



O Encouraçado brasileiro “*Minas Geraes*”
pintado em 1908 por Charles de Lacy
Imagem: Wikimedia Commons

115 ANOS

da chegada do Encouraçado “*Minas Geraes*” ao Brasil

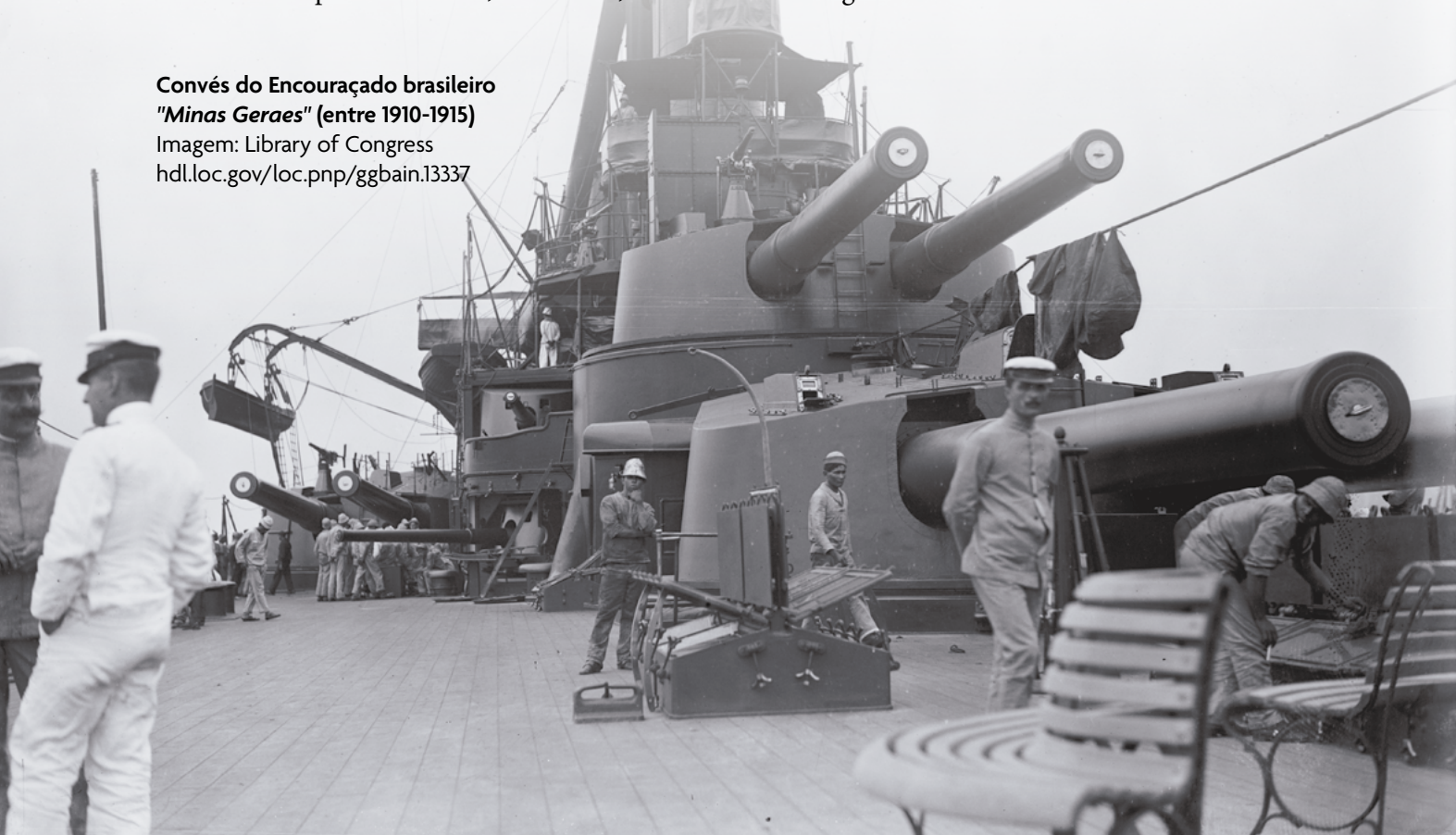
Pedro Gomes dos Santos Filho*

A chegada de um navio da Marinha do Brasil pela primeira vez em um porto brasileiro sempre foi motivo de efusivas homenagens e comemorações. Foi o que ocorreu, por exemplo, com o Navio-Escola “Almirante Saldanha”, em 1934, com os Cruzadores “Barroso” e “Tamandaré”, no início dos anos 1950, com o Navio Aeródromo Ligeiro “Minas Gerais”, em 1961, e com as Fragatas Classe “Niterói” construídas na Inglaterra, na década de 1970. Navios de primeira classe, modernos, bem

recebidos, aportaram no País trazendo grandes expectativas para o aprimoramento da nossa Marinha. Nenhum desses eventos, entretanto, causou impacto igual ao da chegada ao Brasil do Encouraçado “*Minas Geraes*” (grafia da época) ocorrida há distantes 115 anos, no porto do Rio de Janeiro.

Recuperar dados históricos sobre acontecimento tão importante para a História Naval brasileira é o propósito do presente artigo, cujo desenvolvimento abordará a partida, a viagem, concluindo com a chegada do navio.

Convés do Encouraçado brasileiro
“*Minas Geraes*” (entre 1910-1915)
Imagem: Library of Congress
hdl.loc.gov/loc.pnp/ggbain.13337



Terminadas todas as provas previstas em contrato, inclusive as temidas provas de artilharia em vista do calibre dos poderosos canhões, o “Minas Geraes” foi finalmente aceito pela Comissão Naval Permanente na Europa, chefiada pelo Almirante Huet de Bacellar. A entrega foi marcada por uma vistosa cerimônia festiva, ornamentada pelos discursos de praxe.

Antes da partida para o Brasil, durante o período em que ficou nas águas do Rio Tyne, atracado nos estaleiros Elswick (Vickers Armstrong), na cidade de Newcastle, o encouraçado, o maior do mundo até então, recebeu muitas visitas, não só da população da cidade, como também de diversos profissionais.

Dentre as visitas mais importantes, destaca-se a do Vice-Almirante Sir Percy Scott, da Marinha inglesa. Scott é considerado o “Pai da artilharia moderna” por ter sido pioneiro nas inovações aplicadas tanto no treinamento do pessoal como na tecnologia do armamento, que acarretaram no aprimoramento da precisão do tiro naval. As inovações tecnológicas por ele criadas serviram de base para os primeiros sistemas de direção de tiro de canhões (*fire control*), desenvolvidos a partir das suas ideias e das de outros talentosos inventores, entre eles, Bradley A. Fiske, Almirante norte-americano. Dois anos antes, Percy Scott já havia visitado o Brasil comandando um Esquadrão em viagem à América do Sul. Seu nome ficou marca-



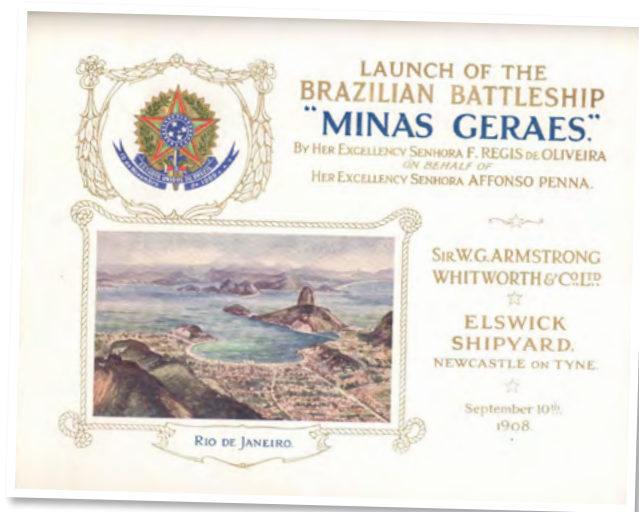
Cartão postal do lançamento do Encouraçado "Minas Geraes" nos estaleiros Elswick, na cidade de Newcastle
Imagem: Tyne & Wear Archives & Museums

do na Marinha brasileira devido a uma das suas invenções, um aparelho de sinalização visual usado a bordo de navios para enviar mensagens durante a noite utilizando o alfabeto Morse: o escote. Durante a visita, o Almirante examinou diversos setores de bordo, dando preferência à artilharia. Assistiu a um exercício de movimentação de uma torre dos canhões de doze polegadas realizado pelo pessoal do navio. Fez diversas perguntas e, por fim, mostrou-se deveras satisfeito. O Comandante e os oficiais ficaram agradecidos pelas palavras elogiosas externadas pelo almirante inglês com relação à tripulação e ao navio.

Certamente, o Almirante Scott não apontou as deficiências em relação ao estado da arte do armamento, que ele tanto conhecia. Segundo o Almirante Américo Vieira de Mello, comentando mais tarde sobre o armamento dos Encouraçados “Minas Geraes” e “São Paulo”:

Os dois encouraçados recém-chegados trouxeram uma instalação deficientíssima, pois constava ela de um telêmetro e de transmissores de distância e de deflexão, ligando uma estação de observação (no mastro) às torres de comando e estas aos canhões. Evidentemente a Marinha não conhecia ainda o sistema de instalação que era necessário, pois se conhecesse não aceitaria a instalação que nos foi imposta pelo “Consortium Vickers Armstrong” ⁽¹⁾.

Segundo Vieira de Mello, a correção dos erros apontados somente foi aplicada durante o recebi-



Convite do lançamento do "Minas Geraes" para o construtor naval de Tyneside, Sir W. G. Armstrong Whitworth
Imagem: Wikimedia Commons



Artilharia no Encouraçado “*Minas Geraes*”

Imagem: Library of Congress
hdl.loc.gov/loc.pnp/ggbain.13335

mento do “Rio de Janeiro”, o terceiro encouraçado. Infelizmente, como se sabe, o navio antes de ser incorporado à Marinha do Brasil foi vendido à Turquia por questões financeiras.

Pouco antes de partir, chegou a triste notícia sobre a morte inesperada do Embaixador Joaquim Nabuco. O roteiro inicial teve que ser modificado, pois o “Minas” devia se dirigir aos Estados Unidos, a fim de comboiar o navio norte-americano que iria transportar o esquife do Embaixador, grande amigo daquele país, até o Brasil. Em 5 de fevereiro o Encouraçado “*Minas Geraes*”, comandado pelo Capitão de Mar e Guerra João Batista das Neves, zarpou de Newcastle em direção a Norfolk, Virgínia. Por motivos não esclarecidos, o navio suspendeu com a lotação incompleta, exigindo maiores esforços da tripulação.

Com apenas dois dias de viagem, o encouraçado foi obrigado a arribar Plymouth, a fim de desembarcar alguns marinheiros doentes, prosseguindo em 8 de fevereiro para o seu destino. No primeiro dia da travessia, o “Minas” se deparou com violento temporal sob o qual navegou três dias. O tempo-

ral e estado do mar provocaram avarias leves, decidindo o Comandante em arribar São Miguel, a fim de reparar os danos e dar um descanso para a sua tripulação. O navio chegou no dia 15. Permaneceu seis dias no porto, período suficiente para recuperar a tripulação e receber carvão. A 21 de fevereiro, suspendeu em demanda a Hampton Roads,



Testes dos canhões do “*Minas Geraes*”

Imagem: Wikimedia Commons

entrando na Baía de Chesapeake no dia 2 do mês seguinte, quando recebeu o práctico. Forte nevoeiro no local atrasou em dois dias a entrada no porto. Pouco antes das 8 horas da manhã de 4 de março, o encouraçado brasileiro salvou a terra com 21 tiros, sendo correspondido por igual salva disparada do Forte Monroe e de bordo do “Louisiana”, capitânia da Esquadra norte-americana.

O navio foi muito bem recebido. Jornais noticiaram a chegada, tecendo elogios a “um dos mais formidáveis couraçados do mundo” e ao Brasil, por tê-lo adquirido, dando provas de civilização e progresso. Recepções, visitas protocolares, visita-ção pública, representações, atividades esportivas para a guarnição, tudo ocorreu como esperado nos dez dias em que o navio ficou no porto. Apenas um contratempo. Os foguistas ingleses contratados não suportaram a carga de trabalho e desembarcaram assim que o navio atracou, alegando questões contratuais.

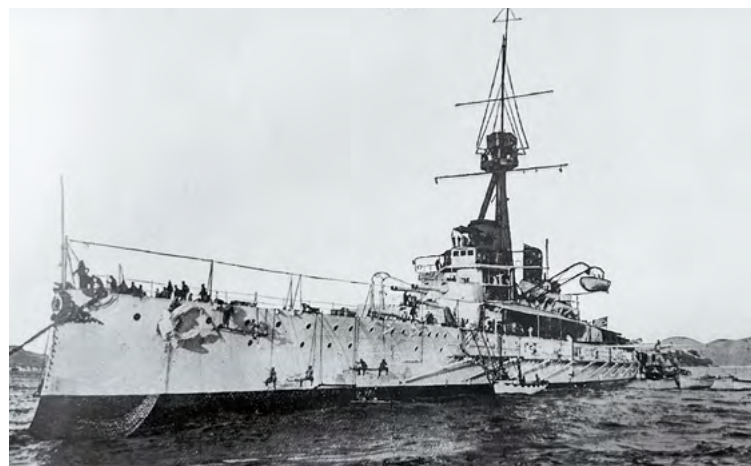
No dia 16, véspera da partida, os restos mortais do ilustre Embaixador brasileiro foram colocados no iate presidencial “Mayflower”, que se dirigiu a Hampton Roads e transbordou o corpo para o Cruzador-couraçado “North Carolina”. O cruzador suspendeu às 10h30 do dia seguinte acompanhado pelo encouraçado brasileiro. A viagem ocorreu sem anormalidades. Os navios fizeram escala em Barbados para reabastecimento de carvão.

Sete dias antes da chegada do “*Minas Geraes*” ao Brasil, aconteceu a bordo um fato marcante para a navegação como ciência. O Comandante Batista das Neves aprovou o parecer técnico de uma comissão por ele nomeada, presidida pelo instrutor de navegação do navio, Capitão-Tenente Augusto Cesar Burlamaqui. A comissão tinha como propósito julgar o trabalho relacionado à navegação astronômica intitulado “Tábuas de Altura e Azimute”, de autoria do Capitão-Tenente Francisco Radler de Aquino. O parecer observava que as tábuas iriam facilitar de tal modo os cálculos das coordenadas da posição de navios pela observação dos astros, que se esperava “o mais favorável acolhimento por todos os que se interessam pelos progressos da navegação”⁽²⁾. Ao término da viagem, o parecer seguiu até o Ministro da Marinha, com observações elogiosas do Comandante,

ênfatizando que as tábuas haviam sido plenamente testadas durante a viagem de Newcastle para o Brasil, com resultados que recomendavam a sua utilização. As “Tábuas de Altura e Azimute” (*Altitude and Azimuth Tables*), que já haviam sido divulgadas em edição brasileira de 1903, foram publicadas em Londres em 1910, demarcando o primeiro passo de uma longa trajetória internacional do seu autor.

Os navios chegaram a 9 de abril. Nas proximidades da Ilha Rasa, o cruzador norte-americano foi recebido pela Divisão de Cruzadores e alguns contratorpedeiros. No porto do Rio de Janeiro, transferiu os restos mortais de Joaquim Nabuco para o Navio-Transporte “Carlos Gomes”, que os conduziu para Recife, terra natal do Embaixador. A fim de se preparar para a apoteótica chegada, o “Minas” demandou a Baía da Ilha Grande, onde fundeou. Completava assim a travessia de cerca de 8.200 milhas navegadas, desde a saída de Newcastle.

A 16 de abril, o “Minas” foi visitado pelo Marechal Hermes da Fonseca, Presidente da República eleito, e pelo Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino de Alencar, além de outras autoridades transportadas pelo Cruzador “República”. Deve ter sido intensa a emoção sentida pelo Almirante Alexandrino, não só pela chegada do primeiro encouraçado do seu Programa de 1906, mas também pela data. Há exatos dezesseis anos, seu navio, o Encouraçado “Aquidaban”, era torpedeado pelo Caça-Torpedeiro “Gustavo Sampaio”, quando fundeado na Barra Norte de Santa Catarina, nos



O Encouraçado “*Minas Geraes*” fundeado no Rio de Janeiro, em 17 de abril de 1910

Imagem: Revista da Liga Marítima (1910)

derradeiros momentos da Revolta da Armada. A visita também foi franqueada a órgãos da imprensa, cujos representantes se deslocaram até o navio a bordo do Vapor “Andrada”. Durante o dia, todos puderam percorrer o encouraçado, assistir a exercícios de demonstração realizados pela tripulação e ouvir o repertório executado pela banda de música de bordo; à noite, foi oferecido um jantar ao Ministro da Marinha e seus convidados.

Após a baldeação do convés, iniciada na alvorada de 17 de abril, cerca de 9h30 de uma bela manhã de domingo, o ferro de boreste⁽³⁾ era completamente preso ao escovém⁽⁴⁾ e o navio suspendia em direção ao porto do Rio de Janeiro, escoltado por seis contratorpedeiros Classe “Pará”. O deslocamento foi realizado com a formatura desenvolvendo vinte nós de velocidade. Ao se aproximar do porto, a formatura causou excelente impressão no grande público que assistia sua movimentação. O Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Pinheiro Guedes, aguardava a entrada do “*Minas Geraes*”, a bordo de sua lancha, pairando sob máquinas entre a Ilha das Cobras e a Fortaleza de Villegagnon.

Ao se aproximar da entrada da barra, o “*Minas*” salvou a terra com 21 tiros, tendo como resposta as salvas efetuadas pelos Cruzadores “*North Carolina*” e “*Kaiser Karl VI*” surtos no porto. A formatura passou pelas fortificações da barra em alta velocidade e a seguir reduziu a marcha, cada navio se dirigindo para seu ponto de fundeio.

Às 13h30, o majestoso encouraçado fundeou em frente à cidade. Nesse momento, o aspecto da Baía de Guanabara era maravilhoso. Centenas de embarcações repletas de famílias e cidadãos tremulando bandeiras e lenços queriam chegar próximo ao navio. Gritos de “Viva o Brasil!” e “Viva a Marinha!” se misturavam aos apitos dos rebocadores e dos navios mercantes e às buzinas de embarcações de menor porte. No cais, nas praias, na Avenida Beira Mar, nos altos dos morros, uma multidão compacta, vinda de várias partes da cidade, participava do espetáculo. Todos queriam ver o poderoso encouraçado, orgulho não só da Marinha, mas do Brasil. A descrição da chegada foi coberta pelos jornais cariocas com riqueza de detalhes. Edições especiais repletas de informações e gravuras do evento foram publicadas. Po-



O Marechal Hermes da Fonseca e o Ministro da Marinha chegando a bordo em 16 de abril de 1910

Imagem: Revista da Liga Marítima (1910)



O Encouraçado “*Minas Geraes*” após fundeio, em 17 de abril de 1910. Nota-se a quantidade de embarcações conduzindo as pessoas que queriam ver o navio de perto

Imagem: Revista da Liga Marítima (1910)

etas fizeram questão de registrar a sua arte, publicando versos em homenagem ao navio.

Nos dias seguintes, o “*Minas*” ficou aberto ao público para visitação. O encouraçado, ou couraçado como preferiam alguns, era o assunto no Rio de Janeiro. Folhetos, fotografias, cartões postais, quadros eram produzidos, marcando o acontecimento: a chegada do “*Minas Geraes*”! Até nas conversas informais dos cariocas o assunto era o navio. Segundo o *Jornal da Liga Marítima*:

Tudo o que é grande, nobre, elevado, belo – chama-se hoje entre nós *Minas Geraes*. O nome do grande couraçado aplica-se hoje às mulheres bonitas, às grandes ideias, às nobres iniciativas e a todas as tentativas arrojadas. Se passa uma bela dama, airoso e elegante, com porte distinto e um ar de vitória, os conquistadores de calçadas exclamam: – Um *Minas Geraes* da elegância! E assim para tudo, para todos, para todas as coisas, pessoas, ideias e fatos, indistintamente.

Há quem diga que a primeira versão da canção “Oh, Minas Gerais”, inspirada na canção italiana “Vieni Sur Mar”, considerada hino extraoficial do estado de Minas, foi composta em homenagem ao encouraçado. O cantor boêmio carioca Eduardo das Neves teria aproveitado a melodia para compor uma letra em português glorificando a incorporação do “*Minas Geraes*” à Marinha do Brasil.

A festa foi realmente bonita, inesquecível. Infelizmente, sete meses depois da triunfal chegada, o navio seria novamente notícia, mas desta feita por motivos nada nobres. Em novembro de 1910, foi deflagrada a Revolta dos Marinheiros, ocasionando a morte do Comandante do navio, do seu ordenança, de um sargento e de outros oficiais. Contida a revolta, o navio continuou a sua vida operativa. Realizou comissões ao estrangeiro representando o País, passou por dois longos períodos de reparos e modernização, completou muitos dias de mar, conduziu Presidentes da República e notáveis autoridades, foi sentinela do



O “*Minas Geraes*” após sua grande reforma, durante a 2ª Guerra Mundial no porto de Salvador, Bahia (1942)

Imagem: Wikimedia Commons

porto de Salvador durante a 2ª Guerra Mundial, até dar baixa do serviço ativo em 1953.

Bela carreira, não há dúvida. Entretanto, o mais importante evento de todos os que o navio participou foi a sua chegada ao Brasil. O belo e poderoso encouraçado, orgulho dos brasileiros, trouxe esperança, proporcionou alegria, provocou emoções, inspirou poetas...

Do couraçado o vulto formidando
Oscila entre as águas da baía...
A onda mansa de leve o acaricia
Seus largos flancos lépida beijando.

E como que lhe diz: “Bendito o dia
Em que chegaste, célere rasgando
A água verde do mar, no mar deixando
Flocos de espuma branca e fugidia”.

Chega tão calmo na brasileira terra!
Desafia, no entanto, os elementos,
Menosprezando os temporais e a guerra.

Vendo-o salvar, lembro combates, cuido
Vê-lo lançando dos canhões sangrentos
Catadupas de sangue e de ouro fluído...

(poema publicado na *Revista da Liga Marítima* de 1910, autor desconhecido.) ■

NOTAS

- (1) MELLO, Américo Vieira de. *Memórias: visão histórica da Marinha Brasileira, 1895 a 1945*. São Paulo: O Escriba, 1994, p. 40.
- (2) AQUINO, Radler de. *Tábuas Náuticas e Aeronáuticas: soluções uniformes e universais ultra-simplificadas*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1943, p. IV.
- (3) O “ferro” se refere à âncora do navio. “Boreste” é o termo náutico empregado para especificar o lado direito do navio, supondo-se o observador situado no plano diametral do navio, olhando para a proa; então o “ferro de boreste” seria a âncora que está situada ou é utilizada do lado direito da embarcação.
- (4) O “escovém” é o tubo ou manga de ferro por onde passa a amarra (corrente especial que segura a âncora à embarcação) do navio para ir do convés para o costado.

BIBLIOGRAFIA

AQUINO, Radler de. *Tábuas Náuticas e Aeronáuticas: soluções uniformes e universais ultra-simplificadas*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1943.

MELLO, Américo Vieira de. *Memórias: visão histórica da Marinha Brasileira, 1895 a 1945*. São Paulo: O Escriba, 1994.

REVISTA LIGA MARÍTIMA. A *Chegada do “Minas Geraes”*. Rio de Janeiro, v. 3 (III), n. 33, p. 2-10, mar. 1910.

* Capitão de Mar e Guerra (Ref°)