



Rebocador S. Paulo

ACHEGAS AO HISTÓRICO DOS NAVIOS DA ARMADA

O REBOCADOR SÃO PAULO

LAURO NOGUEIRA FURTADO DE MENDONÇA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

Ao ser declarado o Estado de Guerra, a 31 de agosto de 1942, entre o Brasil e os Estados alemão e italiano, em consequência dos ataques sofridos pela Marinha Mercante brasileira, em nosso próprio litoral, com numerosas perdas humanas, quer militares, quer civis, um dos primeiros problemas que se apresentou a nossas autoridades navais foi o da defesa dos portos marítimos e de seus acessos.

Considerada a pequena disponibilidade em navios apropriados a essa finalidade, pertencentes à Armada Nacional, fez-se mister obter a cooperação dos recursos pertencentes às Com-

panhias de Navegação, às Administrações Portuárias e, por fim, às embarcações de recreio.

Entre essas embarcações, o volume XII dos Subsídios para a História Marítima do Brasil, editado pelo Serviço de Documentação Geral da Marinha, no Rio de Janeiro, em 1953, relaciona o Rebocador *São Paulo*, à página 21, sem acrescentar outras informações além da de ter sido armado com (2) dois canhões de 47 mm; essa informação é repetida à página 156, do mesmo volume.

À página 39, entretanto, encontramos citado o mesmo rebocador, listado

entre as embarcações armadas em guerra para a defesa dos portos de Santos, São Francisco e Itajaí, assinando-se-o, porém, como dispoño de apenas um canhão de 47 mm.

Julgando útil a divulgação, para os registros de nossa História Naval, de alguns elementos que obtivemos, relativos a essa unidade, a qual, em época assaz crítica, foi incorporada a seu serviço, escrevemos estas notas que, embora sucintas, são inéditas e elucidam definitivamente a divergência assinada.

De fato, nas fotografias que ora publicamos, são identificáveis, com toda segurança, (2) duas peças de artilharia, as quais identificamos como sendo do tipo *HOTCHKISS*, modelo IV, do mesmo tipo das existentes nos contratorpedeiros de 1910, com toda certeza retiradas das unidades dessa série, já então inexistentes.

É, o *São Paulo*, um robusto rebocador de alto-mar, cuja silhueta, embora profundamente alterada por reformas posteriores, mal esconde as austeras linhas de suas origens britânicas, construído que foi por H. Robert Ltda., no porto de Leith, por encomenda da Companhia Docas de Santos, sua proprietária.

A fim de viajar para nosso País, uma vez concluído, suspendeu daquele porto, às 07:10 hs. do dia 14 de maio de 1930, tocando, primeiramente, em Las Palmas, São Vicente, Salvador e, finalmente, Santos, portos a que chegou, respectivamente, aos 23 e 27 de maio, 5 e 10 de junho, do mesmo ano.

Ao entrar no porto de destino, às oito horas da manhã, encerra uma derrota de 5 383 milhas, cumprida em 37 dias, com velocidade média de 9,61 nós.

A 5 de agosto foram realizadas as experiências de máquinas, vindo logo a entrar em atividade.

Seus serviços foram requisitados, dentro em breve, para prestar precioso auxílio ao Navio de passageiros *Western World*, de bandeira americana do norte, encalhado, no dia 8 de agosto,

na Ponta de Pirabura, Ilha de São Sebastião.

As operações de salvamento prolongaram-se até 3 de setembro, nelas tomando parte e contribuindo para o feliz êxito que coroou seus esforços, além do *São Paulo*, os Rebocadores *Muniz Freire* e *Laurindo Pita*, da Marinha de Guerra, *Netuno* e *Saturno*, da Wilson Sons S. A. e a Barra D'água *Pilões*, também da Companhia Docas de Santos.

A fim de atender às finalidades, já expostas, de defesa do principal porto nacional, o *São Paulo* foi armado em guerra, no correr do ano de 1943, sendo incorporado à Força de Defesa do Porto de Santos.

Foram-lhe montados, então, as (2) duas peças de artilharia a que já nos referimos acima, uma à proa, assentando-se-lhe o soco sobre uma plataforma, à guisa do castelo, e outra na popa, ambas a meia-nau, ou seja, no plano longitudinal do navio.

Assim equipado operou, durante dois anos, oferecendo a sua proteção aos navios que demandavam o estuário ou fundearam na baía de Santos, patrulhando as suas proximidades e contribuindo para afugentar eventuais submarinos adversários.

De que tais precauções não eram supérfluas, prova-nos a audácia de nossos inimigos de então, vindo atacar nossa navegação mercante e de guerra não só nas proximidades do Rio de Janeiro, onde torpedearam e afundaram o *Vital de Oliveira*, da Marinha de Guerra, não obstante o revide da FAB, destruindo-lhes o *U-199*, como nas próprias águas de São Sebastião e do Iguape, onde destruíram nossos Barcos mercantes *Campos* e *Tutóia*, aventurando-se mesmo até as proximidades de Santa Catarina, onde foi atacado o *U-Boat* do afamado Comandante Guggenberger, destruidor do Navio-Aeródromo britânico *Ark Royal*, no Mediterrâneo.

A colaboração do *São Paulo* foi, portanto, não só necessária, como eficiente, pois, soubesse o inimigo da inexis-

tência de defesa marítima no Porto de Santos e suas proximidades, não deixaria de aproveitar a oportunidade para causar-nos danos que lhes seriam fáceis.

Terminada a guerra, voltou o robusto vaso às suas atividades portuárias, as quais continua exercendo com proveito até os dias de hoje, sendo mesmo uma das mais eficientes unidades para socorro e combate a incêndio, sediadas na área, como já mais de uma vez tem provado.

Para registro do repositório de nomes e características de nossas unidades navais, transcrevemos, a seguir, as suas principais medidas:

Deslocamento: 763,776 t p.c;
619,392 t. l.

Arqueação: 291,725 t.b; 154,792 t. l.
Deadweight: 144,384 t.

Casco de aço, com chapeamento de 5/16".

Comprimento: 35,9 m.

Boca: 9,02 m.

Calado max. (AR): 4,03 m.

Pontal: 4,10 m.

Maquinaria: Duas (2) máquinas alternativas, de tríplex expansão.

Potência total: 1 200 HP, nominais.

Caldeiras: 2 cilíndricas, tipo escocês, queimando óleo.

Hélices: 2.

Velocidade máx.: 12 3/4 nós (nas provas de máquinas).

Raio de ação: 1 400 milhas a 9 nós.