uteis e que estuda na hora actual os effeitos physico-psychologicos da ascensão á estratophera.

Neste momento, o Dr. Armstrong prosegue suas experiencias sobre o effeito do oxygenio á grande altura (sabe-se que o oxygenio puro mata uma cobaya no nivel do mar, ao cabo de tres dias); sobre a influencia da altura sobre o ouvido interno, etc.

*O devotamento corajoso do Dr. Armstrong*

Quando o Dr. Armstrong não encontra pessoas que se prestem ás suas experiencias não vacilla em fazel-as elle proprio. E' assim que salta propositalmente de um avião em pleno vôo e não abre seu paraquedas até o ultimo momento, afim de estudar melhor a sensação da queda.

Isto prova que certos aviadores, temendo um desfallecimento que lhes impeça abrir o paraquedas, abrem-no antes de se encontrarem affastados do avião, que o rasga, provocando-lhe a morte.

## AVIÕES E SUBMARINOS ACTUANDO SOBRE A ESTRATEGIA EM GERAL E AS BASES NAVAES EM ESPECIAL

A Grã Bretanha vae destinar cerca de 1.500.000.000 libras esterlinas para as necessidades de sua defeza nacional no curso dos cinco annos proximos.

Sua Marinha evidentemente é favorecida no ponto de vista do orçamento que será consagrado ao lançamento nos estaleiros de umas 500.000 toneladas de navios modernos, os quaes representam em 1937-38 mais que a tonelagem da marinha franceza actual e não esqueçamos — ponderam S e V em *La Science et La Vie* — que a Allemanha, accôrde aos seus tratados de Junho de 1935 com a Inglaterra, pôde construir até 30% desta tonelagem.

D'agóra até 1942, ella conta haver dess'arte construido 5 couraçados de 35.000 toneladas, 14 cruzadores (4 de 9.000 t. e 10 de 5.000 t.) 4 navios aeródromos (20.000 t) 36 destroyeres (de cerca de 2.000 t.) 16 submarinos (de 800 á 2.000 t.).

Mas, um assumpto para o qual o Almirantado convergiu os seus esforços, foi o do das bases navaes. Ora, as recentes manobras da esquadra ingleza na circumvizinhança de Singapura (onde a fortificação de Seletas está em andamento) Hong Kong, e Cap Town patenteiam peremptoriamente como deverá evoluir a estrategia naval. Cumpre notar que o systema Singapura — Hong Kong faz parte do systema defensivo-offensivo, pelos inglezes geralmente designados por "naval controll" á grande raio de acção. Elle é provido de navios de superficie, de *submarinos* e de *avição* agindo em ligação e apoiando-se sobre a fortificação terrestre.



Depois que os progressos *dos aviões, dos submarinos*, da artilharia á longo alcance augmentaram notavelmente o raio de acção das bases navaes, suceptíveis não só de interceptar as rotas marítimas como de contrariar os movimentos das esquadras, teve-se uma reaffirmação dessa evolução da estrategica naval.

As batalhas navaes tendem a se approximarem das bases e das costas como frentes que devem ser protegidas. E' por essa razão que os Almirantados procuram, cada vez mais, *pontos de apoio* para suas esquadras e do que são exemplos as recentes manobras da esquadra franceza do Atlantico em frente á Dakar e Conakri. E' ainda nessa ordem de ideias que se decidiu crear uma nova base no Mediterraneo oriental, em Meis-el-Kebir (á 7 kms. N.O. de Oarn) que completará efficazmente na Africa do Norte a unica base já existindo em Bizerta.

E' tambem interessante registrar que a necessidade de defender uma região longinqua, e por conseguinte sem a protecção da esquadra franceza, foi patenteada pelas recentes manobras da Inglaterra no Extremo-Oriente como devendo ser obtida pela creação de uma base moderna provida de fortificação, flotilhas de grande raio de acção, *estação de submarinos e campos de aviação*.

## VARIAS NOTICIAS SOBRE A FORÇA AÉREA ITALIANA

Tomadas do *U.S. Naval Proceedings* nas suas "Noticias Profissionais":

"As forças aéreas italianas, que se calcula abrangerem quando muito 400 aeroplanos, com um total de 20.000 horas de vôo, accórdé á imprensa technica italiana, perfizeram 872 ataques de bomba (peso das bombas lançadas, 1.500 tons.), 45 pesquisas offensivas, 830 pesquisas distantes, 2.149 pesquisas proximas, e 168 ataques de metralhadoras (300.000 giros), e tambem suppriram as tropas terrestres com materiaes, provisões, serviços de seccas e agua.

Parece haver sido a ultima demão na derrota rapida do exercito abyssinio os ataques de bombas de gaz. Em ligação com os gazes, bombas incendiarias foram frequentemente usadas, sendo tambem lançadas, com emprego tactico, sobre as forças retirantes, impedindo as tropas que se retiravam estabelecerem-se em nova posição defensiva.

Devido á ausencia de oppositores no ar e o pequeno valor para a guerra da aviação abyssinia de defeza, devido ao seu pouco treynamento, parece que do ponto de vista da Italia, não será necessario estabelecer naquellas paragens equipamento de vôo moderno.

A Italia modernizou successivamente o seu equipamento aviatório. No começo de 1935, seu pessoal de aviação foi elevado para 22.000 homens, 2.000 dos quaes officiaes. Um anno depois o numero foi augmentado proporcionalmente para 36.500 com 3.000 officiaes.

Espera-se que o seu novo programma de construcção — accorde o qual 50 por cento será accrescido em material e equipamento durante os proximos seis mezes — será concluido na metade do tempo. Muito foi feito para melhorar a proficiencia e o espirito do pessoal. Ha escolas especiaes para vôo em grandes altitudes, vôos estratosphericos, e vôo avançado. Vôos particulares muito fazem para manter o enthusiasmo. As bombas italianas parecem ser mais proprias para maiores emprehendimentos que as dos inglezes, mais menos que as dos francezes.

Devido ao facto de estarem as manobras navaes agora realizando-se em ligação com a visita de Mussolini na Lybia, e terem em vista a protecção dessa costa e as communicações maritimas, os maiores exercicios combinados pelas forças de terra, mar e ar planeando-se para o mez de Agosto, terão logar no Mediterraneo e territorios adjacentes.

### A IMPORTANCIA CRESCENTE DA BORRACHA

Voltamos a tratar deste producto de cujo mercado já fomos donos, e cuja importancia na industria moderna cresce ininterruptamente, sendo das maiores suas applicações aos aviões e submarinos.

“Ha alguns annos passados, era em 1932, a baixa da borracha (materia prima), nos paizes productores do mundo — escrevem S.V. em *La Science et la Vie* — havia por tal forma revirado o seu mercado e as previsões dos especuladores que certos augurios previam não mais se conseguir, por largo tempo, preços remuneradores de forma a permitir aos exploradores das regiões tropicaes viver desta cultura.



Ora, no presente, é novamente o optimismo que reina sobre o mercado da borracha (o comité internacional de borracha fixando o volume das exportações) e, de novo, os especuladores das materias primas, taes quaes os dos valores da Bolsa, lançam-se em antecipações mais ou menos merificas.

E' que novamente a borracha attinge preço remunerador para as plantações: 10 á 11 pences por libra ingleza de 450 grs. (cerca de 4\$000 rs. o kilo), depois de haver caído em 1932 á 2 pence e meio; e isso, empós ter attingido 2 shillings, 10 pence 3/4 em 1935.

Com effeito, á medida que a crise economica se attenúa no mundo, o consumo volta novamente a crescer e a procura continua a accentuar-se nos paizes industriaes (Estados Uidons etc.). O consumo — é um truismo — não se condiciona á evolução mesmo de um mercado de materias primas! Ora, em 1931, foi mister fornecer cerca de 685.000 toneladas; em 1935, a procura ultrapassou á 940.000 t. (mais ou menos); em 1936 ella ultrapassa um milhão de toneladas!

Já os entendidos prevêm cerca de 1.300.000 t. para 1937, e bém entendido, os stocks que enchiam o mercado, diminuem diariamente e assim contribuindo para o saneamento e a ascensão do mercado da borracha.

Quanto ás apreciações optimistas, concernentes á sua evolução, é mister lembrarmos aqui que a borracha regenerada — que, nos Estados Unidos, em 1929, representava a metade da gomma bruta — vae novamente concorrer com o producto natural.

Ha ainda a borracha obtida por via synthetica, já existindo certos processos industrialmente realizando-se. Mas, nós não cremos — pelo menos para o momento actual — que ella possa concorrer seriamente com os productos das plantações tropicaes, mesmo importados, e que custam mais barato que os "ersatz" das usinas de productos chimicos.

### PORQUE DEVEM OS ESTADOS UNIDOS POSSUIR DIRIGIVEIS?

Eis um interessante estudo feito pelo Lieut. Commander F. H. Gilmer, da Marinha norte-americana, antes da destruição do Hindemburgo, em Lakehurst á 6 de Maio de 1937.

Nesse trabalho, publicado no *United States Naval Institute Proceedings*, elle firma inicialmente:

“Se qualquer nação, com uma armada igual ou menos forte que a nossa, decidir-se a tomar a offensiva contra nós é provavel que adoptemos um ou a combinação dos seguintes methodos:

a) *Ataques submarinos sobre nossa esquadra fundeada ou engajada numa partida*

b) *Lançamento de minas em as entradas de nossos portos ou ao longo de nossas rotas de transportes.*

c) *Raids sobre nossos navios mercantes, transportes, e navios auxiliares não protegidos, não só pelo material de superficie como pelos submarinos.*

e) *Bombardeios esporadicos por pequenas e velozes forças sobre porções desprotegidas da nossa costa.*

d) *Bombardeios esporadicos de nossa costa por aeroplanos, e dirigiveis.*

Agora, o primeiro passo vital para a defeza a ser tomada contra qualquer uma dessas formas offensivas é a sua descoberta o mais cedo possivel.

O navio aéreo é superior á melhor embarcação, devido ao facto que sua altitude permite-lhe de uma dada posição, observar uma grande área, maior que a que pode abranger o observador do navio de superficie. Além disso, sua altura permite que fique ao seu alcance visual, submarinos ou minas, embora taes cousas estejam a uma consideravel distancia da superficie das aguas. Uma inda maior vantagem do navio aéreo sobre o navio de superficie, nesta nautreza de trabalho, é que o navio aéreo está muito mais longe do ataque de um submarino que um navio de superficie, e não corre perigo algum quanto ás minas.

O dirigivel é superior ao aeroplano em virtude de ser capaz de manter-se em vôo com suas machinas paradas ou com uma menor velocidade, e assim permittindo uma observação mais acurada que a possivel de ser obtida com um aeroplano sempre, relativamente á elle, muito mais veloz. Esta mesma differença torna o dirigivel mais efficiente e economico que o aeroplano como escoltador de navios de superficie. Além disso, o dirigivel, em virtude de seu maior espaço — tendo como consequencia um maior conforto, e sua menor velocidade produzindo consequentemente um decrescimo de tensão mental — é menos difficultoso de governo que o aeroplano, disso resultando que o pessoal de manobra é capaz de realizar seu serviço efficiente-



mente por um espaço de tempo muito mais longo que o é uma guarnição de aeroplano. A maior estabilidade do dirigível torna-o superior para os trabalhos photographicos e as observações telescópicas. E inda mais, o dirigível tem e terá sempre com o desenvolvimento que occorre incessantemente um raio de cruzeiro maior que o dos aeroplanos. O dirigível, quando voando á pequenas alturas é tambem mais capaz que o aeroplano para a observação, o que tem sido evidenciado pela perda de hydroplanos commettidos nesta tarefa.

### O ARMAMENTO DA ALLEMANHA, ESPECIALMENTE O AEREO E O SUBMARINO

A Allemanha triplicou sua força aérea no ultimo anno attingindo um total de mais de 2.000 aeroplanos de combate e de bombardeio — lemos no *U.S. Naval Institute Proceedings* em noticia por elle tomada do "Herald Tribune de New York".

"Um acatado relatorio diz que a aeronautica de combate do Reich, no começo de 1936, abrangia 50 esquadrilhas ou cerca de 750 aeroplanos de guerra da primeira linha, enquanto um anno antes havia 157 esquadrilhas; num total de 2.050 aeroplanos. Isto incluindo algumas "reservas immediatas", mas omittindo o numero immenso de aeroplanos da reserva de segunda e terceira linhas, bem como as partes dos aeroplanos em stock.

Indicam suas informações que a capacidade de produção dos allemães ultrapassou 200 novos aeroplanos por mez. Os observadores de armamentos, contudo disseram que a produção dos aparelhos allemães inda é muito pequena para effectuar a intenção proclamada pelo General Herman Guilherme Goering, Ministro do Ar nazista, de construir de modo tal á igualar a aviação nazista com a somma das forças aéreas da França e dos Soviets.

As tropas de terra e de vôo das forças aéreas allemães foram levadas á 150.000 homens.

Pilotos, mecanicos e outros peritos technicos de aviação foram treinados em 14 escolas de vôos regulamentares; e em 14 outros "centros de instrução aérea". Diz-se que estas escolas terrestres e campos de trenos, tinham outras 62 e 70 esquadrilhas com 780 e 840 aeroplanos de guerra de primeira linha as quaes serão incorporadas durante 1937 aos planos de guerra da força aérea do Reich.

O relatório mostra que a motorisação das unidades do exército germanico se está processando rapidamente. Foi dito que os corpos motorizados incluem presentemente 1.500 carros e tanques coraçados.

O poder humano apregoa-se ser extenso, mas o problema de officiaes continua insolúvel. Materias primas para o exercito tiveram o cuidado de numerosas e grandes organizações taes as da mocidade hitleriana dos partidos laboristas, dos corpos nazistas motorizados, das unidades da cavallaria nazi, e dos corpos da aviação nazista. Mas, ainda a existencia da policia — 200.000 homens da qual receberam o anno passado dois mezes de exercicios militares especiaes — agrava a falta de officiaes, diz-se.

A noticia descreve a força terrestre germanica compondo-se de 830.000 homens distribuidos em 18 corpos de exercito e 38 divisões de infantaria. Estas são subdivididas em oito divisões mecanisadas, uma brigada de cavallaria, com regimentos de infantaria, quatorze de cavallaria e oito de tropas de choque.

Apenas 105.000 toneladas de navios de guerra estão no serviço activo ao que se diz, necessitando assim um intensivo plano de construcções. Dentre aquellas que se acham no serviço activo, diz-se que se vêm 36 submarinos, além de treze torpedeiros de 800 toneladas, dez destroyers de 1.600 tons, tres coraçados de bolso de 10.000, e 6 cruzadores de 6.000 toneladas.

O programma germanico de construcção naval ficou assentado que abrangerá 183.000 toneladas de material de guerra adicional, inclusive 36.000 tons. de coraçados que serão completados no começo de 1938; um coraçado de 35.000 toneladas a ficar prompto no fim de 1939, tres cruzadores de 10.000 tons, dos quaes dois devem estar promptos no começo de 1938, dois navios aeródromos de 12.350 toneladas cada um, os quaes devem entrar no serviço no fim deste anno, seis destroyers a entrarem no serviço no anno de 1939 e doze torpedeiros, tambem para serem commissionados durante o anno de 1938.

#### A AVIAÇÃO SOVIETICA SERA' A MAIS FORTE DA EUROPA — SUPERIORIDADE DA CONSTRUÇÃO AMERICANA

Dentre todos os dominios da technica moderna, a aviação certamente é um dos que, na jovem industria sovietica, obtiveram progressos mais rapidos e caracteristicos desse desenvolvimento indus-



trial da U.R.S.S., no dizer de André Laville, em artigo publicado por *La Science et la Vie* sob o titulo que damos á este resumo seu.

“O exercito do ar que se tornou um dos instrumentos essenciaes da defesa nacional, conta actualmente nos Soviets mais de 5.000 aparelhos, dos quaes seguramente um quarto está no equipamento do exercito autonomo do Extremo Oriente.

Mas a mór parte destes aviões (como tambem os de bombardeio de cooperação e os de caça) entrarem em serviço entre 1928 e 1932. Elles encontram-se pois na sua maioria antiquados em relação aos modelos mais recentes de certas nações, e tambem em relação aos prototypos ultimamente concluidos nos escriptorios de estudos especializados da U.R.S.S. e que no entanto se inspiram evidentemente nas realisações estrangeiras.

Os dirigentes da economia sovietica proseguem, comtudo, num esforço continuo e meritorio em pról da renovação do material.

A industria aeronautica, totalmente edificada durante o primeiro plano quinquenal (Ver *La Science et la Vie* n. 166 pag. 263), dispõe actualmente de um completo systema de estabelecimentos de construcção autonomas nos quaes a especialização e a racionalisação são levadas ao extremo. Elles são bem aparelhados para o fabrico em massa das cellulas, dos motores, das hélices, dos trens de aterrissagem, etc. Trabalhando actualmente na visinhança de sua capacidade maxima de producção, das quatro grandes usinas de motores podem “sair”, desde já, cerca de 12.000 motores por anno; de outro lado, dez usinas de cellulas constroem annualmente mais de 2.000 aviões diversos (monoplanos, biplanos etc.) sem fallar nos hydroaviões das formações aeronauticas, bem como os aparelhos destinados á aeronautica commercial. Esta ultima foi, até o presente, sacrificada á aviação militar, como acontece frequentemente quando das grandès tensões politicas internacionaes.

Sobre os 50.000 kms. que a rede sovietica cobre theoreticamente, servidos por aparelhos lentos e inconfortaveis, a infraestrutura é rudimentar e a administração das linhas de transporte aéreo queda-se ainda incoherente e incompetente.

Entretanto, na U.R.S.S., prosegue-se sobretudo junto á mocidade num grande esforço de propaganda em favor da aviação. Elle se manifesta particularmente pela creação, em cada usina, de “cir-

culos" grupando os amadores de sports aéreos, que ali praticam não só o vôo á vela, mas tambem o "paraquedismo".

Este desenvolvimento intensivo do "senso do ar", obtido graças á uma verdadeira educação aeronautica popular, conduz á creação em todo o paiz duma reserva grandemente numerosa e bem treinada, e, onde se poderia abastecer, em caso de necessidade, o exercito do ar tal qual é hoje constituído.

Mas, o que assegura a grande superioridade das forças sovieticas, é essencialmente a enorme capacidade de producção de sua industria aeronautica, concentrada em gigantescos estabelecimentos especializados.

O *potencial* industrial da U.R.S.S. no dominio aeronautico, tal qual em muitos outros, como resultante da immensidade de seus recursos em materia prima e em homens, domina actualmente o de todos os outros paizes da Europa, senão ainda no ponto de vista da qualidade pelo menos no da quantidade.

E' justo notar que a novel industria sovietica obtem mais successo na construcção em grande serie que na concepção deapparelhos prototypos especificamente russos. Ella dispõe, no entanto, de bem apparelhados institutos de pesquisas, e a U.R.S.S. pode orgulhar-se de possuir em Joukowski, um theorico em aërodinamica de renome mundial. Entretanto, no ultimo salão de Aeronautica, era facil verificar que os apparelhos expostos, o A.N.T.-25, o A.N.T.-35 e o Z.K.B.-19, lembravam singularmente o Dewoitine-33, o Douglas e o Rénard-20.

Nós ajuntaremos, finalmente, que os technicos da U.R.S.S. são os primeiros a reconhecer o valor dos aviões modernos construidos no exterior, e *especialmente nos Estados Unidos*. A construcção americana, dizia-nos um dos engenheiros da União das Republicas Sovieticas, quando de nossa visita ao seu stand (na Exposição de Pariz) está ao nosso ver á testa do progresso tecnico no que se relaciona á mecanica aérea. Os Estados Unidos como a Russia, apontava elle, — devido a serem seus territorios os mais extensos dos de todas as nações (assim, portanto, tambem nós com o nosso menor que o da U.R.S.S. e maior do que o dos Estados Unidos) — deviam, por conseguinte, desenvolver consideravelmente a aviação commercial e militar accórde de uma politica analoga, derivando-se de iguaes principios directores.



Ver-se-ha mais adiante que no ponto de vista da aviação commercial, a U.R.S.S. inda não pode, de modo algum, comparar-se aos Estados Unidos. (1)

## A ESCOLA SUPERIOR DE AERONAUTICA DE TURIM E A NAVEGAÇÃO AEREA EM BAIXAS TEMPERATURAS

Em Turim a "Estação de ensaio Fiat" para motores de aviação, funcionando entre o nível do mar e 10.000 metros de altitude (2) comporta o estudo systematico dos systemas propulsores com esfriamento directo pelo ar até a potencia de 5.000 á C.V. de 0 á 5.00 mts. (potencia constante) de 5.00 á 10.000 mts. (potencia decrescente em função da altitude). O mesmo ocorre com os ensaios de motores com refrigeração, liquida até 10.000 mts.. Esta instalação, a mais aperfeiçoada que está actualmente no serviço, abrange camara de ensaios de 24 mts. estanque e isothermica; mina frigorifica para absorver as calorias do ar no interior da camara, do ar alimentando o motor, e dos gazes de descarga.

Alem disso existe um grupo turbo motor reductor de pressão e um registrador automatico da altitude correspondente á um valor determinado; um folle de *corrente de ar* de 45 mts./seg. sejam 160 kmts./hora para pressão correspondendo á 5.00 mts. de altitude; um aparelho para humedecer o ar (estado hygrometrico) destinado a ser introduzido no motor, etc.. Esta estação de ensaios desclassifica a de Washington (Standards) que não dispõe de todos os aperfeiçoamentos executados em Turim para obter-se á vontade uma pressão definida numa athmosphera determinada com uma temperatura igualmente definida e um grão hygrometrico desejado, e isso nas condições de velocidade, de vento, variaveis á vontade do operador.

Minuciosas precauções são prescriptas para evitar os accidentes na camara de ensaios (misturas, explosivas, automaticamente reveladas, tubulagens inteiramente independentes para os diferentes fluidos de alimentação do motor em experimentação, etc.).

A estação de ensaios Fiat para motores de *todas as altitudes* constitue um verdadeiro laboratorio de pesquisas sobre o qual teremos occasião de voltar pois nós desejamos que elle contribua á enriquecer

(1) Ver "La Science et la Vie" n. 228 pg. 305.

(2) Ver "La Science et la Vie" n. 226 pg. 270.

nosso conhecimentos neste dominio — inda pouco explorado — da technica aérea para o vôo em grande altitude.

---

A aeronautica italiana da qual nós temos successivamente traçado a evolução nos differentes dominios de sua actividade creadora concede, como se sabe, uma grande importancia aos vôos em muito grandes altitudes — escrevem S e V em *La Science et la Vie*. Ella promove, particularmente nos centros especializados para esse fim, o estudo das condições nas quaes devem funcionar os motores destinados á navegação chamado estratospherica, por exemplo.

Os engenheiros da Escola Superior de Aeronautica de Turim (da qual fallamos em outro topico) preoccupam-se actualmente em realizar installações scientificas e technicas para permittir-lhes notadamente examinar as repercussões das temperaturas muito baixas, ás quaes serão submettidos os motores dos aviões nas camadas elevadas da atmosphera.

Eis um ponto que foi muito esquecido no seu inicio, pois não era mister imaginar que um systema propulsor, construido para navegar á 8.000 metros, por exemplo, fosse capaz de assegurar perfeitamente o mesmo serviço á 10.000 metros.

A resistencia dos materiaes, a lubrificação, a combustão o rendimento, etc. constituem outros tantos problemas delicados á serem resolvidos desde que se trata de um motor de explosão (carburação de excencia) funcionar normalmente no ar rarefeito (turbo-compressor), e em temperaturas extremamente baixas, (da ordem de 500° abaixo de zero centigrado).

Seria interessante acompanhar os trabalhos ora em curso, não só em Turim como em outros centros de pesquisas e estudos que a Italia tão intelligentemente creou, para fazer progredir scientificamente a locomoção mecanica aérea.

#### A BOMBA DO AVIÃO TERA' EFFEITO SOBRE UM COURAÇADO?

Muitas vezes tem sido este assumpto objecto de estudos, e os vemos, á meude, publicados em *La Science et la Vie*. No seu numero de Abril pp. Camile Rougeron, engenheiro chefe da engenharia



naval franceza, examina esse problema, de importancia primordial, que é o ataque de navio pela bomba, ataque levado á cabo por um avião.

David contra Goliath — A couraça defeza passiva do navio. — A evolução da couraça depois do avião — A resistencia á bomba dos convezes blindados — A resistencia do couraçado á bomba — As vicissitudes da protecção eis as partes desse estudo.

E' um ponto capital deste novo capitulo da guerra aero-naval, e assim o expõe Rougeron, cujo notavel trabalho sobre a aviação de bombardeio já foi aqui proclamado.

Pode-se realmente indagar qual o valor da couraça como protecção passiva do navio contra o avião. Sobre os couraçados inglezes "Nelson" e "Rodney" (de 35.000 tons.), que ainda são presentemente os melhor protegidos contra as bombas, dentre todos os navios em serviço, o convez couraçado — que nelles attinge uma espessura de 125 á 150 m/m — não poderá resistir ás bombas modernas de perfuração, lançadas em vôo horizontal á 4.500 mts. de altitude ou em "piqué" á 1.500 metros.

Inda que mesmo convenientemente reforçada, esta couraça não poderia proteger, em navios relativamente novos, senão as chamadas partes vitaes: artilharia, munições e machinas. Comtudo, as bombas leves bastariam para produzir graves avarias e mesmo "mortaes" nos encouraçados, reduzindo: seja o raio de acção, pela perfuração de paiões de mazout; seja velocidade, pela ruptura das chapas da carena; seja a fluctuabilidade pela invasão da agua nas extremidades não couraçadas e em certos compartimentos "para torpedos".

A bomba vem pois contra a couraça. Como, a razão de ser principal do navio de grande tonelagem é precisamente poder sustentar uma couraça espessa, elle não mais realiza pois, em boa logica, a superioridade real sobre o navio de fraca tonelagem. Ao contrario, elle apresenta esta evidente desvantagem de offerecer aos golpes de seu adversario aéreo, um alvo maior, emquanto que o navio de fraca tonelagem — mais rapido e melhor manobreiro — pôde contar esquivar-se das bombas.

Nestas condições porá o avião termo, melhor que todas as conferencias navaes, nessa corrida em tonelagem dos navios de linha, novamente manifestado-se nas principaes marinhas do mundo?"

## A EFFICACIA DA ARMA AEREA

Embora apreciando-a no campo restricto da guerra terrestre não nos parece que devamos silenciar sobre a entrevista que o Marechal Badoglio concedeu á um representante do *Times*, e que foi reproduzido pelo "Chile Aéreo".

Eis as declarações do Marechal Badoglio: Recordam-se que no começo da campanha da Ethiopia, a grande maioria dos Criticos Militares, manifestavam a opinião que a Aviação italiana, á despeito de sua força e qualidade, desenvolveria um papel secundario. Porém, si ha uma arma que tenha durante a guerra da Africa desempenhado um dos mais importantes papeis esta arma foi a Aviação.

A quinta arma desenvolveu durante toda a campanha enormes possibilidades. Ella desorganizou as forças abyssinias desde o começo da mobilisação, e tornou extremamente difficil o seu abastecimento. Em pleno combate, secundou o avanço da infantaria. Depois da vistoria, e este é um ponto que o Marechal sobreestima á todos, funcionou como cavallaria de estylo napoleonico, perseguindo, hostilizando e aniquilando o inimigo. Sem a aviação as diversas vitorias obtidas pelas tropas não teriam sido tão completas.

Foram as esquadrilhas de bombardeio, as que em quatro dias aniquilaram as tropas do Ras Mulughieta batendo em retirada. Depois de cada batalha, a quinta arma permittiu a exploração da vistoria, e este é um ponto que o Marechal sobrestima á todos, da Africa oriental reabasteceu unidades inteiras em viveres, agua e munições.

O Marechal acha que a experiencia da Africa Oriental provou que, o facto de se possuir a supremacia do ar, é um dos elementos mais decisivos do exito. Sem este dominio aéreo, a guerra ter-se-hia prolongado muito mais, as perdas teriam sido muito mais graves e as concepções do Alto Commando italiano, não teriam podido chegar á uma tão rapida e tão completa realização. O facto da Ethiopia não possuir forças aéreas, não invalida, mas ao contrario, reforça a exactidão do principio.

Contra um inimigo que possui uma aviação poderosa, a conquista da supremacia do ar, é de importancia capital. E quanto mais rapida e completa fôr a conquista desse dominio, mais facilmente poder-se-hão desenvolver as operações militares.



E o Articulista do "Chile Aéreo" diz haver o Marechal confirmado em summa, ao periodista do "Temps", o que elle havia escripto em numeros anteriores sobre a accção aérea na Abyssinia, a saber: "a aviação commanda o terreno; a infantaria o occupa".

Desambientados talvez do ponto de vista marítimo, encararam o problema da accção das tropas italianas, já na Africa, mas esqueceram-se do seu transporte da Europa para esse continente. Tal transporte só foi possível ser feito, nas condições em que se deu pela inexistencia de uma força aérea abyssinia de valor e nenhuma armada; mas, ainda assim representa um acervo em favor da aviação naval italiana.

### UM NOVO COMBUSTIVEL PARA A AVIAÇÃO

Os Srs. H. E. Bue e E. E. Aidrin apresentaram á "Society of Autotmotive Engineers" uma informação dando alguns detalhes sobre a obtenção de um novo combustivel cujos elementos principaes são: o ether isopropylico e o chumbo tetra-ethylico. Taes corpos são mais efficazes que o isoctano e pode-se obter um poder anti-detonante de 100 misturando-os (50 por 100) com naphta de aviação. Trabalhando-o em concentrações mais elevadas acredita-se que se possa alcançar um indice octano de 100.

Poder-se-hia (effectuando umas ligeiras modificações nos octanos motores) obter, com essas misturas combustiveis, uma economia de 15 por 100 no combustivel, ao mesmo tempo que um augmento de força que poderia alcançar até uns 30 por cento.

Este novo combustivel pode dar bons resultados — lê-se em *E'Auto* de Pariz — nas viagens por sobre grandes distancias, taes como os serviços aéreos transatlanticos.

### AVIAÇÃO BLINDADA PARA MISSÕES ESPECIAES

Parece que a guerra civil na Espanha chamou a attenção sobre o emprego de pequenos aviões (bimotores) muito rapidos, para a execução de missões "rasantes". Trata-se de aparelhos operando ao rez do solo e protegidos por uma blindagem amovivel, em aço especial, muito resistente cujo armamento consiste num só ou em muitos canhões automaticos (de 20 m/m por exemplo, analogos ao de Oerlikon) podendo realizar o tiro mergulhante (para o solo).

Cumprê lembrar que não só a siderurgia moderna culminou, nestes ultimos tempos, em aços particularmente resistentes aos projectis, sob espessuras *relativamente* fracas, mas tambem nossos tratamentos thermicos (inda secretos) permittiram augmentar-se a resistencia superficial do metal.

Destinados ao ataque dos caminhões motorizados, dos carros de assalto leves, elles teriam ao que parece prestado reaes serviços no decurso dos recentes combates travados na península iberica, sendo todos pouco accessiveis aos golpes da artilharia e mesmo pouco vulneraveis aos projectis das armas portateis.

Estes pequenos e especiaes aviões, de grande velocidade de translação, poderiam tambem participar dos recinhamentos longiquos, em cooperação com as esquadras e os exercitos.

Penetrando fundamente por cima das linhas inimigas, estes apparelhos, com uma velocidade ultrapassando largamente 400 kms. por hora, poderiam dess'arte subtrahir-se aos aviões de caça do adversario e trazer ao commando todas as indicações uteis, referentes ao deslocamento das tropas, á situação dos objectivos do bombardeio, etc.

Ha talvez ahi uma interessante orientação a ser dada á nossa futura aviação de cooperação — tão esquecida presentemente escreve S. V. em *La Science et la Vie* — e que, em caso de conflicto, deveria assegurar a observação, a ligação, a regulamentação, o reconhecimento (longínquo), o ataque aos comboios e unidades em marcha (ao canhão automatico e á metralhadora), e mesmo o transporte dos paraquedistas encarregados de missões especiaes á rectaguarda do front inimigo.

Fixemos, com effeito, que o paraquedismo, o bombardeio em piqué e o vôo rasante por meio de aviões blindados são elementos que não seriam em absoluto despreziveis na guerra moderna, para deslocar as columnas em marcha e até mesmo comprometter a marcha das unidades motorizadas.

## AVIÕES E SUBMARINOS DA MARINHA RUSSA

O *United States Naval Institute Proceedings* annunciou recentemente que os Soviets estão construindo uma forte Armada para corresponder ao Exercito Vermelho. Nickolai Orloff, commandante em Chefe da Esquadra Vermelha disse no congresso que o numero de submarinos foi augmentado de 715 por cento sobre o de 1933, de



pequenos navios e navios tenders de submersiveis 300 %, de artilharia de costa 75 por cento, de fortificações das bases navaes 100 por cento, e de aviação naval 510 por cento.

Uma das menores estimativas feitas por peritos estrangeiros em Moscow, assignala que em 1930 o numero de submarinos sovieticos era de 20. Estes montam presentemente á um total de 145. Alguns calculos chegam á numero muito mais elevado.

## OS ESTRATOPORTOS — PARA AS FUTURAS VIAGENS ETRATOSPHERICAS

Jean Marchand, licenciado em sciencias, inseriu sob o titulo acima um bello estudo no qual indaga se a technica do vôo cosmico revolucionará a locomoção aérea e os methodos de bombardeamento.

Esse trabalho publicado por *La Science et la Vie* comprehende epigraphie que patenteam seu interesse para os meios militares: "Sómente o foguete poderá vencer a gravidade e a atmosphaera, dois obstaculos da aeronautica — Como se pode imaginar a viagem cosmica — A propulsão pela reacção é immediatamente propicia ás grandes velocidades — As applicações dos foguetes — As bombas-foguetes — Eis agora o estratoporto.

Em resumo — escreve J. M. : "As pesquisas desenvolvidas para o estudo dos vôos cosmicos tiveram principalmente por effeito a realizacão da technica do foguete. Só este engenho será capaz de attingir — sem que exija para isso velocidades iniciaes perigosas — os espaços interplanetarios onde a attracção terrestre não mais se faz sentir e onde tambem não mais existe a atmosphaera.

Porém, aguardado a consummação de projectis assim tão audaciosos, o principio da propulsão pela reacção não poderia originar mais propicias applicações, taes quaes os vôos estratosphericos cujas possibilidades para os vôos á grande velocidade e á grande distancia já têm sido expostos?

O rendimento do foguete torna-se realmente superior ao do grupo motor-helice dos aviões actuaes a partir de 1.000 kms. hora. Trata-se portanto de propulsionar este foguete no menor tempo possivel, com uma elevada velocidade, sem que para isso se appele ás accelerações muito grandes, causas de perturbações profundas no organismo humano.

O projecto de estratoporto que será talvez o successor do aéroporto — prevê para esse effeito um aespécie de catapultagem do foguete ao longo de arcos de partida com cerca de 600 metros.

Outras applicações podem ser analogamente encaradas. A helice de reacção por exemplo, sem ligação mecanica com o motor, não melhoraria ainda o rendimento deapparelhos taes quaes o gyroplano?

No dominio militar os foguetes bombas, soltos de um avião de bombardeio, vão obter assim um poder de penetração até agora desconhecido! Uma vez mais as pesquisas puramente theoricas, de laboratorio, fazem-se creadoras de novas technicas de applicações multiplas”.

E Jean Marchand preconiza o estabelecimento de quatorze estratopostos, os quaes bastariam para cobrir a terra com uma réde de circulos de 4.000 kms. de raio de acção previsto para os foguetes. Taes estratopostos são: 1 — São Miguel. 2 — São Francisco. — 3 — Chicago. 4 — Panamá. 5 — Rio de Janeiro. 6 — Dakar. 7 — O Cabo. 8 — Arcachon. 9 — Leningrado. 10 — Cairo. 11 — Bombay. 12 — Sidney. 13 — Saigon. 14 — Tokio.

### NOVAS LINHAS AEREAS COMMERCIAES

Com intervallo relativamente pequeno a Pan American Airways do Brasil inaugurou duas importantes linhas aéreas entre nós.

A linha do Rio de Janeiro-Bello Horizonte foi iniciada pelo avião Eletra, e a de Manãos ao Acre, ponto inicial da estrada de ferro Madeira Mamoré, será feita via Porto Velho.

A Pan Air que ora se estende para o Brasil acaba tambem de ligar S. Francisco da California ao continente aziatico.

Quando da discussão do orçamento da aeronautica britannica um parlamentar asseverou que seus collegas desejavam vivamente o estreitamento das relações com os Estados Unidos e com a America do Sul onde a Inglaterra tem 400 milhões de libras empregados.

O Sr. Inskip respondendo ao interpellante, accrescenta que a “Britsch Airways” fará experiencias para um eventual desenvolvimento do serviço sul-americano.



## ORÇAMENTO NAVAL NORTE-AMERICANO PARA AVIÕES E SUBMARINOS

Entre as construções previstas para 1936/37 estão 4 submarinos além dos 16 em construção.

Para a compra de 397 aviões, dos quaes 251 de substituição, foram reservados \$29.186.000. Também foi encarada a aquisição de dirigíveis, e 3 navios aeródromos estão incluídos nos 526.555.428 dollars destinados á Marinha.

## BOMBARDEIO DE UM ALVO MOVEL

Sob o titulo acima le-se em *La Revue de L'Armée de L'Air* um estudo theorico sobre os methodos empregados para bombardear-se um alvo movel no mar e as possibilidades do piloto cumprir efficazmente tal operação, mediante o auxilio de um dispositivo especial de pontaria para o lançamento do torpedo.

Abeira ainda o referido trabalho as normas theoricas do bombardeio; applicações praticas, sempre que possivel illustradas com graphicos; experiencias realizadas e seus resultados; suggestões para transformação dos dispositivos de pontaria de maneira a facilitar os methodos preconizados sobre o bombardeio aéreo; bem como o emprego desse dispositivo nas varias phases de acção. Conclusões geraes sobre os estudos do bombardeio aéreo e schemas illustrados, graphicos e photographias.

## NATUREZA JURIDICA DO PARA-QUEDAS

Sobre sste controvertido assumpto do direito aéreo a *Rivista Aeronautica* italiana reproduz um estudo do Dr. Eugenio Spasiano, estudo de indiscutido interesse.

## AVIÃO JAPONEZ DE GRANDE VELOCIDADE

O novo avião construido no Japão e que acaba de ligar Tokio a Londres em 24 h. e 13 m. — sejam 158 kmts.-hora de velocidade commercial — foi construido pelas usinas Mitsubichi.

Este monoplano que desenvolveu na realidade 287 kmts.-hora de velocidade média é inteiramente metallico, biplace, de azas baixas, monomotor de 550-650 CV. com 9 cylindros em estrella.

O aparelho — escrevem S e V em *La Science et la Vie* — é de uma envergadura de 12 mts., seu comprimento de 8 mts. 30, sua altura de 2m,80 com uma superficie sustentadora de 20 mts.<sup>2</sup>. Seu peso total deve andar por 2 toneladas.

A velocidade média, sobre 900 kilometros em torno da base, deu nos ensaios 400 kms.-h.. Sua velocidade maxima attinge 500 kilometros a hora e o seu raio de acção é de 2.500 kilometros.

### DEFEZA AEREA DE LONDRES

Sir Thomas Inskip fez um discurso, na Camara dos Communs, asseverando que uma barragem aérea com balões, executando-se em larga escala, fôra acceita como parte elementar da defeza aérea de Londres. Ella foi experimentada pela ultima vez, quando se autorizou o batimento de 20 novas quilhas além de 9 das unidades em construcção.

Essa barragem — escreve *The Unite Services Review* — consiste m balões Caquot disposto em uma linha recta de 2.000 metros de comprimento, com balões ligados entre si por cabos e ancorados em tres pontos diversos de terra.

Fios de aço de um comprimento de 1.000 pés ficam suspensos á partir dos cabos de ligação horizontal. Nessa occasião as quilhas poderão attingir uma altura de 9.500 pés, e um novo plano de balões já em execução permittirá elevar essa altura para 12.000.

A utilidade principal dessa barragem será restringir, pela elevação, a zona do patrulhamento aéreo, forçando os aviões de bombardeio do inimigo para o alto, e assim preservando a terra de ser bombardeada de pequena altura, o que daria um resultado muito mais efficaz.

### BENEFICIOS SCIENTIFICOS DA AVIAÇÃO

Nesta secção o que essencialmente nos interessa é a aviação em sua finalidade guerreira. Comtudo não podemos deixar de observá-la tambem nos serviços auxiliares, os quaes não são da menor valia.

A noticia que se segue é desse genero, e tomamol-a de *La Science et la Vie*: “A aviação commercial do seculo XX é nos paizes novos o que foi para a Europa e os Estados Unidos a exploração ferroviaria no XIX seculo. Eis porque os vastos territorios, como a da U.R.S.S. inda mal providos de meios de transporte, crearam e desenvolveram



febrilmente as linhas aéreas. O mesmo se dá com a Africa e a America do Sul, especialmente o Brasil. Não é o avião o engenho de penetração por excellencia, que triumphá do deserto e das florestas inextricaveis?

O século XX será talvez, para a valorisação da America do Sul, o que o século XIX foi para a America do Norte. São paizes novos, ricos em materias primas, abundantes e variados, favoraveis tambem ás culturas alimenticias ou industriaes. Brasil, Argentina, Chile, Boli-  
via offercem — principalmente — possibilidades de expansão economica que poderiam estimular o commercio financeiro da grande republica dos Estados Unidos da America do Norte. Elle sabe explorar os recursos que a Natureza offerce á actividade dos povos mais emprehendedores. A recente visita triumphal do presidente Roosevelt á America latina não constitue por isso um indice á este respeito?

Basta lembrarmo-nos dos immensos serviços que a aviação colonial póde prestar em nossos territorios de além mar, ondé tudo está por organizar, neste ponto de vista, senão tudo quasi tudo. Durante os periodos nos quaes as estradas e as pistas safas não são utiliza-  
veis, o avião suppre o automovel e um serviço medico bem compre-  
hendido deveria utilizal-o, para levar rapidamente (em poucas horas) soccorros aos colonos, aos indigenas, enquanto que, pelos outros meios de locomoção, é mister empregar muitos dias e algumas vezes semanas!

O mesmo deve se dar com o serviço postal, "drenando" para a linha aérea principal, para a Europa, o correio das localidades affas-  
tadas e frequentemente isoladas. Mesmo durante as estações de chuvas a aterrissagem torna-se possivel, sobretudo se se effectuam os trabalhos mais elementares e os menos custosos sobre certos pontos do territorio facilmente accessiveis aos aviões de grande turismo e sanitarios. E, quantos outros serviços a aviação moderna é suscep-  
tivel de prestar á nossa civilisação fóra da defeza nacional e da navegação aérea commercial?

Hoje em dia, os levantamentos cadastraes especialmente — como o serviço de estabelecimento das cartas geographicas — fazem appelo ao seu concurso: photographia aérea.

Para os trabalhos de botannica colonial, de geographia colonial, bem como para concessão das florestas (metropole e colonias), os clichés photographicos obtidos em algumas horas de vôo de "prospe-  
ção" proporcionam, os maiores serviços scientificos, aos technicos

das administrações, encarregados da vigilância, conservação e melhoria do dominio nacional.

Lembremo-nos que se utiliza tambem o avião para espargir chuvas artificiaes sobre as vegetações ameaçadas, ou productos activos destinados a matar os parasitas destruidores. No ponto de vista agricola, não serve elle ainda para combater as nuvens geradoras de geadas, effectuando verdadeiros tiros de barragem contra taes nuvens? (cujas experiencias acham-se em curso principalmente m Beaujolais) — escrevem S. e V. — ao que devemos lembrar estar tal problema já entre nós resolvido pelo renomado chimico da marinha Capitão de Mar e Guerra Arthur Carneiro, autor de efficientes *bombos contra geadas*.

“Os caçadores de nuvens tambem contribuíram para a salvaguarda das colheitas, vergeis, vinhas, especialmente no departamento do Rhodano, onde em dez annos a geada causara um desgaste de cerca de 140 milhões.

Nós não terminaremos a enumeração destas applicações á agricultura sem mencionar o “repeixamento” dos lagos, no qual o avião “semeia” methodicamente os peixes meúdos que transporta a bordo. Até as erupções vulcanicas têm nelle um combatente efficaz para fazel-as cessar oppondo-se ao desbordamento da lava, o que consegue com o emprego de torpedos aéreos, apropriados. Tanto o archeologo como o ethnologo de posse da photographia aérea, pode tambem obter resultados (descobertas, reconstituições) que jamais teriam realizado pelas observações terrestres e mesmo aéreas sem os magnificos progressos registrados desde vinte annos na photographia, graças á aviação de reconhecimento tão desenvolvida no decurso das ultimas hostilidades. E’ util lembrar quantas vidas humanas a aviação tem salvo descobrindo e soccorrendo viajantes perdidos nas montanhas ou no deserto?

Se a aviação tornou ainda mais atróz a guerra moderna é de justiça reconhecer que ella, póde inscrever tambem no seu activo multiplas bemfeitorias em numerosos dominios, graças á continua e rapida evolução dos meios scientificos postos em execução para melhorar e conservar nossa existencia.

### O PARAQUEDAS DO FUTURO

No seu inquerito em torno do para-quedismo na guerra moderna *La Science et la Vie* expôs completamente o estado actual do problema Mas, ha outras applicações que estão longe de ser negligenciadas.



Assim, a U.R.S.S. acaba de fixar o programma que traça aos pilotos soviéticos a realização de certa missão nas regiões articas por meio do vôo em grandes altitudes, vôos executados comapparelhos apropriados á esse fim e munidos de todos os aperfeiçoamentos technicos necessarios inclusive e precisamente novos systemas de paraquedas para navegar para o Polo Norte, ultrapassando, si possível, o 83º graos de latitude norte até hoje inattingido por via aérea.

Paralellamente á estes empreendimentos audaciosos e scientificos, o paraquedista Paylov "trabalha" por melhorar seu novo *paraplano* que, tem por objectivo permittir effectuar vôos planados de sorte tal que a velocidade de descida do homem planador seja progressivamente reduzida afim de lhe permittir aterrissar no solo, agora sem o socorro de seu paraquedas.

E' uma interessante experiencia que deve ser continuada, porquanto si ella concluísse pelo emprego pratico deste systema de *paraplano* ella poderia modificar notavelmente nossas concepções no que diz respeito ao futuro do paraquedismo.

A juntemos ainda, numa outra ordem de ideas, que em face da *navegação polar aérea*, muitos pilotos de ensaios preparam e actualmente proseguem nas suas tentativas para alcançar altitudes cada vez mais elevadas, com raios de acção e velocidades cada vez maiores e cargas tambem cada vez mais pesadas. Disso é exemplo, entre outros, o hydroavião quadri-motor Bolokonilinov.

#### IRA' A AVIAÇÃO VOLTAR AO MOTOR ROTATIVO?

Eis a pergunta que J. M. faz em *La Science et la Vie* de Abril proximo passado. Elle começa discorrendo sobre a suppressão das valvulas, conseguida graças á uma nova concepção do motor rotativo em estrella.

Referem-se ás notas no assumpto feitas por Esnault-Pelterie, e discorre sobre como realiza a estanquecidade nos cylindros rotativos e distribuidor fixo.

#### O AEROPORTO DE S. PAULO

O governo do Estado assignou com os directores da empresa interessada, o contracto para os serviços do aeroporto de S. Paulo que será construído na Villa de Congonhas.

As obras, que deverão estar terminadas até fins do anno, serão obrigatoriamente dirigidas por engenheiros brasileiros natos (*Do Brasil-Ferro-Carril*).

### PARA MAIOR SEGURANÇA DO TRAFEGO AEREO

O "National Bureau of Standards" dos Estados Unidos, registra — ao que nos diz *L'Auto* de Pariz — a criação de novos meios que permitem um observador estudar de terra a altura das nuvens, suas espessuras e a altura á qual deve accender um aeroplano para elevar-se acima dellas.

Esse aperfeiçoado instrumento póde, além disso, ser empregado não só no estudo das velocidades dos ventos, acima e no interior das nuvens que occultam o céu superior, como ainda para indicar a temperatura e a humidade do ar até uma altura de 12 milhas.

O aparelho é um typo aperfeiçoado de radio-metereographo, contido num pequeno globo, provido de um transmissor de radiotelegraphia que emite signaes característicos para a temperatura, a humidade e a altura. Os signaes são recebidos e registrados automaticamente, por instrumentos collocados na superficie da terra.

### A PROPOSITO DOS SUBMARINOS ALLEMÃES DE 250 TONELADAS

Quando appareceu o primeiro submersivel da nova Esquadra Allemã se disse que elle realisava pela primeira vez a formula de motor unico, tanto para navegar na superficie como immerso.

Alguns órgãos da imprensa affirmam que tal progresso era unicamente devido ao facto de se ter podido reduzir seu deslocamento para 250 toneladas. Isso era um duplo exaggero escreve M. L. na *Revista Marittima italiana*, em noticia tomada do *Dépêche*.

Inicialmente devemos lembrar que não foram os allemães que em primeiro construíram um submersivel de motor unico (*Vêr Revista Maritima Brasileira* — Aviãos e Submarinos — pagina 413 — Setembro-Outubro de 1935; pagina 1277 — Maio e Junho de 1936; pagina 913 — Março e Abril de 1937). Em segundo lugar trata-se ainda de experiencia, e nada faz acreditar numa solução verdadeiramente satisfactoria quanto á tão difficil problema.



Na França chegou-se a supprimir o motor eléctrico e seus accumuladores, para fazer funcionar em immersão os motores de petroleo. Elles foram os primeiros em tal realisação, com o submarino Y de 213 toneladas, o qual foi lançado ao mar em 1905 e cujas provas foram executadas no anno seguinte.

Mas, tanto o motor de petroleo como o proprio combustivel precisam de um grande espaço. No submersivel Y o ar provinha do existente no interior do navio, sendo substituido pouco á pouco pelo ar comprimido no reservatorio para esse fim existente. A regulação era feita consultado-se um barometro. Mas, isso não era facil: e tirante a prova a guarnição soffria seguidamente a sensação dos mergulhadores de sino ou dos aviadores em grandes altitudes. Viu-se que se tinha de renunciar, portanto.

O systema allemão é melhor. Elle consiste em alimentar o motor quando em immersão, com uma mistura de hydrogenio e oxigenio obtida pela decomposição da agua. Taes motores funcio-  
nam em ambiente fechado.

E' certo que se estão fazendo experiencias, mas parece que até hoje o processo só poude ser applicado em pequena escala nos torpedos. Tem-se dessa forma a notavel vantagem de na sua trajetoria o torpedo não deixar esteira, porque o vapor produzido pela explosão da mistura dissolve-se na agua.

### QUAL O MAIOR PERIGO? BOMBAS OU GAZ?

Discutiu-se muito no terreno militar os effeitos dos bombardeios aéreos. A chave da discussão está em saber se os não combatentes serão mutilados, queimados ou mórtos. Os militares tomam os exemplos da Espanha para indicar que as bombas incendiarias têm sido de maior effeito; enquanto os civis, graças a toda a litteratura sobre gazes estão convencidos que estes são os mais temiveis.

Devido á isso, as autoridades de muitos paizes têm dado instruções sobre a melhor maneira de defeza contra elles. Para esse fim preparam-se refugios e subterraneos, e até ensaios de defeza contra gazes são realizados.

Em Londres a policia está usando autos especiaes construidos como camaras para gazes para treinarem a policia e os bombeiros em casos de emergencia. Numa recente demonstração o Ministerio de Defeza aérea experimentou mascaras pesadas e leves contra os gazes, todas para uso dos civis.

Conseguiu-se que muitos dos observadores puzessem uma mascara e que entrassem em um daquelles carros especiaes completamente cheios de gaz, e elles puderam permanecer dentro delles durante cinco minutos.

O Ministerio de Defeza Aérea affirma que se destinarão brevemente — segundo lemos no *Current History* de New York — 40.000.000 de mascaras para serem distribuidas entre a população civil.

### AUGMENTANDO O POTENCIAL DA GUERRA — AS BOMBAS AEREAS

Não deixa de ser curioso o commentario-noticia publicado pelo *Common Sense* de New York e que passamos a reproduzir: “Desde muitos annos a ameaça de uma guerra mundial, todavia ainda mais terrivel que a de 1914, está suspensa por cima dos paizes civilizados. Si alguém apresenta a proxima guerra como um massacre mais espantoso que tudo se viu até agora é porque ninguém ignora a força que o progresso technico dos ultimos annos poz ao serviço da guerra.

A mais recente guerra que se desenrola sob os nossos olhos: a guerra civil na Espanha, confirma taes precisões? Parece que não. A guerra da Espanha não utiliza os aperfeiçoamentos adquiridos na technica militar desde 1919. No plano industrial esse paiz é um dos mais atrasados da Europa. E o apoio trazido ás partes adversarias pelos diversos paizes estrangeiros não é o bastante para transformar esta campanha numa verdadeira guerra moderna. E, apezar disso, tal qual ella é, essa guerra dá desde já uma idéa do que seria a proxima conflagração.

Poder-se-ia esperar que, na proxima guerra, os belligerantes tivessem de soffrer uma penuria de materias primas e material de guerra, analoga á de 1914 a 1918. Não obstante, no que diz respeito por exemplo aos diversos carburantes, ha poucas possibilidades de que sua insufficiencia possa constituir um obstaculo á continuação das hostilidades. Sómente nos Estados Unidos e durante o periodo 1927-1929, a producção mensal subiu de 20 a 30.000.000 de barris e hoje as possibilidades de producção apresenta-se em tão larga escala que os trusts tratam de imital-a temendo que ultrapassem a necessidade do consumo.



Não é necessario multiplicar numeros para mostrar o immenso impulso da industria desde o fim da guerra. Examinemos um exemplo da applicação das conquistas da technica de paz e de guerra.

Desde cerca de 15 annos, a industria de latas de conserva emprega machinas capazes de transformarem 700.000 toneladas de metal por anno em recipientes uniformes de metal. E não esqueçamos que a producção de uma machina é de 288.000 latas por dia e a de uma fabrica inteira de 20 milhões e meio de latas.

Numa recente informação do comité de estudos militares que examina as possibilidades de uma missão industrial, as fabricas de latas de conserva figuram em lugar de honra. As experiencias realizadas com bombas, em forma de latas de conserva, têm sido realmente concludentes. Para transformar esta industria passiva em industria de guerra bastaria encher este recipiente com nitro-glycerina, por exemplo, em lugar de massa de tomate. Este não é mais que um unico caso entre tantos outros.

Na hora actual, todas as nações, ditas civilisadas, consideram uma questão de honra não se deixar avantajar por outra no dominio da technica. Na feira de Leipzig pode-se admirar machinas extraordinarias que consagram uma vez mais o triumpho do espirito sobre a materia. França, Italia e Suecia reunidas possuem uzinas de força hydraulica numa potencia maior que as dos Estados Unidos. A "London River Company" installou recentemente em Battersea um gerador de 150.000 kilowattios-ampères. Suissa possui uma uzina com força de 55.000 HP. Cada uma destas nações julga-se superior ás outras, pensa possuir segredos inaccessiveis ás vizinhas. Porém, as leis da physica não têm preferencias politicas. As quedas d'agua e do vapor não conhecem fronteiras. Sua força é universal. Não é extranho que o unico laço real que une os homens de todas as latitudes, as leis mechanicas, possam converter-se num instrumento de destruição reciproca?

## VARIAS

Diz-se estar incluído no programma naval inglez para 1937, tres aeródromos, sete submarinos do typo patrulha e quatro varredores de minas.

Nas explanações feitas pelo 1º Lord do Almirantado inglez, em suas previsões sobre a organização naval, foi mencionado especialmente a cooperação entre os serviços dos navios aeródromos e o trabalho que compete á arma aérea da esquadra.

---

O engenheiro e conselheiro aeronautico Christian Brégi, membro da commissão de infra-estructura do Aéro Club de França, fez um interessantissimo estudo que foi inserto em *La Science et La Vie* de Março ultimo, condicionando ao titulo "Pariz Aéroport Transatlantico".

Suas considerações no ponto de vista geographico, bem como as referentes ás condições a que devem satisfazer as pistas terrestres e aquosas de um porto aéreo mixto, são de util leitura.

---

Inaugurar-se-ha uma linha aérea entre Assumpção e as cataratas do Iguassú, com dois serviços semanaes, e que se destina a fomentar o turismo. Tambem será autorizado o estabelecimento de serviços regulares entre Assumpção, Rio de Janeiro e Buenos Aires.

Do commodoro do Ar L. E. O Charlton, renomado escriptor militar são os artigos seguintes insertos em *The United Services Review* cuja leitura recomendamos:

"Schema de espansão da Real Força Aérea Britannica. Trabalho levando-se á effeito o mais rapido possivel"; "Guerra aérea sobre a Espanha" estudo este no qual descorre sobre o suggestivo thema "Allemanha e Italia experimentam suas machinas"; e finalmente a "Historia de barragem de balões como elemento defensivo".

---

Sob o titulo "O autogiro pode prestar grandes serviços" Virgilio Gavino divulga pelo *Spere* de Roma um seu estudo revelando o machinismo do autogiro e explicando as possibilidades sempre crescentes das funcções que lhe caberá na aviação moderna.



## RESPIGA

SUMMARIO — *O Espirito marítimo brasileiro e sua influencia na nossa geographia linguistica — A Marinha em trabalho — Dia de Cavias.*

### O ESPIRITO MARITIMO BRASILEIRO E SUA INFLUENCIA NA NOSSA GEOGRAPHIA LINGUISTICA

Os navegadores portuguezes, ao alcançarem as ribeiras atlanticas do Brasil, encontraram por ellas vivendo povos aborigenes familiarizados com o mar, e outros, terras mais a dentro, com a navegação de rios, lagôas, igapés, cor-redeiras.

Ao correr do tempo foram entrando em relações pacificas ou em contendas bellicas, com muitas tribus littoraneas. Tapuias, potyguares ou piti-guares, caetés, tupinambás e tupiniquins, mais ao norte e ao centro; goitacazes, tremendos pescadores de tubarão, tupinambás, mais conhecidos por tamoios, e temiminós, e tupiniquins ao centro e ao sul; — com maior ou menor espirito marítimo, marinhavam pela costa em igaras ou canôas, e em balsas do feitto de pequenas jangadas.

Todas as bacias dos rios e seus affluentes, eram do dominio quasi absoluto da canôa, e da chamada "costa leste-oeste" até Cananéa, ao correr da qual de principio um espirito marítimo mais se accentuava, principal instrumento tambem foi essa mesma embarcação na mão agil e corajosa da nossa primitiva gente.

Muitas cousas do mar ribeirinho sabiam; e até do conhecimento do ceo brasileiro, entre a nossa gentildade do Maranhão colheu Claude d'Abbeville no segundo seculo, original baptismo de constellações, planetas e estrellas de maior grandeza, vozes que Rodolfo Garcia interpretou na lingua de origem, e constellações e astros singulares que os nossos astrônomos poderão identificar melhor valendo-se de calculos mesmo approximativos, das suas coordenadas celestes por aquellas éras.

A navegação mais constante de europeus, a fundação de feitorias, villas e futuras cidades maritimas, as empresas tantas vezes pacificas, tantas vezes guerreiras em que se houveram, ora na pratica da pesca ou da cabotagem, no auxilio da lavoura ou criação ribeirinha ao mar, ora em arriscados lances na vaes, com o tempo melhor identificaram o colonizador, sob aspectos de geographia physica e humana com uma grande extensão do littoral sul-americano. E assim, desde onde estoura a *pororoca* á foz amazonica até os lindes

do sul brasileiro, que mais tarde eram marcados pelo arroio Chui, o nosso littoral veiu sendo, antes e depois de descobrimentos e conquistas, escola e paizagem de um bello espirito maritimo brasileiro.

Com o indigena da costa foi o colonizador ganhando um sentimento peculiar a cada uma dessas nossas zonas maritimas; e através do conhecimento da lingua tupi, por fim evoluída para uma lingua geral, e do linguaajar de gente mestiça, que ahi gradativamente se foi formando em substituição do indio, se deu a incorporação de muitas vozes originacs de um novo falar dos littoraneos, ao seu idioma portuguez.

O colonizador, maritimo por excellencia, então, foi vendo com essa gente da terra nas abertas dos arrecifes da costa ou em furos de lagamaes, os *paranambuca* ou *pernambucos*; nos seios de mar ou bahias, os *paranaguacs*, *paranaguás* ou *pernaguás*; nos rasgados na costa feitos pelo mar ou vias, as *gambôas* ou *cambôas*, ou aonde o curso dos rios retalhasse as terras costeiras em pequenos canaes, os *furos* ou *arrombados*; nos alagadiços ou brejaes proximos á praia, as *curcuranas*, como tambem, noutras zonas, em lagôas ou lagoeirinhas praianas, os *lamarões*, as *capongas* e os *macciôs*; nos rampados naturaes a beira do rio ou a beira mar, as *linguctas*, e mais á foz de rios ou a beira rio, nos *peaçás*, os portos, que se fossem maiores seriam *peaçaluçus*, e se velhos ou antigos *peçaqueras*. Aos poucos accitaria por um *esteiro*, uma *icapara*; por *gorgulhos*, bancos de areia e cascalho ás fozes dos rios; uma *restinga*, por *marambaia*.

Para os ilhotes, parceis ou pesqueiros, alfaques e baixios, variedade de denominações e baptismos os praieiros reservaram, e em varios sectores da costa, mostraram-se desde cedo, principalmente os nossos pescadores — habeis em armar seus *curraes*, *caçaras* ou *cercados*, *pitimboias* e *gambôas*, — herdeiros daquelle instincto natural da pesca praticada pelo indigena seguro de seu tiro de flecha, confiante no seu anzol de espinha de peixe ou *pinã*, ou no surprender o pescado dormindo á noite á beira rio, com facho acceso, na pesca de *farracho*, ou *piraquêra*. Além do mais, valem-se ainda hoje, os nossos pescadores, do anzol, ou pescam de *guahyssama* ou de *varapan*, que é o mesmo que pescar de vara; servem-se de engenhos piscatorios, taes como as *nassas* de taquara; de *munzuás*, *jequis* ou *jundiás*, *campellos*, *guatingueiros*, *paris*, *covos*, *peceiras*; lançam ou armam seus arrastões ou rêdes, taes como o *abalo*, o *tresmalho*, a *arraicira*, a *ongarcira*, a *terrafa*; a *grozeira*, feita de linha grossa de *coruá* a que de espaço a espaço vão presas as *sandabas*; o *rupichel* ou *jurêrê*, vara que em seu extremo tem um sacco de feíto do de apanhar borboletas; o *espinhel*, com grande numero de anzões; a *rodada*, o *aranhol*... (Vide Alves Camara, "Ensaio sobre as construcções navaes indigenas do Brasil).

Nos rios, usam da pesca do *pronombô*, semelhante á do *farracho*; a das *tapagens* — provavelmente os *cacuris* amazonicos — que são cercas lá chamadas *paris* — plantadas á feição da corrente fluvial e onde o peixe detido e tonteado pelo *tingui* ou pelo *timbô*, é facilmente seguro; a da *minjoada*, que é feita com vara e anzol fincada no leito do rio, para a pesca durante a noite, uso bem característico do pescador fluvial de Pernambuco, e, parece, muito



semelhante no Pará á *camina*, praticada com cesto em vez de anzol, e citada por Baena, Rohan e Chermont de Miranda.

Longo seria enumerar tanto os processos quanto as vozes marinheiras desses nossos bravos praiheiros, familiares aos seus engenhos de pesca, incorporadas á nossa vida marítima, e assim, á lingua portugueza falada no littoral do Brasil.

A outros campos são também peculiares outras vozes.

No ramo da anemographia ou do conhecimento e descripção dos nossos ventos mareiros ligados á vigilia e luta constante do embarcadicho, ou já no dominio da construcção naval, alguns exemplos se colhem, bem originaes. Vejamos.

Sobre a viração paraense a que chamam *marajó*, grivando as aguas da bahia de Guajará ou enfunando as velas das *vigilengas* de alto mar; caia o mareiro *aracati* no littoral do Ceará, entre 7 e 8 horas da noite sobre a terra abrasada das seccas, a bojar as velas das atrevidas jangadas cearenses de mar alto, ou a *grativiana*, pelo amanhecer, para levar-as á pesca nos bancos da costa; pinte a nuvem do aguaceiro ao longo da costa bahiana para se desfazer em chuvas de curta duração tocadas de fortes rajadas de vento, o que os praieiros appellidaram o "*pirajá*" e os portuguezes o "*parajá*"; na altura de Cabo Frio até a Ponta Negra se levante em lufadas do leste — o *calafate* — assim chamado pelo damno que causa ao calafete dos barcos, ou soprem ventos tempestuosos do sul, chamados "*cambueiros*"; alterne com o "terral" a "viração", aquella, favorecendo a largada para o mar, e esta, a volta á tarde, dos canoeiros e poveiros para o seguro abrigo fluminense das abras, bahias e enseadas; desabe o abrasador "noroeste" sobre o porto e bahia de Santos; sobre, mais ao sul, o violento *pampeiro* respondido pelo vento navifrago, o "nordeste" na missão de atirar, na mesma costa rio grandense, navios veleiros ás praias onduladas de dunas e albardões e de os destruir qual um "car-pinteiro da costa", como os marítimos o nomeiam; — e em tudo isso, o homem, aparentemente fraco do nosso littoral, verá estímulo, escola, campo propicio para sua aventura.

Para esta, principalmente desde cedo, o colonizador poude construir sua embarcação, mesmo a de typo europeu, armal-a de massame, poleame e velame, servindo-se da variedade das nossas madeiras e fibras, conhecimento que pelo convívio com o indio da costa lhe foi de bom fructo. Para os caravelões, barcos de engenho, barcos de mar fóra, em pouco tempo, este se valeria, aqui ou além, da *oiticica*, do pão amarelo, do *angelim*, do *pequi*, do *pequiá*, no fabrico de casco e taboado; da *jaqueira*, da *sucupira*, para os cavernames; da *gororoba*, da *sapucaia* para os mastros; do *camassari*, do *ubiraem* (ou *buranhém*), do *potumujú*, das *urucanas* immunes ao guasano, para os taboados; da *massaranduba*, da *inhaíba*, do *olandim*, para as palamentas dos barcos. Para calafeteo, amarras ou cabos, se utilizariam das embiras ou *imbriras*, taes como o *inbirucú*, a *imbiriba*, a *imbiti* e tantas outras fibras do nosso riquissimo reino vegetal, principalmente desta ultima fibra branca de cujo entrecasco, segundo Gabriel Soares, no seu Tratado Descriptivo, (pg. 197), se faziam "cordas muito alvas" e os "negros da Guiné fabricavam pannos delgados como lona, e macios". Do algodão que plantavam, colhiam e fiavam

em panno, faziam suas veias, que tambem eram e são de esteira em muitos rios do interior do Brasil.

A canôa, a não ser na região amazonica, que estudámos no capitulo da "Geographia da Canôa, ou Montaria", era feita de *cambui*, *figueira brava*, *peroba*, *juerana*, *oiticeira*, *potumujú*, *bacurubú*, troncos desbastados pelo fogo e só cavados com machado ou *chambocados* pelo indio, após, o contacto deste com o colonizador. Os remos ou pás, que os bravos canoeiros usavam, eram, em geral, de *genipapo*, *huacá*, e *olaudim*, assim como de varias *imbrax* suas amarras ou cabos, escotas ou amuras, fachos de mariscar á noite pela costa, amarras das suas *tauauás* ou poitas. Na Bahia o typo das canôas grandes *chambocadas* a machado por dentro e por fóra, ainda é revelado num exemplar conhecido pela *bacuçú*. (Vide obra citada).

Passando da construcção naval primitiva aos dominios da ictyologia, da botanica, da ornithologia marinhas, com que riqueza vocabular o nosso praieiro não veio a contribuir para o idioma do descobridor!?

A inclinação marinheira tão espontanea e regional da nossa gente praiana, não perdida de vista pelo colonizador, não tardou em ser estimulada para outros mistéres mais uteis.

Desse asserto é um exemplo a pesca da baleia.

Após a chegada á Bahia em 1603 de Pedro de Urecha e seus biscainhos em companhia do Governador Pedro Botelho para ensinarem aos portuguezes a pesca da baleia, — cetaceo a que os tupis na sua lingua chamavam *pirapôá* ou o — peixe que empina, — fundaram-se, ao correr desse e do seculo seguinte, as "armações" ou "contractos" ao longo da nossa costa. Foi tal a riqueza decorrente da pesca da baleia como aproveitamento industrial que, segundo Varnhagen, no começo do seculo XVII ella produzia uma renda de 100.000 cruzados annuaes, porquanto, cada baleia em 16 pipas de azeite rendia um conto de reis, além do muito lucro que dava em arrobas de barbatanas.

Cultivou-se com essa arriscada pesca ao cetaceo, a bravura da nossa gente praieira, correspondente em heroismo, no mar brasileiro, á que nosso sertão nordestino moveu o homem á *vaquejada*, ou nos pampas rio grandenses, levou o gaúcho ao *rodeio* e ao *entrevero*.

Através dessa luta, que se virá a pronunciar, tendo por maior protagonista o nosso homem mestiço desde a Bahia até Santa Catharina ao sul, ganha a terminologia maritima vozes expressivas para a lingua portugueza falada no littoral, em que vive e se perpetua toda a acção heroica dessa brava gente.

A Bahia ainda hoje continúa essa gloria dos dias passados, e para tão arriscado feito se servem os seus filhos praianos de uma embarcação typica — a baleeira, — eleita por montaria desses intrepidos cavalleiros do mar. E' ella de duas prôas, de construcção relativamente fragil, sem borda accentuada, armada de um mástro e uma vela, esboçando as linhas de um castello de prôa, que nomeiam *xapité*, corrupção material e verbal, reminiscencia e nem sequer miniatura, dos alterosos "chapitéos" das náus quinhentistas.

Veloz e barlaventadora, cil-a a partir das "armações" ou "contractos", as mais das vezes nos dias invernosos em que as femeas do cetaceo, ou *madrijos*, buscam o seio acolhedor da bahia para o parto dos filhos ou baleatos,



e os machos, *caxarrêos* ou *caxarêos*, bufando nas suas *surgidas*, erguem columnas de agua pelo mar alto.

No *xapité*, ou á proa, em pequeno banco volante, vae o valente arpoador; na *chaleira* á pópa, o perito timoneiro, e entre elles, sentados e attentos, cinco ou seis baleeiros por alguns dos bancos ou bancadas, cujas principaes são ditas: do estai, da volta, da amura, do arvorar e da leva. O caixote ou *guarda-lanças* está installado proximo ao arpoador, e mais afastado, em logar conveniente, o fogão, simples caixa de madeira cheia de areia com lenha para queimar, trempe de ferro para assar.

A vela quadrangular cosida á verga, com quatro fôrras de rizes para a operação de "rizar a vela", isto é, diminuir-lhe a superficie em caso de vento rijo, e que o mastro roliço sustenta, bojada e branca lá os leva para o mar, com viração fresca fazendo correr a baleeira dez e, ás vezes, doze milhas.

No tempo de Frei Vicente do Salvador, era a partida principalmente quando em dia de São João Baptista, realizada com festas regionaes interessantes, precedida de missa na ermida de Nossa Senhora do Monte-Serrate e da benção das baleeiras, proximo á ponte de Itapagipe. (Frei Vicente do Salvador, Historia do Brasil, 3ª ed. pg. 397).

Com o tempo a cerimonia variou, mas o sentimento que a dictava ainda demora hoje no sub-consciente do baleeiro.

Já a baleia bufando tres vezes, nas *surgidas*, á flor do mar, ou carregando nos mergulhos, assignala sua passagem ao largo, e mister é seguramente vigia-la para escolha do momento preciso do combate.

Numa dessas *surgidas*, seguidas de mergulho, paira a baleeira. Seus tripulantes folgam-lhe a escolta e alam o braço de barlavento, isto é, do lado de onde sopra o vento. Mas se á bolina vae a baleeira singrando, para não ser demorado o cambiar da vela, trocam-lhe amura por escota, ou teem-na em "amura terça", até o inicio da luta.

"Farejando o vento", o *caxarrêo*, e não "mettendo a cabeça", — que é quando salta fóra d'agua e á flôr della parte em direcção contraria ao vento, — pôde, se já na distancia a bom tiro, jogar o prociro o arpão da "galha para a cabeça" e gritar logo: "arria de dentro"... Então, o "homem da volta", quando a baleia sangrando abala em veloz arremetida, vae folgando, na por isso chamada bancada da volta, a *ostara* ou cabo, que é presa á *rinhoteira* do arpão já enterrado no dorso da baleia. Ao sentir a arrancada, o timoneiro safa ou descala o leme, e os outros tripulantes, de prompto, arriam a vela.

A corrida, desde então com a baleeira a reboque do cataceo ferido, em mar tantas vezes de azul saphira nesta linda costa bahiana, desenha-se em quadro maravilhoso para espectador distante do feito, entre espumas alvissimas debruadas de palhetas de ouro do sol, e como que a lembrar um painel de mythologia grega, tendo por motivo o carro de Poseidon cortando o mar na plena gloria de seu imperio.

No momento inicial da corrida se ouvirá a voz de "fecha", para que o homem que mantem com volta a *ostara* a faça de vez fixa no "banco da volta"; e depois, já quando a corrida vae desabalada, e pronunciando-se, por vezes, o alquebramento de forças do cetaceo, a tripulação ala a *ostara* de novo, para diminuir a distancia entre a baleeira e o *caxarrêo*, e o pôr ao alcance de

outro tiro de arpão. De prompto, a figura intrepida do arpoador com o braço alçado á prôa, rebrilha e reluz, para desfechar certo golpe de logo attestado pelo sangue vivo da baleia, qual liquido tapete escarlate, servindo ao mesmo tempo de leito de dôr ao cetaceo ferido e de *esteira* á embarcação.

Uma hora, ás vezes duas, tres horas, e, muitas vezes, um dia inteiro, dura o combate em pleno oceano; até que vibrado pelo "moço d'armas" o golpe mortal no *cangotinho*, entre o *bufador* e a cabeça, a morte do cetaceo encerre o dia de heroismo por tantos brasileiros desconhecido.

Veze ha, porém, em que a femea ou *madrijo*, surprehendida pelos baleeiros, vem acompanhada do macho ou *caxarrêo*; vezes outros ha em que traz, ora a seu flanco ôra em suas costas, o filho ou *baleato*.

Nessas duas circumstancias a luta assume proporções de uma empolgante tragedia, em que os dois gigantes neptuninos nobremente revelam, um, o amor de esposa, outro, o amor de mãe.

Dando encontro do casal á flor da vaga, arpoará o baleeiro do *xapité* de prompto o *madrijo* que, em corrida impetuosa arrastará a baleeira, já seguido do esposo, o *caxarrêo* á atirar-se furiosamente, de continuo, sobre o corpo da companheira arpoada com o fim de desprende-la das lias do captivo; e, embora ferido por successivos lanços do arpoador, se manterá na liça e na defesa do objecto querido até a morte.

Se em vez do *madrijo*, porém, o *baleato* dá signal de sua presença, bufando e jogando ao ar uma tenue columna d'agua, é de boa regra entre baleeiros, arpoal-o logo; porque, de subito, a mãe desvairada vindo-lhe no encaço, bramindo e em assomos sublimes de caricia e amor, lambendo e amimando o filho, será alvo de lanços seguidos com que os baleeiros lhe retalharão o dorso, qual presa cobiçada da maior valia.

A corrida então, se fará toda num mar de sangue e dando impressão aos que a assistem, de ser a dôr do coração da baleia maior que a dor causada pelas feridas abertas nos seus flancos; até que, através de horas interminaveis, alquebrada pelo cansaço e desespero, envolta no seu sangue e no do proprio filho, seja novamente golpeada e morta.

É se ahí tem termo a pesca perigosa, não menor trabalho será conduzir a presa ás praias dos "contractos" ou "armações", onde sob a direcção do Feitor-mór, se a entregará ao côrte dos "mestres dos facões" e dos "mestres das faquinhas", encerrando-se, assim, no anonymato um dia de bravura da vida dos baleeiros. (Vide Alves Camara, Frei Vicente do Salvador, Xavier Marques).

Bravos tambem, como elles, são esses jangadeiros do norte no sector litoraneo comprehendido entre o Ceará e a Bahia, em que mais parecem em mar largo empenhados, por tradição e instincto, na vigia dessa costa conquistada um dia pelos bätavos e libertada pelas tres raças formadoras do Brasil.

Ficou, nessas nossas paragens nortistas, onde tambem é symbolo da libertação do escravo negro, como a embarcação representativa da gente brasileira, e dando com a terminologia usada pelos jangadeiros na sua construcção, em seu aparelhamento, em suas fainas valorosas, um largo cabedal de termos ou vezes interessantes e vivas para a lingua portugueza falada no Brasil.

A jangada cearense, geralmente construida de seis paus de *apeiba* ou *piuba*, unidos em cavilhas de madeira, e os quaes, pela collocação que tomam



são chamados *meios*, *bordos* e *popús*, tem, quasi sempre, dois bancos: o do mastro grande e o do mestre. Leva aquelle um furo para o mastro que nelle enfurna e traha vela quadrangular, cosida á verga muito flexivel.

O mastro da mezena, de maiores proporções, inclinado para vante, arma vela triangular e é amarrado ao *aracambuz*, especie de cruzeta que serve, entre os dois bancos, de descanso do mastro e para nella se prender a *goiçama* ou outras linhas de pesca cujos anzóes vão encastrados em arame ou com *ipús*. Delle vão ainda dependurados: cabaças com agua, vasilhas de madeira em que guardam farinha ou comida, chamadas *quinangas* ou *quimangas* no Ceará e semelhantes ás *cafuletas* da Bahia; a *araçanga* ou *buruçanga*, cacete para matar peixe; o *atapú* ou *itapú*, buzão que lhes serve de porta-voz ou corneta acustica; a *cua* de molhar a vela; a *poita* ou o *tanacú* que utilizam como ancora; *bicheiros*, anzóes, rêdes de pescar. Todos os cabos, — amarras, amuras ou escotas — são feitos de embira e as linhas de pescar e a vela do algodão que fiam.

As jangadas velozes têm a denominação de *paquetes*, e sendo das maiores ou *jangadas do alto*, levarão a bordo uma jangada pequena ou *bóte*. A's que usam uma só vela chamam *burrinhas*.

O norte da Bahia e o de Pernambuco apresentam variantes no typo dessa embarcação; e contribuem com outros termos regionaes que, para não nos alongarmos nesta passagem, deixamos de citar, assim como aos que tem por motivo outras typicas embarcações do littoral brasileiro.

Estão neste caso, entre outros, os regionalismos dos pescadores das garoupeiras, admiraveis barcos bahianos de mar alto, que, com sua vela redonda e seu *burriquete* caçados, buscam o caminho dos Abrolhos para a farta pescaria das garoupas; os marujos dos saveiros, os tripulantes das vigilengas paraenses, os barqueiros de mar fóra da região da Bahia, os canoeiros das regiões fluminenses, os *coiçaras* das praias vicentinas que vêm marinhar pela costa na pesca diaria. Este espirito maritimo, dentro de outra contribuição vocabular tambem se caracteriza mais ao sul, na vida do pescador catharinense, onde o praeiro ancestral teve por escola as "armações" ou "corujeiras" para a pesca da baleia; e onde, a mistura de sangue do ilhéu portuguez ao do natural da terra na formação desse mestiço littoraneo, deu em consequencia criar-se um novo typo de homem do mar, senhor de rico glossario maritimo e de um falar cantado que empresta um novo rythmo e uma nova prosodia á voz brasileira.

E se assim, nosso littoral se fez painel do homem para pujante espirito maritimo peculiar ás margens atlanticas da America, não menor se nos affirmou nosso sertão, o coração da propria terra, para a formação desse typo representativo do *tropeiro*, a quem coube ligar os sertões desconhecidos ao littoral baleia; e onde, a mistura de sangue do ilhéu portuguez ao do natural da mais accessivel aos surtos de cultura e civilização. (Excerptos do livro "*Geographia Linguistica e Cultura Brasileira*" presentemente no prélo em edição de 500 exemplares).

EUGENIO DE CASTRO

## A MARINHA EM TRABALHO

Surpreendi-a, manhã cedo, em plena mobilização dos seus elementos nobres e constructores. A ilha das Cobras regorgitava de braços rijos e adextrados sob o comando de vivas capacidades. Pelo ar, uma flamula única, distendida pelas cabeças atentas, com o distico intangível do cumprimento do dever. Tudo e todos a mourejar num coro unisono de trabalho e de força de vontade. Homens e motores. O deus do numero e da mecanica a pairar por ali, arrebanhando devotos no ambito criador das oficinas, daquelas tendas miraculosas onde se aprende a cimentar o verdadeiro monumento patrio. De permeio, a orquestração vagneriana das ferramentas em faina, dos claros aços cantantes a arquitetar prodigios inauditos, do conubio possante do cerebro e da mão humana numa ventura infinita, casta e legitima simbolização da paz.

Daqui, dali, de todo o canto, sem treguas nem esmorecimentos, os pioneiros da marinha moderna, de todas as categorias, do simples operario adolescente, que enrija os musculos sadios no manejo certo do martelo herculeo, ao grave punho bordado, padrão de lutas e de tradições que no intimo da armada mantem um culto e um tabernaculo.

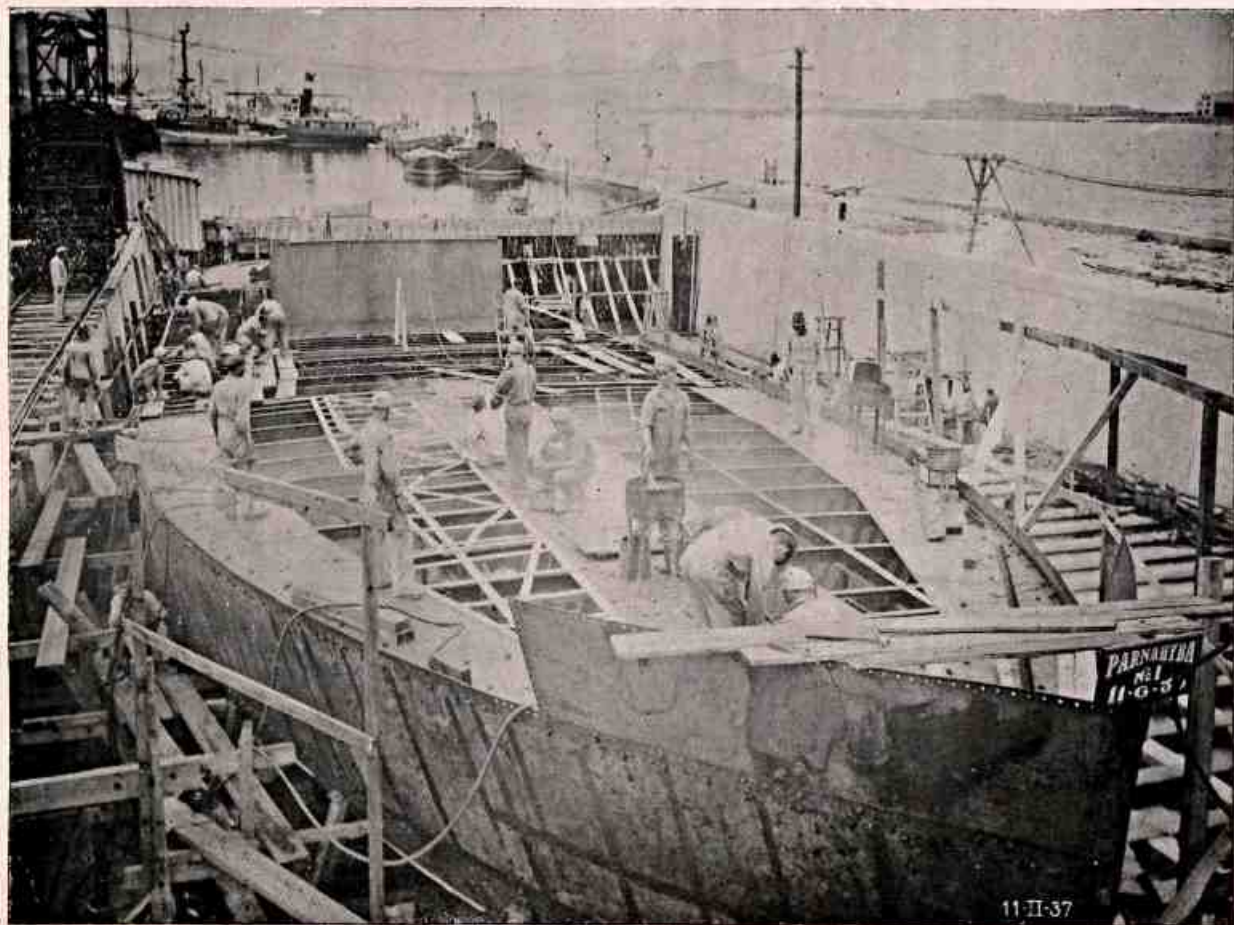
A marinha trabalha. A par da serenidade diretiva, o espirito sutil de boa camaradagem, força de propulsão capaz de demover barreiras e de abalar impossiveis. Tudo se faz e se consegue em familia, entre amigos, numa união que muito tem de biblico pela comunhão poderosa e tranquila entre mandar e obedecer.

Assim reparte-se, á hora calma do almoço, amesendadas todas as patentes no ágape quotidiano, o pão feito no "Minas" e no "São Paulo", honesto e saboroso, que sabe bem por comido entre irmãos. Assim, na conversa descuidada, narram-se casos de outras eras, rendem-se, em frases de admiração e respeito, as homenagens ao passado das armas, relembram-se, com unção e saudade, os vultos que já se foram e rondam por sobre nós, noite e dia, como sombras errantes na parede da historia.

Sou recebido, com a efusão que a disciplina não perturba, pelo almirante Otavio Jardim. Tudo aquilo se entrega ás suas mãos fidalgas que governam á moda antiga, enredando o dever em luvas de pelica. Conheço-o ha muito, solícito e impecavel na sua engenharia proficua, no seu ponderado espirito de igualdade e justiça, no seu controlado mister de aglomerar cerebrações extranhas sob a égide de uma lei comum. A sorrir, com a sua sobria elegancia de oficial de marinha de estirpe, com a escola de Saldanha no fisico e no moral, ele encaminha a sua grei unida e dirige a bom porto a nau que lhe confiam, seja a maré de bonança ou procela. Assim, demonstra-me, expondo provas e documentos, a marcha salutar dos trabalhos a seu cargo, os raios onipotentes de uma roda incessante acionada pelo esforço inquebrantavel dos seus três mil auxiliares.

Dal percorro os intrincados meandros da ilha laboriosa em plena ação dos seus orgãos fecundos. Acompanha-me o comandante Julio Regis Bittencourt, capacidade de engenheiro naval comprovada em serviços de monta, vida utilissima de civismo e dedicación que tanto tem cooperado pelo engrandecimento da marinha, desde o sonoro alvorecer da esquadra nova.





O "Parnahyba" em construção

Vou com êle á carreira onde se terminam as obras do monitor "Parnaíba". E' o quinto deste nome nos anais gloriosos da classe. E' uma joia preciosa de 590 toneladas. Milagre de bem-estár, hygiene e conforto num espaço angustiado pelas funções marinheiras de unidade fluvial. Atestado completo das nossas possibilidades, no que concerne ao valor e á cultura ao serviço de incomparáveis predicados de raça. Rutila condensação do saber e da intelligencia, mercê de um golpe de timão orientado e seguro. Toda ela, essa pequena belonave patricia, trabalhada pela nossa gente, numa perfeita distribuição de pensamentos e atribuições convergentes para o mesmo ideal nobilitante. Um giro pela ilha-arsenal é o bastante para se focalisar o genio realizador do operario brasileiro. Pronto a tudo. Senhor absoluto de um plano imperturbavel que decorre de um quasi autodidatismo, pois aquilo que sabe é antes fruto de intuição, das facultades perceptivas rapidas e aguçadas, do que da escola onde êle raramente passa, convicto de que não existe outra melhor do que essa comunidade absorvida pelos designios de um mesmo credo. Lá vi, em punho o ferro desbravador a aduçar a materia bruta, o proletario ancião e o jovem proletario. O rude trabalhador encanecido na labuta de cada dia e o rapazinho de dezoito anos, todo êle uma atenção desmedida na tarefa que lhe faculta o sustento de um pai cego e de uma mãe invalida.

Belo de ver esse sublime congregar de energias, umas que já descambam num poente de benções, outras que irrompem subito de um levante de graças.

Belo de contemplar aqueles atletismos generosos, a arar na mesma gleba de semeaduras triunfantes.

Vi sorrisos pacíficos naqueles labios contentes, chispas de saude fisica naqueles olhos simpaticos, e um ar de confiança e sedução na maneira de falar e responder, como automatos á invocação de uma só diretriz. Gente capaz de todo o grandioso, se bem cuidada e em rumo de verdade e honra, como disposta ao desatino e ao pecado, se explorada na sua boa fé e na sua indefesa ignorancia. Assim o operario do Brasil, digno de perfilar em qualquer centuria do mundo, se a outros não sobrepuja pelo que vale e assimila com o brilho veloz de um relampago.

O "Parnaíba" é oriundo dessa progenie ditosa, que desde os primeiros dias o tatea com orgulho e carinho. Lição de fé pelo culto cristão dos seus obreiros infatigaveis. Lição de economia pelo habil aproveitamento dos seus válidos recursos: um minimo de dispendio num maximo de produção. Tudo engendrado e executado pelos nossos homens, desde o cravar dos rebites ao difficil ajustamento das maquinas. Das suas mãos valorosas saíram as obras darte e os mobiliarios perfeitos que guardam as dependencias do barco. Elás mermas esculpturaram os requintes de luxo necessario que levam a forrar as solidas estruturas do nosso jacarandá artistico e incorruptivel, do nosso mogno amazonico maleavel e homogêneo no seu cerne que revela, em estilizações caprichosas, os labirintos do lendario rio-mar.

Em torno, o cortejo lisonjeiro de louvores e apreciações admiradas. Um colega dizia, ha tempo, concitando-me a uma visita ao novo barco:

— Vá ve-lo. Eu quando estou desanimado, embrenho-me por êle, e é como se tomasse um banho lustral de crença e de coragem.



E um tecnico irlandês, arquiteto naval de renome no Velho Mundo, temperamento frio como o linho da sua terra, correu o monitor de *fond-en-comble*, criticou-o com franqueza e autoridade, rebuscou-lhe, com criterio e argucia, os menores detalhes, e rematou numa exclamação jubilosa:

— Povo que faz isso ainda compra na Europa!

A seguir, provector Julio Regis aponta-me as carreiras limpas, alinhadas ao longo do cais, que aguardam as quilhas dos navios de proxima construção: três *destroyers* e dois mineiros, que já se espalham pelas oficinas nas suas desmontadas tonelagens. Fala-me, com fé profunda no seu alto sacerdocio, das grandes realizações da esquadra nova, entregue em boa hora a um patriota que se evidencia como o nuncio da nova construção naval. Diz-me do seu amor ás arvores, a educar filhos e netos no convívio desses mesmos troncos que poderão se esquarterar no seu braço de trabalho como simbolos da primitiva grandeza nautica, e tanto se glorificam nos lenhos santos que propagaram a paz e decidiram das guerras. Prenuncia, com alegria e altivez, um futuro prospero da marinha brasileira, se marchar como agora na sua singradura de milagres, cumprindo à risca um fadario divino.

Nesse ponto, o engenheiro notavel descansa as mãos sobre a roda do leme do "Parnaíba". Ficara assim, na posição natural de quem leva uma nau ao seu destino. De olhos vagos no horizonte longinquo, olhos que tanto mergulharam nas infinitas visões do oceano-agruras, contratempos e miragens — dava-me nitida a impressão de uma alegoria no cenario marujo dos nossos dias. Sobre o seu capacete de serviço adejavam os pavilhões encantados dos Trajano, dos Level, dos Braconnot, construtores de antanho, nomes legados aos flôres de prôa que ornãm e exaltam a gratidão da Patria.

A marinha seguia o seu caminho.

Ventos galernos lhe osculem as faces enfunadas das gaveas, num cruzeiro de intensa felicidade.

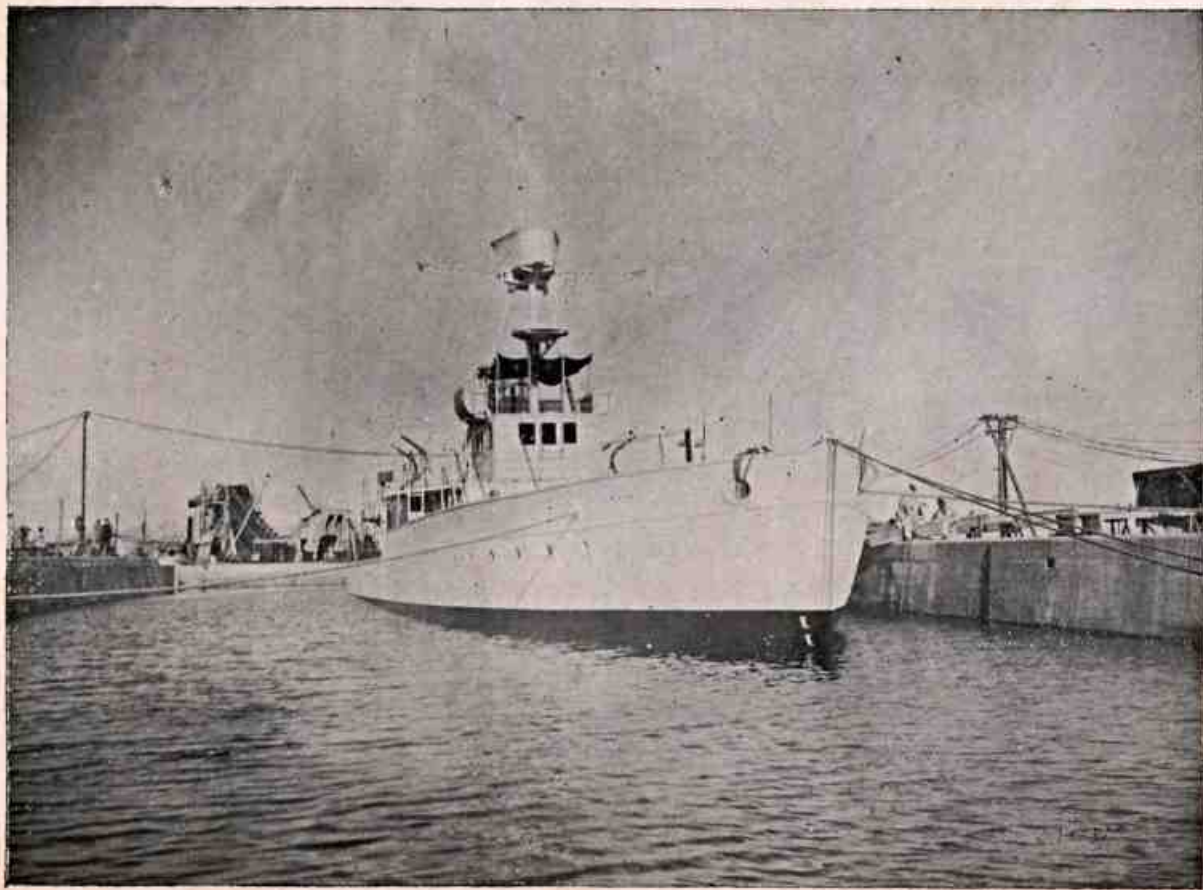
Foi como a vi naquela manhã radiosa de primavera recenvinda, com as naus empavezadas a baloiçar no irisado palhetamento das ondas. Foi como a deixei, vaidosa e ufana, no seu esplendido casulo de glorias.

Ao longe, o "Parnaíba" diminuía de vulto nas suas linhas infantis de barquinho de brinquedo. Tão pequenc e tão lindo!

Já no voltar uma curva da estrada, largando aos céus os ecos da ilha populosa e dinamica, minha vontade era leva-lo dali, aquele modelo de navio de guerra, e coloca-lo como uma obra prima, para espanto de todos, numa vitrine da Avenida, e que por ele desfilasse o Brasil, o Brasil cético e optimista, o Brasil que se esquece de si mesmo porque não se conhece, o Brasil que se desencoraja porque desvia os olhos luminosos dos santuarios nacionais onde sempre deveram pousar e meditar.

"Parnaíba"... Lembrai-vos que tambem se chamava assim o batel-missal de iluminuras e capitulares decoradas com o sangue dos herois. "Parnaíba" — catedral e tumulo dos Greenhalgh e Marcílio Dias.

Avante. No teu bojo feliz perpassarão infinitamente as legiões de labor e concordia, com o peito a transbordar de hinos de gloria e as mãos repletas de consagrações imortais.



O "Parnahyba" fluctuando



E o Brasil de amanhã será inteiro fruto do proprio esforço, pela victoria de seus filhos e pelo espirito das suas armas immaculadas.

Salve marinha rediviva e heroica!

GASTÃO PENALVA

*Jornal do Brasil*, Rio, 29 de Setembro de 1937.

### DIA DE CAXIAS

A data de hoje, 25 de Agosto, dia de festa nacional, regista o nascimento do grande soldado que se chamou Luiz Alves de Lima e Silva, mais tarde Duque de Caxias e que foi nos campos de batalha a incarnação de todas as glorias da nossa Patria.

Mais uma vez, ides escutar de um modesto marujo, afastado da actividade, phrases toscas e desataviadas que não poderão despertar a vossa attenção, as quaes concatenei não com o titulo de conferencia, e sim, como uma pequena oração que camarariamente entreterei com os meus dignos patricios, utilizando-me do microphone da Radio Ipanema, gentilmente cedido pela sua digna Directoria.

Caxias, escolhido em tão boa hora para patrono do soldado brasileiro, jamais poderá ser olvidado, pois elle foi o anjo da victoria em todas as pugnas em que andava empenhada a honra do Brasil; foi para cada soldado e para cada cidadão, um exemplo de disciplina e de civismo.

E' necessario que de anno para anno, revivamos a biographia desse vulto de grande destaque que se chamou Caxias e os serviços valiosos prestados por elle ao nosso Paiz.

E' preciso, vós bem o sabeis, prezados ouvintes, diffundir, hoje mais que entre os nossos jovens concidadões a educação civica, fazendo vibrar a alma dos futuros defensores da Patria, por nobres incentivos, no amor e na veneração dos bemfeitores da nossa nacionalidade e educando-os no conhecimento da nossa historia, tão cheia de lições a aprender e de exemplos a imitar e seguir.

Caros ouvintes, traçar a biographia de Caxias é um assumpto vasto, como vasto é um theatro de operações, onde se movem os exercitos em campo de batalha.

Falando-vos sobre o assumpto dessa pallida palestra, e historica como o é, destina-se a ser o elo da cadeia que deve unir todos os brasileiros em torno da grandeza nacional.

Trei, caros ouvintes, discorrer a *vol d'oiseau* sobre a acção de Lima e Silva, na célebre revolução de 7 de Abril de 1831, que elle soube não se deixar dominar pelo espirito revolucionario que havia contaminado quasi toda a tropa da guarnição da Côte.

Sem tomar nenhuma parte activa nas peripecias d'aquelle drama, e apesar de se achar o seu pai, commandando as armas na Côte e bem assim envolvido na conspiração contra Pedro 1°, Lima e Silva, apenas major e a frente do Batalhão do Imperador, esteve prompto a cumprir o seu dever de soldado na defesa da disciplina e da ordem.

Soldado disciplinado, na extensão lata da palavra, Lima e Silva aguardou o desenlace e as consequências delle, no posto de honra em que a força das circunstancias o collocou, pela dupla qualidade de cidadão e soldado.

Depois da abdição de D. Pedro 1º, a tropa, cuja subordinação e disciplina haviam sido profundamente abaladas por doutrinas perniciosas levantadas pelo vortice revolucionario, ameaçava a permanencia da desordem e o saque á Cidade; então o Major Lima e Silva reunindo alguns officiaes seus parentes e amigos, tomou com elles a louvavel deliberação de empunharem a espingarda do soldado e rondarem incessantemente as ruas commerciaes da cidade, por serem as mais ameaçadas pela soldadesca desenfreada.

Este exemplo de civismo não podia deixar de encontrar adeptos na officialidade da guarnição; o nucleo mantenedor da ordem engrossou; e dentro em pouco mais de 600 espadas de official se trocaram por outras tantas espingardas, para o patriótico fim de suffocarem a desordem e restabelecerem a tranquillidade publica.

Esta reunião de officiaes possuidos de tão nobre sentimento, regularizou-se e constituiu-se o Corpo que teve a denominação significativa e heroica de Batalhão de Officiaes — Soldados — Voluntarios da Patria.

Deste batalhão foi o major Lima e Silva escolhido para seu 2º comte, por aclamação de seus briosos camaradas officiaes — soldados, posto que houvesse entre elles muitos de patentes mais elevada. Por espaço de 2 annos o batalhão de officiaes-soldados fez a guarnição da capital do Imperio, manteve a ordem nella e prestou todo o apoio á autoridade para poder desassombradamente dissolver os corpos insubordinados.

Estes officiaes soldados, que symbolisaram a dedicação do heroismo e a abnegação do homem de guerra, nunca pretenderam outro vencimento além do do simples soldo de seus postos; e certamente tão bello conjuncto das mais nobres virtudes civicas não será esquecido pelo historiador imparcial que houver de escrever a historia militar brasileira.

Caxias, possuidor de um espirito altamente observador, nunca teve ambições politicas, ligando pouco caso aos grandes partidos do Imperio, e para comprovar essa sua attitude, basta citar a brilhante proclamação que elle dirigiu aos rebeldes maranhenses em 1840 "Maranhenses! Mais militar do que politico, eu quero até ignorar os nomes dos partidos que por desgraça entre nós existem".

Caxias, tinha ogerisa pelas luctas partidarias, as quaes só pôdem corroer as forças armadas de uma Nação.

Pertenceu elle, quando legislador ao partido Conservador, mais pela pressão do ambiente, que pela vocação ou mesmo gosto.

Terminando essa minha humilde oração, cabe-me muito reconhecido agradecer aos presados ouvintes revivendo em pallida linguagem a trajectoria gloriosa deixada por esse vulto do nosso Exercito.

Rio, 25 de Agosto de 1937.

MARCOS DE ALENCASTRO GRAÇA

(Oração proferida no Studio da "Radio Ipanema").



## O CÃO DE BORDO

Mal que os olhos abrixa o mestre foi busca-lo.  
E foi a vida em pleno mar, ao rude embalo  
Da barcaça, ao marulho estridoroso e insano  
Dessas aguas do Sul do costeiro bahiano.  
Olhando o céu escuro, ermo de estrellas, vago,  
Ou dellas chamejando; ao luar sereno e mago;  
Mirando o mar revolto ou de murmuro seio  
Tritão cresceu feroz, asselvajado e feio.

Ancorada a barcaça, á noute, a marinhagem  
Ao vinho e ao jogo esquece a trabalhosa viagem.  
Sosinho, o cão vigia estendido na prôa  
A uma ancora que salta, a um remo que resôa,  
Abrindo ao lume da agua estrellas movediças,  
A um velame que desce a ranger nas adriças  
Ou que sobe entesando e retesando as cordas,  
Eil-o irrompe, assanhado, a ladrar pelas bordas  
Ligeiro, resistente, alto, esguio, negrusco.

Noute velha, embuçado, o mestre, um bom patusco,  
Um cincoentão de barba arruivascada e espessa,  
Recolhe, a lingua perra e pesada a cabeça.  
E ao chegar perto, vendo aquella escura mancha  
Na prôa: O' seu tritão, como vae esta prancha?  
Bem, não é, seu patife? Amanhan estaremos  
Barra a fóra, cortando aguas do sul. Teremos  
Vento e muito, á feição. Anda lá fóra aos bollos.  
Vento que cava o mar. Mar aos cachões e aos rollos.

.....

Tritão envelheceu. Fóra do mar, ossudo,  
 Perdida aquella côr macia de velludo  
 Magro, bambo, covarde, as orelhas pendidas,  
 A pelle avermelhada aberta em mil feridas,  
 O velho cão de bordo, agora vaga em terra  
 O olhar sumido e morto e fugindo da guerra  
 Da meninada má, do moscardo mordente.  
 Cochila ao Sol. E á noute, uiva sinistramente  
 Faminto, desdentado, agourento. Dir-se-ia  
 A propria alma do mar, num leito de agonia,  
 Lacerada, a ullular mal-assombrando a noute.

Mas certos dias, quando o vento em doudo açoute  
 Vergasta as ondas que se escavam, que raivando  
 Vem se despedaçar, num fragor formidando  
 No penedio bruto, o velho cão sarnento  
 A cabeça levanta ao tumulto do vento  
 E olha o mar em tumulto. Eram assim, lá fóra,  
 Na barçaça veleira os roteiros de outróra.  
 Cambaleando, ganindo, incontentado, investe  
 Contra a rija lufada atroante do nordeste,  
 Vae vel-o quando explode e espumoso espraia.  
 Inquieto, lá se vae pela beira da praia.

Não se contém. Procura, aos resvalos, o estreito  
 Trilho do penedio. E sóbe. Insatisfeito  
 Desce, rólando quasi á bocca aberta da onda.  
 Mas resupino já desta aloucada ronda,  
 Agora alli na areia. A agua, em surdo bramido,  
 Salta com o vento e o molha. E elle fica estendido  
 Com a agua do mar queimando os membros ulcerados  
 E a saudade do mar nos olhos ennuablados.

ARTHUR DE SALLES.

(DA ACADEMIA DE LETRAS DA BAHIA)



# NOTICIARIO

## BRASIL

### O DIA DA INDEPENDENCIA

Excepcionalmente bella, este anno, a commemoração do dia em que, em 1822, nas margens do Ypiranga, foi proclamada a nossa Independencia pelo Principe D. Pedro.

Tanto na capital da Republica, como nas capitaes dos Estados, o sentimento civico do povo brasileiro vibrou intensamente. Nesta capital, a commemoração attingiu o mais alto grau de significação e brilho, tomando parte nas festas o Exm<sup>o</sup>. Presidente da Republica e Ministros de Estado, as forças armadas, o funcionalismo publico, as instituições, as escolas, que realizaram um magnifico desfile; os navios, quartéis e fortalezas, o commercio, a industria e as classes operarias; emfim, o povo, em grandes massas, tanto no centro urbano como nos arrabaldes e suburbios.

---

### VISITAS Á "REVISTA MARITIMA"

Tivemos a satisfação de receber, ultimamente, as visitas dos nossos illustres compatriotas Srs. Agrippino Grieco, eminente critico e escriptor; Dr. Pedro Calmon, illustre professor, destacado representante da Bahia na Camara Federal e notavel escriptor; Tancredo de Barros Paiva, conhecido e distincto bibliographo e historiador; A. Morales de los Rios, notavel engenheiro, Presidente do Instituto Brasileiro de Architectos do Brasil; Dr. Arthur de Salles, applaudido escriptor e poeta, membro da Academia de Letras da Bahia; Lourival Cruz, epreciado poeta; Paula Barros, chronista de valor e litterato, traductor da letra do **Guarany** para o Portuguez; Francisco Marques dos Santos, distincto archeologo, de grande autoridade; Dr. Augusto de Lima Junior, autorizado e prestigioso historiador; Dr. Garcia Junior, escriptor e historiador; Dr. A. Monteiro, bibliographo e escriptor, da Bibliotheca Nacional.

---

## CONTRA-ALMIRANTE RAYMUNDO DE MELLO BRAGA DE MENDONÇA

Pelo Decreto nº 1569—A, de 16 de Setembro deste anno, foi promovido ao posto de Contra-Almirante, por merecimento, o Capitão de Mar e Guerra Raymundo de Mello Braga de Mendonça, official de bella tradição, devotado servidor do paiz e da Marinha, espirito dos mais ponderados e cultos. A sua promoção echoou agradavelmente na sociedade e na Armada.

---

### AVIAÇÃO NAVAL

#### A apresentação de 20 Aviões construidos pela Marinha — Um bello espectáculo no Aeroporto Santos Dumont

A Marinha Nacional atravessa uma phase auspiciosa de construcção que nos é grato assignalar. Luctando com as deficiencias materiaes que decorrem das nossas difficuldades financeiras, o seu esforço e por isso mesmo muito maior e meritorio. Resulta do amor profissional que demonstra a sua brilhante officialidade, decorre do empenho dos seus chefes em realizar a renovação que se vem operando para o preenchimento de seus objectivos e alcance de sua alta finalidade na obra da defesa nacional.

Além dos navios que está construindo, dentro das nossas possibilidades, a Marinha Nacional concluiu a construcção de 20 aviões, que o Sr. Ministro Aristides Guilhem apresentou hontem em revista ao Sr. Presidente da Republica e ás altas autoridades do paiz, membros do Congresso, jornalistas e outras pessoas especialmente convidadas para o bello espectáculo que assistiram pela manhã no Aeroporto Santos Dumont.

São vinte aparelhos typo escola, que evoluíram em perfeita ordem, revelando os seus pilotos admiravel capacidade technica. Commandou-os o Capitão de Fragata Fleiuss.

O bello espectáculo de hontem, no Aeroporto, foi realizado graças ao esforço do Almirante Augusto Schorcht. Director da Aeronautica da Marinha. Esse official general da nossa Aviação, muito antes de visitar a Allemanha, contractou naquelle paiz alguns technicos e de lá fez vir para a Marinha o material necessario para a construcção de aviões.

Approvada a construcção dos aparelhos typo escola, a Marinha recebeu o modelo de um outro avião, typo bombardeio, para tambem figurar na frota aerea naval. Esse avião, bi-motor,



de dimensões, com disposições para duas metralhadoras giratorias e para bombas de alcance, deverá ser adquirido pela Marinha, para servir de modelo á construcção de outros.

Promptos que estavam os novos apparatus, o Ministro da Marinha desejava que os mesmos voassem hoje, dia da Independencia. Existindo, porém, uma circular do seu collega da Guerra, prohibindo vôos sobre a cidade, o Almirante Guilhem determinou então a parada de homem, convidando para assistil-o o Sr. Presidente da Republica, os Ministros de Estado e outras altas autoridades civis e militares do paiz.

As 11.40, o Presidente Getulio Vargas chegou ao Aeroporto Santos Dumont, em companhia do Chefe e do Sub-Chefe da sua casa militar e do seu ajudante de ordens, sendo ali recebido pelos Ministros da Marinha, da Viação, da Justiça, da Fazenda, do Trabalho, da Educação e Interventor do Districto Federal, pelo Presidente do Senado Federal, pelo Presidente da Camara dos Deputados, pelo Secretario do Interior e Segurança da Prefeitura, pelo representante do Almirante Protogenes Guimarães e outras altas autoridades.

Á chegada do Chefe do Governo, uma banda do Corpo de Fuzileiros Navaes executou o Hymno Nacional. Findo o mesmo o Ministro da Marinha convidou o Sr. Presidente da Republica para passar os apparatus em revista, voltando S. Ex. e as demais autoridades que o acompanharam ao pavilhão que foi armado para a solennidade, começando-se então a decollagem dos aviões. Estes subiram em esquadilhas de tres, realizando os seus pilotos varias evoluções, todas coroadas de exito. Por ultimo decollou o avião bi-motor, de bombardeio, o qual fez muitas evoluções. Finalizando as demonstrações aerias, o Commandante Azevedo, pilotando um dos novos aviões, o de nº 412, typo escola, fez as mais arriscadas acrobacias, sob os olhares e a emoção de toda a numerosa assistencia.

Ao se retirar, o Sr. Presidente da Republica felicitou o Sr. Almirante Guilhem pelo exito da demonstração feita. O Sr. Ministro da Marinha foi muito felicitado por todos os presentes.

**Jornal do Commercio** — Rio de Janeiro.

### ELOGIO

O Sr. Ministro da Marinha resolveu tornar publico, para conhecimento da Marinha o elogio que mandou fazer ao capitão de fragata da Reserva de 1.ª classe Didio Iratym Affonso da Costa, pelo brilhantismo, com que executou a restauração e a respectiva transposição para o Portuguez actual, do manuscrito

"As Famosas Armadas Portuguezas", do Cavalleiro Fidalgo Simão Ferreira Paes, sendo que a primorosa execução dada a tão util e exaustivo trabalho vem reafirmar, de uma maneira singular de intelligencia e cultura de tão distincto official da nossa Armada".

Jornal do Commercio, Rio, 12-9-1937.

---

#### UM TELEGRAMMA DO ALMIRANTE ELEAZAR VIDELA

Por motivo da passagem do anniversario da Independencia foram tracados os seguintes telegrammas entre os Srs. Ministros da Marinha do Brasil e da Argentina:

"Exm. Sr. Ministro da Marinha Almirante Aristides A. Guilhem — Rio — En el aniversario de la fiesta nacional brasileira me és muytamente grato hacer llegar a V. Ex. y por su digno intermedio a la Armada del pais hermano el mas expresivo y fraternal saludo de la Marina de Guerra Argentina y los votos que formulo por su creciente prosperidad y grandeza. Reciba V. Ex. los testemunos de mis mas alta consideracion y estima. — E. Videla, Almirante, Ministro da Marinha".

---

"Almirante Eleazar Videla, Ministro da Marinha Argentina — Buenos Aires — Queira V. Ex. receber os meus melhores agradecimentos pela expressiva mensagem de saudação da Marinha de Guerra Argentina pela data anniversaria da Independencia do meu paiz. Em nome da Marinha de Guerra do Brasil e no meu proprio faço votos pela prosperidade da gloriosa Armada argentina, apresentando a V. Ex. os protestos da minha mais alta consideração e estima. — Guilhem, Ministro da Marinha".

---

#### O RESTABELECIMENTO DE NOSSO PODER NAVAL

A Camara Municipal de São José do Rio Pardo reservou uma parte de suas rendas para o nobre fim

S. PAULO, 27. (União) — O "Estado de S. Paulo" escreve: — "Uma das municipalidades de São Paulo teve a idéa de reservar, durante alguns annos, uma parte de suas rendas para auxiliar o Brasil a restabelecer o seu poderio naval. Essa municipalidade é a de S. José do Rio Pardo. Apraz-nos ver partir de S. Paulo, espontaneamente, uma prova de tal amor ao



Brasil. Está isso na tradição do nosso povo. Tudo quanto interessa á grandeza da patria tem logo, em S. Paulo, uma repercussão profunda. As angustias da nossa marinha de guerra, denunciadas ainda ha pouco no caso do arrendamento dos "destroyers" americanos, affligiram a alma dos paulistas. Dessa afflicção, dessa nobre e patriótica afflicção, é manifestação expressiva o acto que a Camara de S. José acaba de praticar".

Depois de outras considerações, o "Estado" conclue:

"A nossa prosperidade, alvo habitual dos ataques que a inveja e o despeito desfecharam contra nós, não se desenvolve, em detrimento, mas em beneficio do Brasil. Não nos fechamos dentro della, egoisticamente, sem dar tento das afflicções dos nossos irmãos e das necessidades geraes do paiz. Della participam todos e della nos utilizamos para acudir a tudo quanto importa ao Brasil.

Outro seria o teor geral da vida brasileira se todos nós imitassem na maneira de amar a patria e de compreender os deveres de fraternidade. Bastaria mesmo, talvez para que tudo melhorasse, que procurassem, penetrar melhor na altivez dos paulistas e conhecer um pouco o que elles pesam e o que elles fazem".

---

### A NOSSA MARINHA DE GUERRA NO RIO GRANDE DO SUL

Do mez de Junho ao de Agosto do anno corrente, esteve nas aguas de S. Pedro do Rio Grande do Sul uma divisão naval, constituida do Tender **Belmonte**, capitanea, e dos contra-torpedeiros **Santa Catharina**, **Matto Grosso** e **Rio Grande do Norte**, sob o commando do Capitão de Mar e Guerra Joaquim Cordeiro Guerra.

Pelas noticias que nos chegaram, atravez da imprensa, aquella divisão naval alli foi excepcionalmente cumulada de attensões pelas autoridades, pela sociedade e pelas folhas do lugar, o que muito agradavelmente impressionou os nossos circulos navaes.

A batalha de Riachuelo, em que tanto se salientou o marujo rio-grandense Marcilio Dias, teve uma festiva commemoração na cidade do Rio Grande, com a imponencia que havia muitos annos não se verificava. Desde o romper do dia, a cidade esteve embandeirada e o povo sahiu cedo á rua, assim como as escolas e associações.

Pouco depois, ás 8 horas, dava-se o desembarque das forças navaes que figurariam na parada e as quaes, envergando vistoso uniforme escuro, completado com longas polainas brancas, se dirigiram para o ponto de concentração, á Avenida Benjamin Constant.

### A grande parada

Exactamente dahi a uma hora, ás 9, realizava-se aprumadamente a soberba parada, constituída, dissemol-o já linhas acima, por forças da Marinha, do Exercito e da Brigada, forças essas pertencentes aos quatro barcos da esquadra ora ancorada nas nossas aguas, do I Btl. do 9º R. I. e da Companhia de Guardas destacada no Porto Novo.

A ordem observada na formatura foi esta:  
Banda de musica do 9º R. I.

Commandante geral do Destacamento sr. capitão de corveta Mario de Azeredo Coutinho e seu estado-maior, assim constituído:

Chefe, capitão Ottomar Soares de Lima, do Exercito, 1º tenente Maurilio Magalhães Fonseca da Marinha e 2º tenente Carlos Miguel Tavares Nobre, da Brigada Militar.

Tropa:

Companhia de Marinha:

Comte. capitão-tenente CT "4, Victorino S. Maia.

1º pel. T. "Belmonte" 1º tenente Newton Tornaghi.

2º pel. T. "Belmonte" 2º tenente CT "10" Pedro B. Linch.

3º pel. CT "4", "9" e "10" 2º T. CT "9" Alfredo B. Carvalho.

Bandeira CT. "4" 2º tenente Ernani Jayme Lima.

Companhia do 9º R. I., I batalhão:

Comte. capitão Paulo de Queiroz Duarte,

1º pel. 2º tenente conv. João Carrara Colfosco.

2º pel. 2º tenente conv. Francisco Rasteiro Cardia.

3º pel. 2º tenente conv. Leonidio de Araujo Novaes.

Bandeira 2º tenente conv. Flavio C. de Araujo.

Companhia de Guardas da Brigada Militar:

Comte. 1º tenente Dermeval A. Pereira de Lima.

1º pel. 2º tenente Julio A. dos Santes Cruz.

2º pel. 2º tenente Julio Martins Coimbra.

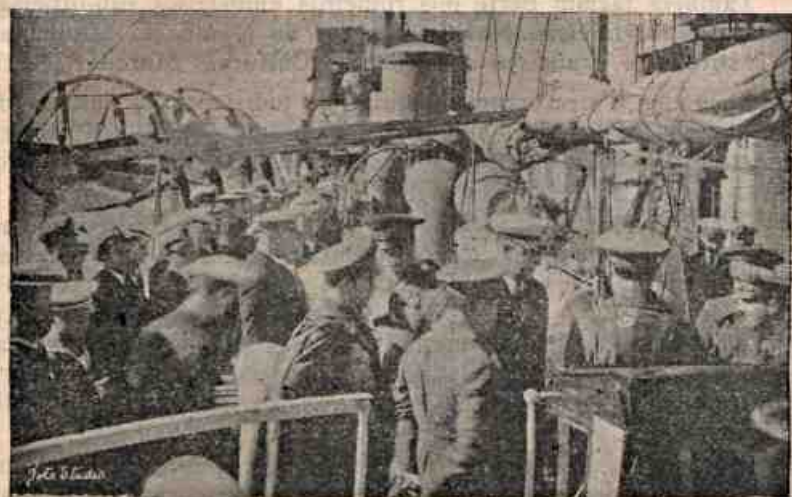
3º pel. asp. Plinio de Figueiredo Pinto.

Bandeira, 2º tenente João Francisco Sofia.

Installados em varios automoyeis, passaram revista á força os srs. Capitão de Mar e Guerra Cordeiro Guerra, commandante da Divisão Naval, e Coronel Galdino Esteves, commandante do 9º R. I., acompanhados dos srs. Capitão de Fragata Affonso de Miranda Rodrigues, Capitão dos Portos do Estado, Capitão de Corveta aviador Henrique de Souza Cunha, commandante da Base Naval, major Flavio Bezerra Cavalcante, commandante do I Btl. do 9º R. I. e Capitão Dermeval Oliveira commandante da Companhia de Guardas da Brigada Militar.



A parada decorreu com immenso garbo, sob os applausos da multidão. Houve recepção no Quartel do 1º Batalhão, onde discursaram, com brilho, o Tenente Coronel Souza Lima, representante do General Commandante da Região, Coronel Galdino Esteves, Commandante do 9º R. I., e Major Flavio Cavalcanti, Commandante do 1º Batalhão desse regimento. O Sr. Capitão de Mar e Guerra Joaquim Cordeiro Guerra, Commandante da Divisão Naval, teve então oportunidade de produzir um discurso muito plaudido de agradecimento, de cordealidade e patriotismo.



Revista de mostra a bordo do C. T. "Rio Grande do Norte", pelo Commandante da Divisão, C. M. G. Joaquim Cordeiro Guerra.

Houve uma romaria ao tumulo de Pulcena Dias, mãe de Marcilio Dias. O jornal **Rio Grande**, de 12 de Junho, assim descreve a cerimonia:

Esta cerimonia tocante teve lugar ás 14 horas, quando se deu a partida, de frente do edificio da Prefeitura, de muitos bondes e automoveis repletos de romeiros, que até aquelle ponto de reunião haviam ido attendendo convite dos sr. dr. Meirelles Leite, Prefeito.

Viam-se, na numerosa romaria ao tumulo da mãe do invicto Marcilio Dias, os srs. Commandantes da Divisão Naval, representado pelo sr. Capitão de Corveta Mario de Azeredo Coutinho, commandante do Contra-Torpedeiro "Rio Grande do Norte",

dr. Paula Cardoso, Sub-Chefe de Policia, dr. Celso Affonso Pereira, representado pelo sr. Luiz Otero Aita, Escrivão do Jury, dr. Arthur Ferreira Braga, Juiz Municipal, capitão Dormelindo de Oliveira, comm. da Cia. de Guardas da B. M., representado pelo sr. tenente Jeronymo Saraiva Pires, major Miguel da Costa Pereira, capitão João Luiz Faria e Lino dos Santos Neves, respectivamente, Presidente, Vice-Presidente e vereador da Camara Municipal, capitão de fragata Miranda Rodrigues, capitão dos Portos do Estado, padres Eurico Magalhães, vigario da Matriz de S. Pedro, e Francisco Gayotto, do Lyceu Salesiano, professores estaduais e municipaes e do Centro Cultural Marcilio Dias, officios de marinha e representes da imprensa.

Tambem faziam parte dos romeiros numerosos sub-officiaes e marujos da Divisão Naval, alumnos do Gymnasio Municipal, do Instituto S. Francisco e do Centro Cultural "Marcilio Dias".

Chegados á necropole, dirigiram-se todos para o tumulo de Pulcena Dias, o qual estava, aliás como todos os annos se tem registrado, cheio de flôres, mandadas com esse destino pela Prefeitura.

O rev. padre Eurico Magalhães rezou, então, responso, ao final de cuja cerimonia tomou a palavra o sr. dr. Meirelles Leite, que explicou o fim da romaria e concedeu a palavra ao professor sr. Luiz Emilio Léo, que falou impressionante e applaudivelmente sobre a morta mãe de Marcilio, o immortal marinheiro da "Parnahyba", vulto que tanta gloria projecta sobre a Historia da Patria sobre a honrosa classe que tanto soube dignificar.

Em seguida, o Capitão de Corveta Mario de Azeredo Coutinho, pronunciou eloquente improviso, agradecendo aquellas homenagens que tanto a todos os da sua classe commoviam.

Começou elle fazendo a chamada symbolica.

"Imperial marinheiro Marcilio Dias!"

— "Presente", responderam todos os marinheiros.

E veio, de immediato, a formosa oração, cujo resumo é o seguinte:

"Senhor Prefeito, minhas patricias, meus concidadãos, meus companheiros.

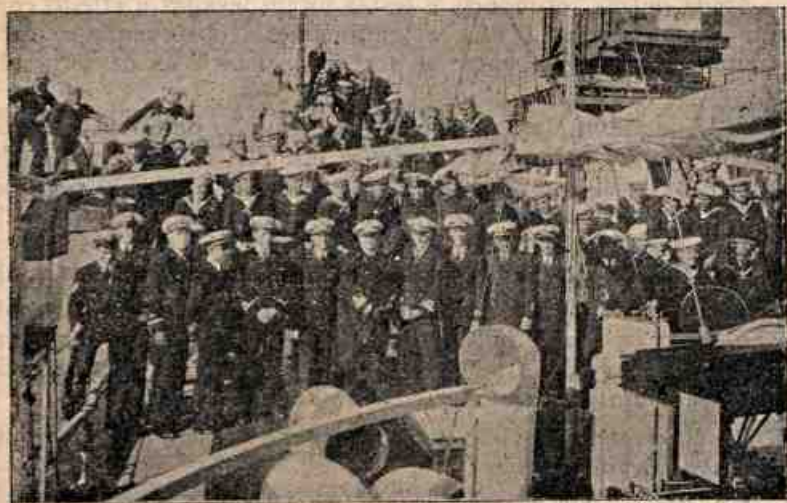
Aqui genuflexo diante do tumulo de sua veneranda Mãe, se acha Marcilio Dias encarnado na farda dos seus irmãos, os marinheiros de hoje. Marcilio Dias, o riograndino, como disse o orador que me antecedeu, partiu da obscuridade anonyma e descerrando a cortina da modestia attingiu a immortalidade.

Brasileiros do Rio Grande do Sul, quiz o destino, que a Marinha de Guerra iniciando as suas manobras annuaes, o fizesse, neste cruzeiro ao xtremo sul com uma fracção do seu conjun-



cto; quiz o destino, ainda, que o fizéssemos á terra natal de Tamandaré, a expressão mais viva da Marinha de Guerra, e Marcilio Dias a imagem sagrada da farda do marinheiro nacional. Quiz ainda este destino, que jámais é contrariado, que aqui viessemos festejar comvosco o dia da Marinha, aquecidos nesta terra, batida pelo minuano, ao calor da hospitalidade brasileira da gente dos pampas.

A Marinha, é bem verdade, vive nos corações dos brasileiros do norte a sul pois que ella nada mais é que o conjuncto da patria que se desloca, de um para outro ponto do nosso grande territorio, para, como traço de união indissolúvel de todos nós reafirmar cada vez mais o espirito de brasilidade, mercê de Deus, sempre crescente.



O Commandante Azeredo Coutinho, Officialidade e tripulação do C. T. "Rio Grande do Norte" no porto do Rio Grande do Sul.

Pois bem riogandinos, vós ligados á Marinha de Guerra por laços, por assim dizer, de sangue, não vos esqueças da grande responsabilidade que pesa sobre os vossos hombros... lembra-vos riograndenses bravos sentinellas avançadas do Brasil na sua fronteira sulina, que o vosso trabalho, o vosso stoicismo e patriotismo não serão aproveitados sem que estejam cobertas e protegidas as 4.000 leguas da costa brasileira.

Sem o dominio do mar não se vencerá.

Cabe pois a vós, conterrâneos de Tamandaré, e lanço este appello e diante do tumulo da Mãe brasileira que teve a felicidade de gerar nas suas entranhas um Marcilio Dias, rendendo tambem homenagem a mulher Paraguaya que soube formar characteres capazes de equivaler em heroismo aos nossos heroes — cabe a vós eu repito — a iniciativa de conclamar todos os brasileiros e reunil-os sob a égide de um ideal commum: — A inadiavel reconstrucção do nosso poder naval”.

No tumulo de Pulcena Dias foram collocadas duas grandes custosas e lindassimas coróas de flôres naturaes, com estas legendas:

“Homenagem da Flotilha de Contra Torpedeiros” e “Homenagem da Prefeitura”.

O Centro Cultural Marcilio Dias igualmente depositou sobre o tumulo bonito ramo de flôres naturaes.

Ainda outras cerimonias e festas foram levadas a effeito com muita concorrência, brilho e enthusiasmo, observando-se uma perfeita camaradagem entre as forças de mar e as de terra alli destacadas.

A 17 de Julho, data genethliaca do Capitão de Corveta Mario de Azeredo Coutinho, commandante do **C. T. Rio Grande do Norte**, foi elle alvo de muitas homenagens de amigos e admiradores, o que o levou a esmerar-se em varias demonstrações de apreço e reconhecimento á sociedade local.

O Commandante Cordeiro Guerra, durante a permanencia da galharda Divisão do seu commando no porto do Rio Grande do Sul, com os seus officiaes e tripulantes, foram alvo constante de gentilezas e da tradicional hospitalidade riograndense, ás quaes souberam corresponder com grande distincção.

Ao regressar a Divisão ao Rio, aquelle illustre commandante expediu o seguinte officio:

N.º 108 — Do Commandante da Flotilha de Contra-Torpedeiros ao sr. redactor chefe do **Rio Grande** — Cidade do Rio Grande.

Assumpo: Agradecimento.

1 — Deixando, amanhã, as aguas do Rio Grande, tenho o prazer de agradecer em meu nome e no dos meus commandados as attentões recebidas da Imprensa, Sociedade e Povo da Cidade do Rio Grande. Levamos uma recordação agradavel da convivencia de tão dignos e generosos patricios, que tudo fizeram para que nossa estadia fosse uma successão de dias felizes, e como não nos é possivel exteriorisar nossos sentimentos a todos, individualmente, rogamos que o **Rio Grande** seja o interprete junto á sociedade riograndense.



2 — Sirvo-me da oportunidade para apresentar-vos os meus protestos de estima e consideração, subscrevendo-me. — **Joaquim Cordeiro Guerra**, Capitão de Mar e Guerra, Commandante”.

O **Rio Grande**, diario que se edita na cidade do mesmo nome, escreveu, em sua edição de 11 de Agosto deste anno:

Como fôra annunciado, deixou, hoje, o porto do Rio Grande, a Divisão Naval do commando do illustre official sr. capitão de mar e guerra **Joaquim Cordeiro Guerra**, e que aqui permaneceu por espaço de 91 dias, cercada sempre a sua numerosa guarnição, brilhantes officiaes, dignos sub-officiaes e disciplinados marinheiros, das sympathias e consideração da sociedade, a que corresponderam sempre com a sua fidalguia de trato e correcção de porceder.

A bordo dos contra-torpedeiros **Matto-Grosso**, **Santa Catharina** e **Rio Grande do Sul** e do tender **Belmonte** estiveram, apresentando despedidas, os srs. dr. Meirelles Leite, Prefeito do Municipio, membros da Camara Municipal, Capitão dos Portos, commando officiaes do I Btl. do 9º R. I. e da Companhia de Guardas da Brigada Militar e pessoas outras numerosas, inclusive exmas. familias.

Às 9 horas em ponto, o **Santa Catharina**, com a insignia do commando da Divisão Naval, deu inicio á partida, dasatracando do caes do Porto Velho e rumando em busca da barra.

Em seguida desatracou o **Rio Grande do Norte**, sob carinhosas manifestações trocadas entre o pessoal de bordo e o povo que lhe estacionava á frente.

Estas manifestações envolveram especialmente a figura do digno commandante sr. capitão de corveta **Mario de Azeredo Coutinho**, que pela sua lhaneza de trato e captivante sympathia tão largas amizades fez em nosso meio.

Ao iniciar a marcha a tripulação do **Rio Grande do Norte**, formada, deu três hurras em homenagem ao povo do Rio Grande.

Immediatamente após desatracou, nas mesmas condições, o **Matto Grosso**, cuja marinhamgem levou, como penhor de sympathia, um açafate de flôres que lhe offereceram admiradoras.

Apparelhos da Base de Aviação Naval evolucionaram sobre os contra-torpedeiros enquanto estes deixavam a bahia do Porto Velho.

O tender **Belmonte**, atracado ao Porto Novo, deixou o mesmo ás 10 horas.

### Poema á Marinha de Guerra

O Rio Grande, diario de grande circulação no Estado do Rio Grande do Sul e orgam do Partido Republicano Liberal, transcreveu, em sua edição de 17 de Julho, "Marinha de Guerra", de Bastos Tigre, e na edição de 9 de Agosto, o artigo de fundo desta Revista, sob o titulo Poema á Marinha de Guerra.

### ACTOS ADMINISTRATIVOS

**Classificação de funcionarios do quadro "I" do Ministerio da Marinha** — O Decreto n. 1.907, de 23 de Agosto de 1937, corrige falhas encontradas na classificação de funcionarios do Quadro "I" do Ministerio da Marinha, constante das tabellas annexas á Lei 284, de 28 de Outubro de 1936.

**Transferencia de férias** — O Aviso n. 1534, de 13 de Setembro de 1937, manda observar instrucções sobre transferencia de férias annuaes e dá outras providencias.

**Gratificação de machinas** — O Aviso n. 1572, de 20 de Setembro de 1937, revoga o aviso n. 468, de 10 de Fevereiro de 1933, mandando abonar a gratificação de machinas somente quando o pessoal do Serviço Geral de Machinas estiver no effectivo exercicio de suas funcções.

### ARGENTINA

#### O MASTRO DO CONTRA-TORPEDEIRO PARÁ

Conforme foi divulgado pela Agencia Havas, em despacho de 11 de Setembro, causou, em Buenos Aires, verdadeira emoção a noticia da inauguração, nos jardins da Embaixada Argentina do Rio de Janeiro, do mastro do "destroyer" **Pará**, oferecido pela Marinha Brasileira.

O facto é considerado como uma demonstração da união entre as Marinhas do Brasil e da Argentina.

### ESTADOS UNIDOS

#### ARMAMENTOS PARA A ARGENTINA

A 25 de Setembro, a agencia Havas transmittiu a seguinte informação procedente de Washington:

"A commissão naval argentina encarregada da compra de material e armamentos nos Estados Unidos annunciou que já



fizera encomendas neste paiz e estava a espera da execução destas para que o seu trabalho não fosse affectado pelo novo plano argentino de munições”.

---

## A LEGIÃO AMERICANA E OS ARMAMENTOS

Noticias procedentes de Nova York, a 24 de Setembro, declaram o que se segue:

“O congresso da Legião Americana adoptou o relatório sobre o programma definido que pede que a marinha dos Estados Unidos seja a primeira do mundo, bem como o augmento dos effectivos das forças terrestres.

O programma pede, igualmente, a continuação do regime dos campos de preparação militar para civis e officiaes da reserva, e, por outro lado, que os effectivos do exercito territorial sejam elevados immediatamente a 1.800.000 homens.

Recommenda ainda que as forças da guarda nacional sejam augmentadas para 220.000 homens com quarenta e oito secções de exercicios annuaes.

O programma suggere finalmente o reforço da aviação, e a prohibição da venda de helium ao estrangeiro, sob qualquer pretexto que seja. Neste particular propõe que seja confiado ao departamento da guerra o controle da producção do gaz”.

---

## ALMIRANTE NOBLE EDWARD IRWIN

Falleceu, a 10 de Agosto, em Warner Springs, California, o illustre Almirante Noble Edward Irwin, da Marinha norte-americana. Deixou a actividade em Outubro de 1933, com 46 annos de ininterrupto serviço. Serviu durante a Grande Guerra como Director da Aviação Naval, assim como na guerra hispano-americana, tendo tomado parte no combate de Manilla. Esteve na China durante a rebelião Boxer. Recebeu muitos premios e condecorações, sendo excepcionalmente louvado pelo governo do seu paiz. As commissões que desempenhou foram innumeradas e importantes.

Esse illustre Almirante foi chefe da Missão Naval Americana no Brasil, onde deixou as mais gratas recordações.

O Sr. Almirante H. A. Guilhem, Ministro da Marinha, e a nossa Armada prestaram-lhe sentidas homenagens funebres no Rio de Janeiro, por occasião do setimo dia do seu desaparecimento.

---

## FRANÇA

## FABRICAÇÃO DE GAZOLINA SYNTHETICA

A United Press, informando a 8 de Setembro, sobre a descoberta de um processo, por acaso, de fabricação de gazolina synthetica, em Toulouse, disse o seguinte:

"O chimico industrial, dr. Jean Heyman, quando trabalhava no laboratorio nun processo de regeneração da borracha, commetteu um engano no methodo de trabalho, o que resultou na descoberta da formula da gazolina synthetica de excellente qualidade.

O chimico está agora produzindo gazolina com pneumaticos velhos e sub-productos da borracha, por meio de um aparelho extremamente simples.

O dr. Heyman declarou, hoje que vae fazer presente da sua descoberta ao estado francez, afim de resgatar "obrigações moraes" para com a França".

## GRÁ-BRETANHA

## A CONFERENCIA DO MEDITERRANEO

Um despacho telegraphico, transmittido pela agencia Havas, a 11 de Setembro, fez constar a seguinte noticia:

"Nos circulos navaes britannicos ignorava-se ainda á tarde a que numero se elevará o contingente supplementar de destroyers que deve ser enviado para o Mediterraneo em consequencia das decisões da Conferencia de Nyon.

É possivel aliás que os effectivos actualmente estacionados sejam sufficientes para as necessidades do systema de patrulhamento previsto no accôrdo das nove potencias.

Estes effectivos compõem-se de dois couraçados, dois cruzadores de batalha, um transporte de aviões, tres grandes cruzadores, quatro cruzadores de pequena tonelagem, sete submarinos, vinte e dois destroyers, seis torpedeiros a motor e certo numero de navios auxiliares e navios estaleiros".

## OS NOVOS DESTROYERS ARGENTINOS

De Londres, foi informado, a 21 de Setembro, que foram lançados ao mar em Barrow-in-Furness os Destroyers argentinos Buenos Aires e Entre Rios.



## NOVO SUBMARINO "STERLET"

A 22 de Setembro, a agencia Havas forneceu a noticia abaixo.

"Nos estaleiros de Chatham foi lançado hoje ao mar o submarino "Sterlet", um dos tres submersiveis constante do novo programma naval inglez.

---

## ITALIA

### TRATADO DE AMIZADE COM O YEMAN

Um communicado de Roma, a 8 de Setembro, transmittido pela agencia Havas, disse o seguinte:

"Os circulos officiaes declaram que o tratado de amizade assignado entre a Italia e o Yeman, consagra solennemente, o assignado em 1936 e deve ser considerado como uma manifestação da politica italiana em relação ao Mar Vermelho. Esta politica se baseia no respeito á soberania e a integridade dos paizes do Mar Vermelho. O novo tratado conduzirá a uma intensificação das relações económicas entre os dois paizes".

---

## UM NOVO TORPEDEIRO

Em despacho telegraphico, a agencia Havas, communicou a 13 de Setembro, que foi lançado ao mar, em Fiume, o torpedeiro "Lira".

---

## UM SUBMARINO DE GRANDE CRUZEIRO

De Tarento, informam, por intermedio da agencia Havas, que a 9 de Setembro o submarino de grande cruzeiro "Foa" executou as provas finaes de immersão. Em menos de 45 minutos desceu a 108 metros de profundidade. Os aparelhos funccionaram perfeitamente.

---

## PORTUGAL

## UM AVISO DE GUERRA PARA AS AGUAS CHINEZAS

Conforme despacho telegraphico transmittido pela United Press, a 20 de Setembro, o aviso de guerra "Bartholomeu Dias" continua sendo apromptado para seguir no dia 21 rumo ao Extremo Oriente, onde assumirá o commando das forças navaes portuguezas em aguas chinezas. O navio começou, no dia 20, a carregar as munições.





# BIBLIOGRAPHIA

INSTITUTO HISTORICO E GEOGRAPHICO BRASILEIRO. — Sessão especial, realizada em 19 de Fevereiro de 1937, em homenagem ao 25° anniversario da presidencia do Sr. Conde de Affonso Celso. (Annexos do Boletim do Instituto). — Imprensa Nacional — Rio de Janeiro, 1937.

Muito interessante é este opusculo, no qual se encontram dados historicos sobre o egregio Instituto Historico e Geographico Brasileiro, assim como sobre as eminentes personalidades, acompanhadas de photographias, dos Srs. Conde de Affonso Celso, Antonio Carlos Ribeiro de Andrada, e dos discursos que estes pronunciaram; Marechal Raymundo José da Cunha Mattos, conego Januario da Cunha Barbosa, Visconde de S. Leopoldo (José Feliciano Fernandes Pinheiro), Marquez de Sapucahy (Candido José de Araujo Vianna), Visconde do Bom Retiro (Luiz Pedreira do Couto Ferraz), Joaquim Norberto de Souza e Silva, Olegario Herculano de Aquino e Castro, Marquez de Paranaguá (João Lustosa da Cunha Paranaguá), Barão do Rio Branco (José Maria da Silva Paranhos Junior) e Francisco Adolpho Varnhagen (Visconde de Porto Seguro).

MINISTERIO DA GUERRA — A questão da recuperção do material bellico cedido, por emprestimo e em diferentes épocas, ao Estado do Rio Grande do Sul. — Imprensa do Estado Maior do Exercito — Rio de Janeiro, 1937.

Sobre o supracitado assumpto, o Ministerio da Guerra distribuiu um folheto de 80 pagina, contendo dados copiosos e muito bem ordenados, os quaes sufficientemente informam.

ANNUARIO STATISTICO ITALIANO. — Anno 1937-XV. — Quarta série. — Volume IV — Instituto Poligrafico dello Stato G. C. — Roma, 1937-XV.

Recebemos mais esse exemplar da excellente publicação italiana, a qual contem um vasto cabedal de dados estatísticos de immediato interesse, com relação ao grande paiz europeu.

---

ENSINO NAVAL — Concurso para o premio Almirante Jaceguay (1937). — Capitão de Corveta Carlos Penna Botto. — Typ. do *Jornal do Commercio*. — Rio de Janeiro, 1937.

Optimamente impresso, acaba de ser distribuido mais esse trabalho do Capitão de Corveta Carlos Penna Botto, incansavel e distincto official da nossa Marinha, cujas producções de caracter tecnico têm sido constantes e inegavelmente uteis.

Este livro do commandante Penna Botto versa materia do mais alto e grave interesse, cabendo-lhe todos os louvores pela somma de subsidios que offerece aos estudiosos.

---

DERROTAS OFFICIAES DAS LINHAS COSTEIRAS E TRANSATLANTICAS — Lloyd Brasileiro. — Rio de Janeiro, 1937.

A direcção do Lloyd Brasileiro mandou reunir em volume as derrotas que devem seguir os seus navios nas suas diversas linhas.

Foram organizadas por duas commissões de commandantes da mesma companhia, uma dellas encarregada das derrotas transatlanticas e a outra das costeiras.

Do prefacio, da auctoria do Almirante Heraclito da Graça Aranha, distincto Director da Empresa, constam os motivos que o levaram a ordenar a elaboração e adopção das citadas derrotas, inferindo-se a necessidade, a vantagem e a utilidade do livro que as contem.



---

## NECROLOGIA

---

### ALMIRANTE GRADUADO, REFORMADO, ANTONIO LEOPOLDINO DA SILVA

Falleceu, no dia 20 de Setembro do corrente anno, em sua residencia, em Nictheroy, o Almirante graduado, reformado, Antonio Leopoldino da Silva.

### CAPITÃO-TENENTE DO CORPO DE OFFICIAES DA ARMADA CARLOS ALBERTO DE SALDANHA DA GAMA

Falleceu, no dia 1º de Setembro do corrente anno, nesta Capital, o Capitão-Tenente do corpo de Officiaes da Armada, Carlos Alberto de Saldanha da Gama.

---

As familias enlutadas a "Revista Maritima Brasileira" apresenta sentidas condolencias.

---



---

---

## Annaes do Archivo da Marinha

---

---



JOÃO CLIMACO NUNES

JOÃO CLIMACO NUNES, filho de Paulo José Nunes e de dona Francisca Sabina dos Santos, natural de Lisboa, nasceu em trinta de março de mil oitocentos e seis, segundo declarou no Quartel General da Marinha.

Em virtude do determinado em Aviso, datado de seis de dezembro de mil oitocentos e vinte e quatro, da Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha, se lhe assentou praça de Aspirante a Guarda-Marinha, em nove do mesmo mez. Foi promovido á Guarda-Marinha, por Aviso de onze de dezembro de mil oitocentos e vinte e seis. Por nomeação de dezesete de dezembro de mil oitocentos e vinte oito, embarcou na Fragata "D. Francisca", em viagem de instrução. Tendo concluido os estudos, se lhe passou Carta em dezesete de fevereiro de mil oitocentos e vinte e nove. Desembarcou em dezanove desse mez, e, por nomeação de dezeseis de março seguinte, embarcou na Escuna "Rio da Prata".

Foi por Decreto de dezoito de outubro de mil oitocentos e vinte e nove promovido ao posto de Segundo Tenente. Deembarcou da dita Escuna em vinte e oito de abril de mil oitocentos trinta e um. Determinou-se por Aviso de dezesete de junho seguinte que continuasse no exercicio de seu posto por haver justificado ser Cidadão Brasileiro. Por Aviso de dezoito do mesmo mez, embarcou para a corveta "Bertioga", passando posteriormente, em setembro seguinte, para o Brigue que naufragou em tres de setembro de mil oitocentos e trinta e tres. Embarcou para o Brigue "Pirajá", em quinze de dezembro, desembarcando depois em quatro de março de mil oitocentos e trinta e quatro. Por aviso de seis de julho de mil oitocentos e trinta e cinco, tornou a embarcar no Brigue "Pirajá", do qual passou para o Brigue "Niger", em virtude do Aviso de oito do dito mez, e d'elle desembarcando em vinte e tres de fevereiro de mil oitocentos e trinta e seis.

Embarcou para a Escuna "Fidelidade" em treze de maio de mil oitocentos e trinta e sete, em cuja data, porém, desembarcou por motivo de doença. Foi por Decreto de sete de setembro de mil oitocentos e trinta e sete promovido ao posto de Primeiro Tenente, e tambem por Decreto de quinze do mesmo mez, contado a antiguidade desse posto de vinte e dois de outubro de mil oitocentos e trinta e seis. Por nomeação de vinte e tres de outubro do dito anno, embarcou na corveta "Carijóca", em vinte sete de dezembro de mil oitocentos e trinta e oito, mas, por ter dado parte de doente, foi expedida ordem para desembarque, que se effectuou no dia seguinte.

A vinte e dois de outubro de mil oitocentos e trinta e nove, deu parte de prompto, sendo designado para embarcar na fragata "Campista", no dia oito de novembro seguinte.

Dessa fragata passou para a corveta "Regeneração", em vinte e um daquelle mez, e desta foi transferido novamente para a fragata "Campista", em vinte e cinco de janeiro de mil oitocentos e quarenta

e um, desembarcando, por motivo de enfermidade, em vinte e dois de fevereiro seguinte.

Sendo a vinte e cinco de novembro seguinte nomeado para servir no patacho "Argos", estacionado em Montevidéo, deu parte de doente. Por Decreto de vinte de julho de mil oitocentos e quarenta e dois, foi classificado na terceira classe, na conformidade do Decreto, de primeiro de dezembro de mil oitocentos e quarenta e um, que mandou organizar o Quadro da Armada. Por Aviso de vinte e oito de julho de mil oitocentos e quarenta e dois, foi mandado averbar nos seus assentamentos o que contasse de uma copia, extrahida de um officio do Presidente da Provincia do Maranhão, acerca de serviços relevantes que este official alli prestou, por cujo motivo suas Magestade — o Imperador — o mandou louvar. Por Aviso de dezanove de agosto seguinte, foi nomeado praa commandar, em desarmamento, a barca de vapor "Correio Brasileiro", o que assumiu no mesmo dia. Desembarcou do dito vapor em quatorze de dezembro de mil oitocentos e quarenta e tres, em virtude de ter sido nomeado, por Aviso dessa data, Capitão da Companhia de Aprendizes Marinheiros do Corpo de Imperiaes Marinheiros Por Decreto de vinte e um de agosto de mil oitocentos e quarenta e cinco, communicado m aviso de vinte nove de setembro seguinte, foi, novamente, classificado na primeira classe dos Officiaes do Corpo da Armada.

Em vinte de junho de mil oitocentos e quarenta e oito, se deteminou que passasse, interinamente, a servir de segundo commandante do Corpo de Imperiaes Marinheiros, cujo exercicio deixou em nove de agosto do mesmo anno, por ter sido nomeado por aviso dessa data para o logar de Ajudante do mesmo Corpo. Foi promovido a Capitão Tenente por decreto de quatorze de março de mil oitocentos e quarenta e nove. Foi desligado do Corpo de Imperiaes Marinheiros, em vinte e tres do mesmo mez. Deu parte de doente em dezanove e de prompto em vinte e seis de outubro do mesmo anno.

Por nomeação de quatorze de agosto de mil oitocentos e cinquenta e um, embarcou para a churrua "Carioca", da qual desembarcou por doença, a vinte e um do mesmo mez. Deu parte de prompto, em trinta de outubro seguinte. Por Aviso de trinta de dezembro de mil oitocentos e cinquenta e dois foi nomeado segundo Commandante do Corpo de Imperiaes Marinheiros. Por immediata resolução, de quatro de março de mil oitocentos e cinquenta e quatro, tomada sobre consulta do Conselho Supremo Militar, de dezoito de novembro antecedente, conta antiguidade do posto de Capitão Tenente, desde vinte e tres de julho de mil oitocentos e quarenta e dois, ficando por isso, logo em seguida ao Capitão Tenente José Maria Galhardo, o que foi communicado em aviso de oito do mesmo mez. Commandou, interinamente, o Corpo de Imperiaes Marinheiros, de onze de julho de mil oitocentos e cinquenta e cinco a onze de setembro seguinte, e de oito de agosto de mil oitocentos e cinquenta e sete a dez de setembro do mesmo anno.



Foi promovido ao posto de Capitão de Fragata, por decreto de dois de dezembro de mil oitocentos e cincoenta e sete. Tornou a commandar, interinamente, o referido Corpo, de vinte e seis de janeiro de mil oitocentos e cincoenta e oito a vinte sete de fevereiro seguinte. Por immediata resolução, de onze de setembro do referido anno, communicada em aviso de dezeseis do mesmo mez, tomada sobre Consulta do Conselho Supremo Militar, de trinta do mez anterior, conta tempo de serviço militar de primeiro de março de mil oitocentos e vinte e quatro em diante. Em virtude do determinado em aviso de vinte quatro de janeiro de mil oitocentos e cincoenta e nove, commandou, interinamente, o referido Corpo, até treze de dezembro do mesmo anno. Por Aviso de dois de janeiro de mil oitocentos e sessenta, foi mandado desligar do Corpo de Iperias Marinheiros. Por aviso de quatro do mesmo mez, foi nomeado para commandar em desarmamento a fragata "Paraguassú", cujo commando assumiu em dez do dito mez. Em virtude do determinado em aviso de onze de maio de mil oitocentos e sessenta e um, desembarcou da referida fragata, deixando o commando em quize, tendo tido lugar a sua apresentação ao Quartel General no dia seguinte. Por Aviso de vinte e dois de junho seguinte, foi nomeado para commandar o vapor "Gequitinhonha", estacionado no Rio da Prata.

Em seu officio de vinte e oito do mesmo mez, não só participou achar-se doente, anteriormente á data em que recebeu esta nomeação, como pede, por isso, ser dispensado de tal commissão, o que lhe foi concedido por aviso de doze de julho seguinte, que mandou ficar sem effeito o de vinte e dois de junho, que, por elle, o nomeara. Sendo submettido a uma inspecção de saúde, no dia treze do dito mez de julho, foi a junta medica, que a compunha, de parecer que soffre de aneurisma da carotida, primitiva, molestia chronica e incuravel, que o impossibilitara de permanecer na vida militar. Por decreto de sete de agosto de mil oitocentos e sessenta e um, foi reformado no posto de Capitão de Mar e Guerra com o respectivo soldo, nos termos do alvará de dezeseis de novembro de mil setecentos e noventa, visto contar mais de trinta e cinco annos de serviços prestados e acha-se incapaz de nella continuar. Teve seu fallecimento lugar nesta Capital a vinte e sete de setembro de mil oitocentos e sessenta e cinco, segundo participação feita por sua viúva, no dia seguinte. Rio de Janeiro, em: 31 de Agosto de 1937.

Confére:

INNOCENCIO ARELLANO  
Off. Administrativo

*Adalberto Petronilho*  
Dactyllographo

# WALTER & C.<sup>IA</sup>

RUA S. PEDRO N.º 71

RIO DE JANEIRO

COMMISSÕES, CONSIGNAÇÕES E CONTA PRÓPRIA,  
SEGUROS TERRESTRES E MARÍTIMOS,  
AVIAÇÃO MILITAR E CIVIL.

REPRESENTANTES DE:

VICKERS-ARMSTRONGS LTD.

Constructores de navios de Guerra de todos os typos.  
Artilharia — Munições — Motores Diesel, etc.

THE DE HAVILLAND AIRCRAFT CO., LTD.

Aviação em geral.

THE FAIREY AVIATION CO., LTD.

Aviação Militar.

COMMERCIAL UNION ASSURANCE CO., LTD.

Seguros terrestres e marítimos.

MERRYWEATHER & SONS LTD.

Material para extinção de incendio.

LOBNITZ & CO., LTD.

Dragas em geral.

OLEOS LUBRIFICANTES DE ALTA CLASSE

Marca "GRIFFON"

LIPTON LTD.

Chá, Conservas, etc.

LONDRES

JACOB WALTER & CO., LTD.,

Nº 66 VICTORIA STREET - WESTMINSTER. S. W. 3



# MAURICE SINGER

---

---

2100 — CRESTON AVENUE

New York City

**MAURICE SINGER**, filho e successor de Joe Singer, largamente conhecido entre os officiaes e todo o pessoal da Marinha de Guerra do Brasil, offerece aos clientes brasileiros os seus serviços em Nova York para quaesquer encommendas ou compras nos Estados Unidos, assim como informações, embarques, etc., mediante modica commissão.

2100 CRESTON AVENUE

NOVA YORK

---

---

EXTRACTOS DO REGULAMENTO DA BIBLIOTHECA,  
ARCHIVO DA MARINHA E "REVISTA MARITIMA",  
APPROVADO PELO DECRETO N. 17358, DE 2 DE  
DEZEMBRO DE 1926.

---

CAPITULO X

DA "REVISTA MARITIMA BRASILEIRA"

Art. 38 — A *Revista Maritima Brasileira* é uma publicação destinada a tratar de quaesquer assumptos concernentes á marinha de guerra ou mercante.

Art. 40 — Qualquer pessoa pertencente ou não ás classes da Armada poderá tratar na *Revista Maritima* de todos os assumptos relativos á marinha e seus differentes ramos.

Art. 41 — Os artigos destinados a publicação pela *Revista Maritima* só serão entregues á impressão depois de vistos e approvados pelo redactor-chefe.

Art. 44 — Ao Secretario compete:

e) a revisão de todas as provas que não sejam para esse fim requisitadas pelos auctores.

Art. 47 — Para estimular o estudo dos assumptos profissionaes, o Ministro nomeará uma commissão especialmente incumbida de escolher, dentre os trabalhos publicados na *Revista Maritima* durante o anno, o que for a seu juizo de maior utilidade pratica para a Marinha.

Art. 48 — Ao auctor do trabalho escolhido, a commissão concederá como premio uma medalha de ouro com o respectivo diploma.

Art. 49 — A concessão desse premio deverá constar dos assentamentos do official distinguido, e, se elle pertencer á classe activa lhe será levada em conta para a sua promoção.

Art. 50 — A *Revista*, em pagina especial, no primeiro numero do anno seguinte, inscreverá o nome do auctor e o titulo do trabalho premiado.



# REVISTA MARITIMA BRASILEIRA

Destinada aos interesses da Marinha Nacional de Guerra e Mercante

## ASSIGNATURA ANNUAL

		Brasil	Estrang.
Para officiaes. . . . .	} Exercito e Armada. }	8\$000	12\$000
Para Sub-Officiaes. . . . .		7\$000	
Para officiaes de Marinha Mercante e empregados civis do Ministerio da Marinha. . . . .		9\$000	
Associações das Marinhas e Repartições. . . . .		9\$000	14\$000
Associações estranhas á Marinha. . . . .		14\$000	14\$000
Civis estranhos á Marinha. . . . .		10\$000	14\$000
Numero do mez. . . . .		1\$500	
Numero atrazado. . . . .		2\$000	

## PAGAMENTO ADIANTADO

As assignaturas desta *Revista* podem começar em qualquer epoca, mas terminam sempre em Junho e Dezembro

Toda a correspondencia relativa á mesma *Revista* deve ser remetida para o Edificio do Ministerio da Marinha — Rio de Janeiro, Brasil

Aos nossos assignantes rogamos o especial obsequio de renovarem sempre em tempo opportuno as suas assignaturas, afim de que não haja interrupção na remessa da *Revista*

Igualmente pedimos que nos communicuem qualquer mudança de residencia, afim de não haver extravio na entrega

Das marinhas de commercio e de recreio solicitamos o favor de nos enviarem, sempre que puderem, quaesquer informações uteis ou noticias de interesse geral dignas de publicação

Admittindo a inserção de annuncios, principalmente dos que se relacionem com a vida maritima, constitue tambem esta *Revista* um excellente repositorio de informações de toda ordem, largamente divulgada pelo Brasil e pelo Estrangeiro.

Os annuncios, da mesma forma que as assignaturas, poderão começar em qualquer data. sendo os seguintes os seus preços:

Tamanho	Por anno	Por semestre
Pagina inteira. . . . .	180\$000	100\$000
Meia pagina. . . . .	100\$000	60\$000

As gravuras, bem como as alterações de annuncios, serão pagas em separado.

Os pagamentos, quer de assignaturas, quer de annuncios, de pessoas que residem fora desta Capital, só poderão ser feitos por vales postaes.