

AS VIAGENS DE INSTRUÇÃO DO NAVIO-ESCOLA *CUSTÓDIO DE MELLO*

JAIME FLORENCIO DE ASSIS FILHO
Capitão de Mar e Guerra (FN-RM1)

SUMÁRIO

Introdução	
O NE <i>Custódio de Mello</i> (PWJP)	
As viagens de GM – propósitos	
O <i>Custódio de Mello</i> como navio-escola	
Os anos 50	
Os anos 60	
Os anos 70	
Os anos 80	
Curiosidades das viagens do <i>Custódio de Mello</i>	
No estrangeiro	
No Brasil	
Considerações finais	
Anexos:	
Quadro com duração e dias de mar das viagens	
Quadro sinóptico das 28 viagens realizadas	

INTRODUÇÃO

Em uma recente visita à cidade de Buenos Aires, tive a oportunidade de conhecer o *buque escuela* da Armada argentina – a Fragata *Presidente Sarmiento*, que foi convertida em navio-museu. O que mais me chamou a atenção no *tour* a bordo

e que me motivou para a elaboração deste artigo foram os murais expostos, com riqueza de detalhes, de todas as viagens de guardas-marinha (GM) feitas por aquele navio.

Na qualidade de oficial da Marinha do Brasil (MB), que realizou a sua viagem de GM no Navio-Escola (NE) *Custódio de Mello*, decidi pesquisar e registrar momen-



tos ainda resgatáveis de todas as viagens de instrução por ele realizadas enquanto NE, entre as quais tive a felicidade de participar em duas ocasiões: em 1974, como GM; e em 1984, já como oficial encarregado da 3ª Divisão do Departamento de Convés.

O NE CUSTÓDIO DE MELLO (PWJP)*

O *Custódio de Mello* foi o quinto navio da MB no século XX a servir como escola¹. Seu nome de batismo é uma homenagem ao Almirante Custódio José de Mello, nascido em Salvador, Bahia, em 1840. Elogiado por sua bravura na Batalha de Humaitá, durante a Guerra do Paraguai, Custódio de Mello notabilizou-se por discordar politicamente e romper os laços com o Presidente Deodoro da Fonseca e, mais tarde, com Floriano Peixoto.

Liderou a Revolta da Armada em 1893, aliando-se aos gaúchos, partidários da Revolução Federalista. No governo de Floriano Peixoto exerceu o cargo de ministro da Marinha, a partir de 23 de novembro de 1891, assumindo cumulativa e interina-

mente, em algumas ocasiões, os ministérios do Exército e do Exterior.

A história do NE *Custódio de Mello* pode ser dividida em três fases:

Fase I – de 1953 a 1958

Construído em 1953 pelo estaleiro Ishikawajima, no Japão, foi projetado para ser um navio-transporte (ostentando no casco o indicativo NTr 1). Foi adquirido pelo Brasil em 1954.

Suspendeu de Tóquio, em 23 de dezembro de 1954, como navio mercante em viagem não comercial, tripulado por uma guarnição japonesa e sob comando militar brasileiro, em conformidade com os termos do contrato de entrega ao Brasil.

No trajeto até aqui, fez as seguintes escalas: São Francisco-Balboa (fundeio) – Cristobal (Panamá) – Saint Nicolas (Aruba) – Belém. Na chegada à capital paraense, o Capitão de Mar e Guerra (CMG) Raymundo da Costa Figueira assumiu o comando do navio, que passou a subordinar-se ao então Serviço de Transportes Marítimos da Marinha.

* N.R.: PWJP é o indicativo internacional do navio.

¹ Seus predecessores como NE foram: o *Benjamin Constant* (1893-1926); o *Almirante Saldanha* (1934-1954); o *Guanabara* (nos anos 1940, atuando apenas em águas nacionais); e o *Duque de Caxias* (1948-1957).

Até 1958, o *Custódio de Mello* realizou diversas comissões, transportando carga comercial e pessoal militar. Em 1956, por força do Aviso Ministerial nº 0676, de 21 de janeiro de 1956, que criou a Força de Transporte da Marinha (FTM), passou à subordinação desta e, no ano seguinte, sob o comando do CMG Arnoldo Toscano, suspendeu do Rio de Janeiro com destino a Port Said, no Egito, a fim de transportar o Batalhão Suez, que fez parte do contingente da Força de Paz da Organização das Nações Unidas.

Fase II – de 1958 a 1986 (período como navio-escola)

Com a edição do Aviso Ministerial 1.466, de 19 de junho de 1958, o navio foi desligado da Força de Transporte e permaneceu na condição de “navio solto”. Nesse mesmo ano, passou a realizar as viagens de instrução de GM, com o indicativo de costado G-15. Entretanto, só foi classificado como NE em 13 de julho de 1961, com base no Aviso Ministerial nº 1.407, quando passou a ostentar o indicativo de casco U-26².

Nos intervalos entre as viagens de GM, transportou tropas de Fuzileiros Navais em diversos exercícios de operações anfíbias. Ressalta a importância da sua participação, em 1965, no deslocamento para o porto de Haina, na República Dominicana, do material do Destacamento Brasileiro da Força Armada Interamericana (Faibras), integrante da Força Interamericana de Paz, sob a égide da Organização dos Estados Americanos.

Durante os 29 anos em que desempenhou o papel de NE, o *Custódio de Mello* efetuou 28 viagens de GM. Faz-se necessário mencionar que, em 1964, não houve viagem de GM, devido às mudanças ocorridas na Escola Naval, em face de atualizações curriculares, que redundaram na permanência por mais tempo em Villegagnon das turmas que lá ingressaram a partir de 1960³.

Fase III – de 1986 a 2002 (retorno à condição de navio-transporte)

Após prestar serviços como NE, o *Custódio de Mello* foi reclassificado, em 25 de novembro de 1986, como navio-transporte de tropa de assalto (seu indicativo passou a ser G-20), conforme Portaria nº 1.056 do Ministério da Marinha, mantendo as mesmas características estruturais.

Em 8 de outubro de 2002, após realizar 3.776 dias de mar (DM)

e percorrer 997.834,89 milhas náuticas, deixou o serviço ativo da MB, em cerimônia de Mostra de Desarmamento que foi realizada no Cais Norte da Base Naval do Rio de Janeiro.

AS VIAGENS DE GM – PROPÓSITOS

À semelhança com outras Marinhas de guerra, além de proporcionar aos GM de todos os Corpos (Armada – CA, Fuzileiros Navais – CFN e Intendentes da Marinha – CIM) ensinamentos navais complementares aos adquiridos na Escola Naval, as viagens de instrução têm outros propósitos:

Durante os 29 anos em que desempenhou o papel de NE, o *Custódio de Mello* efetuou 28 viagens de GM

² A Ordem do Dia nº 27, do Estado-Maior da Armada, datada de 30 de abril de 1959, fez com que o *Custódio de Mello* retornasse à subordinação da Força de Transporte da Marinha.

³ As turmas que ingressaram em Villegagnon em 1960 e 1961 cumpriram um currículo de três anos e meio. A partir de 1962, este passou a ser de quatro anos.

estreitar os laços de amizade com países amigos; ampliar os conhecimentos dos GM sobre as culturas das nações amigas; e, sobretudo, divulgar as coisas do Brasil.

Esse último, normalmente, era alcançado por meio de exposições, nos países visitados, sobre a nossa cultura e tradições e, em algumas ocasiões, pela distribuição de amostras de produtos brasileiros de exportação e material de propaganda turística.

O CUSTÓDIO DE MELLO COMO NAVIO-ESCOLA

Os anos 50

Com a decisão de aposentar o velho NE *Duque de Caxias*, em 1957, o alto-comando da Marinha elegeu o então Gato⁴-15, *Custódio de Mello*, para substituí-lo. Com pequenas alterações, o navio foi preparado para realizar a sua primeira viagem como

NE, em 1958, levando a bordo os GM-57 (turma de Guardas-Marinha de 1957).

Conforme já comentado, o *Custódio de Mello* só passou a usar o indicativo U-26 a partir da sua quarta viagem de instrução, em 1961.

A primeira viagem como NE – 1958

No seu terceiro ano de governo, o Presidente Juscelino Kubitschek tinha como ponto de honra atender a um dos objetivos da política externa brasileira – alcançar a hegemonia na América do Sul. Sem dúvida, isso norteou a elaboração do roteiro da viagem, que privilegiou a passagem por diversos portos da América do Sul, como pode ser visto no quadro sinóptico em anexo. Embora não oficialmente, comenta-se que se tratava da Operação Pan-Americana.

A passagem por Antuérpia, na Bélgica, coincidiu com a realização da Feira Internacional em Bruxelas, onde o *stand* do Bra-



Custódio de Mello, em sua primeira viagem como NE – 1958

⁴ Indicava, à época, à quarta letra do alfabeto, o “G”. Com a criação do alfabeto naval internacional, Gato foi substituída por Golf.

sil apresentou maquetes de sua futura capital, Brasília, e foi visitado por alguns GM.

Depois de escalar em cinco portos europeus, ao deixar Le Havre o navio cruzou o Oceano Atlântico em direção à entrada do Canal do Panamá e, após cruzá-lo, atracou em Balboa, no Panamá, de onde partiu para realizar o périplo pela América do Sul.

No contorno do continente sul-americano, aportou em várias cidades da costa do Pacífico e cruzou o Estreito de Magalhães, fato este que só voltaria a acontecer em 1974, com os GM-73 da Turma John Taylor.

Depois de aportar em sete portos nacionais e de uma passagem por Trindade e Fernando de Noronha, chegou ao Rio de Janeiro, após 161 dias de viagem.

Roteiro só com portos nacionais – 1959

Os GM de 13 de dezembro de 1958 eram 106 do CA (Turma Dedo), 40 do CIM e 28 do CFN, estes últimos oriundos da Turma Elmo, cujo curso da Escola Naval (EN) tinha um ano a menos de duração.

Em meio às dificuldades financeiras decorrentes da construção de Brasília, a viagem foi programada, inicialmente, para ser realizada somente com visitas a portos nacionais. Todavia, quase ao seu final, o roteiro foi estendido, incorporando, em uma

segunda fase, passagens em quatro cidades da Europa e uma da África.

Em Rotterdam, uma representação de GM visitou o estaleiro Verolme, onde se encontrava em reparo, para incorporação à MB, o Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) Minas Gerais. Já em Nápoles, por força das “cochas marinheiras” (diz-se de um GM parente do adido naval na Itália), o navio ficou atracado por dez dias, dando a todos a grande chance de conhecer outros lu-

gares próximos.

Por ocasião da visita a Roma, uma comitiva do navio teve uma audiência especial com Sua Santidade o Papa João XXIII.

Depois da travessia Dakar-Recife e de escalar, pela terceira vez, em Recife, regressou ao Rio de Janeiro.

Os anos 60

A viagem de GM de 1960

Eram, ao todo, 184 GM, sendo 112 do CA da Turma Elmo, 40 do CIM e 32 do CFN, da turma que entrou um ano depois na EN, pe-

los motivos já citados. Foram convidados para realizar essa viagem um segundo-tenente da Marinha argentina e guardas-marinha de Portugal, da Nicarágua e da Colômbia.

Nesse ano, o “Custódio Maru”, apelido carinhosamente atribuído ao navio pelos GM-59⁵, iniciou o seu roteiro pela Europa. Após a escala de um dia em Recife, deman-

Em 1960, o “Custódio Maru”, apelido carinhosamente atribuído ao navio pelos GM-59, iniciou o seu roteiro pela Europa

A polícia interveio na forma do “baixando o sarrafo”. Vários GM passaram o restante da noite na delegacia e ainda levaram de herança, depois de dispensados, alguns hematomas e até fraturas

⁵ O batismo foi de autoria do GM Martins do Rego.

dou Portsmouth e, na sequência, Hamburgo. Nessa famosa cidade alemã, segundo um membro da turma, ocorreu o inesquecível episódio envolvendo guardas-marinha, no seu mais tradicional bairro, St. Pauli: depois de vários incidentes com os “leões de chácara” das casas noturnas, que não se conformavam com o entra e sai de GM somente para “conjuar” os *shows* mundialmente conhecidos, a polícia interveio na forma do “baixando o sarrafo”. Vários GM passaram o restante da noite na delegacia e ainda levaram de herança, depois de dispensados, alguns hematomas e até fraturas.

Após três escalas em capitais escandinavas, seguiu para Antuérpia, onde uma representação de GM deslocou-se para Rotterdam, a fim de visitar o NAE L Minas Gerais, já em fase final de modernização.

No retorno ao Brasil, depois de passar em cidades do Norte e do Nordeste, o navio passou ao largo do Rio de Janeiro em direção a portos do Sul do país, aumentando o *banzo*⁶ de muitos GM.

O contorno da África e uma passagem pelo Oriente Médio – 1961

Até 1974, ano da viagem de instrução de minha turma de EN, nenhum roteiro tinha sido tão criticado quanto o de 1961. O daquele ano também o seria, como veremos posteriormente. A renúncia do Presidente da República, Jânio da Silva Quadros, em agosto de 1961, colocou em risco a realização da viagem dos GM-60.

O roteiro da quarta viagem, independentemente da renúncia presidencial, foi recheado com cidades do continente africano (sem incluir a África do Sul) e do Oriente Médio. Por muito pouco, os GM-60 não conheceram a Europa, pois somente ao seu final ele foi reajustado para contemplar os

portos de Nápoles e Lisboa. A cidade de Dar Es Salaam, na Tanzânia, foi cancelada do roteiro original.

O périplo da África ofereceu aos GM-60 oportunidades vivenciadas por poucas turmas, como a visita ao Egito (Alexandria), ao Líbano (Beirute), a Israel (Haifa) e ao Marrocos (Tanger e Casablanca). Antes, porém, tiveram que pagar com “sangue e muito suor” as visitas e representações por Gana, Camarões, Quênia e Etiópia, entre outras.

Já no Brasil, depois de Salvador, repetindo o feito do ano anterior, bordejou o litoral do Rio de Janeiro em direção ao porto de Santos, após o que atracou na Cidade Maravilhosa.

Apresentando o Brasil ao mundo – 1962

A viagem nesse ano tinha por propósito principal expor, nos países visitados, a realidade nacional, em termos de principais indústrias e matérias-primas.

Ela estava com o início previsto para o dia 1º de agosto. Contudo, em razão do falecimento do então secretário-geral da Marinha (Almirante de Esquadra Carlos Paraguassú de Sá), só se iniciou no dia seguinte.

Ao zarpar do Rio de Janeiro, o navio atracou em Vitória (por motivo não recuperado); inesperadamente e após uma escala em Recife, iniciou a derrota em direção ao Velho Continente, iniciando as visitas pelo porto de Lisboa. Após a passagem por Londres, escalou em três capitais escandinavas, uma delas Helsink, incluída posteriormente à saída do navio do Rio de Janeiro, em substituição a Oslo.

Da Europa, demandando a Nova York cruzando o Atlântico, e dirigiu para a América do Norte, quando, pela primeira vez, aportou na costa leste dos Estados Unidos (EUA) e posteriormente, no México (Vera Cruz).

⁶ Termo que no uso naval tem o mesmo significado da época da escravidão: saudade da terra natal e de entes queridos.

No trecho Manaus-Salvador, o navio foi autorizado a atracar em Recife para uma faina de abastecimento de óleo. A chegada ao Rio de Janeiro, que estava prevista para 24 de dezembro, foi antecipada para o dia 23, mediante uma solicitação do comando do navio, que foi atendida.

1963 – Turma Rodin

Além dos 129 GM, foram convidados dez militares de outras Marinhas. Essa foi uma das viagens em que os GM passaram fora de casa o Natal e o Ano Novo, pois teve início em dezembro de 1963 e terminou em abril de 1964.

Seu roteiro estava previsto para ser cumprido em 97 dias, com início em agosto de 1963. Contudo, uma série de contratempos para a prontificação do navio resultou no adiamento até dezembro. Foi necessária uma faina de retubulação da caldeira nº 2 do navio.

No início, o NE desceu o litoral brasileiro, visitando a três portos da Região Sul, após o que seguiu para Recife, de onde partiu para o continente europeu em 1º de janeiro, diga-se, em pleno inverno no Hemisfério Norte.

O porto de Cabedelo, que estava previsto no roteiro, foi retirado para aumentar a duração da escala em Recife de modo a possibilitar consertos na Base Naval local. Na “Veneza Brasileira”, a tripulação passou as festas natalinas e de fim de ano.

Já em viagem, o roteiro foi alterado de 45 para 90 dias no estrangeiro e passou a incluir as cidades de Beirute, Haifa, Barcelona, Le Havre, Hamburgo, Copenhague e Portsmouth.

Na Europa, depois de sete dias em Nápoles, dirigiu-se para o Oriente Médio, visitando Beirute e Haifa (à semelhança da

viagem de 1961), marcando a última estadia do navio em Israel e a penúltima no Líbano, onde retornou somente em 1972.

Um caso curioso narrado por um GM ocorreu quando se navegava no Mar Mediterrâneo, visto que se emitiu uma estranha mensagem no “boca de ferro” do navio: “U-26, disco voador por boreste”.

A chegada a Hamburgo também foi pitoresca, pois, como era inverno na Europa, o Rio Elba estava, em parte, congelado, tendo que se navegar em meio aos blocos de gelo, num dia em que a sensação térmica atingiu os 27º C negativos.

De Lisboa o navio cruzou o Atlântico rumo a Nova York e defrontou-se com tempestades no mar, essas

registradas para sempre nas mentes dos jovens GM, pois, para evitar um furacão, o navio retornou e acabou despendendo 11 dias nessa travessia, com a aguada somente para a higiene bucal.

Enquanto conheciam a “Big Apple”,

deflagrou-se no Brasil a Revolução de 31 de Março. Em 1º de abril, os jornais novaiorquinos apresentavam a notícia: “*Brazil in war*”. O comandante fez a tripulação retornar e, após os devidos esclarecimentos, liberou o licenciamento.

O NE retornou ao Brasil, escalou em Belém, não aportou em Salvador (uma das poucas viagens em que não se visitou a capital baiana) e realizou um fundeio nas proximidades de Guarapari (ES), antes de chegar ao Rio de Janeiro.

Uma viagem de pequena duração – 1965 – Turma Mendes

Depois de um ano sem realizar viagem com GM, o *Custódio* zarpou do Rio de Ja-

Em 1º de abril, os jornais novaiorquinos apresentavam a notícia: “*Brazil in war*”. O comandante fez a tripulação retornar

neiro logo após a visita ao navio do Presidente da República, Humberto de Alencar Castelo Branco.

Essa foi a primeira de duas viagens de instrução cuja duração não excedeu a 90 dias, sendo superior somente à do ano seguinte. A viagem, que se estendeu por 87 dias (dos quais 55,5 foram dias de mar), aportou em quatro cidades brasileiras (Natal, anteriormente incluída, foi retirada do roteiro e substituída por Fortaleza) e iniciou a sua fase europeia pelo Mar Mediterrâneo, visitando Barcelona, Marselha e Nápoles, após o que escalou em Lisboa, seu último porto europeu.

Antes de regressar ao Brasil, fez uma passagem de duas jornadas em Dakar, no Senegal. Além de ter sido uma viagem curta, ainda teve outros contratempos: foi necessário antecipar sua entrada em Belém para uma limpeza da fornalha da caldeira nº 2 e teve sua saída postergada em Las Palmas e em Dakar por motivo de contaminação da aguada de alimentação. Findou o roteiro visitando Fortaleza e Salvador.

O Custódio visita pela primeira vez o Canadá – 1966

Os 104 GM formandos em janeiro de 1966, que concluíram o curso em 1965 – Turma Centenário da Batalha Naval do Riachuelo (aspirantes de 1962) –, não tiveram a viagem que todo GM gostaria de ter: de longa duração e escalando em bons portos. Todavia, não se pode afirmar que os locais visitados não tenham sido interessantes.

Pela primeira vez o NE brasileiro visitou o Canadá – portos de Halifax e de Montreal e navegando no Rio São Lourenço. A primeira versão do roteiro incluía também a

navegação pelos Grandes Lagos da América do Norte, quando seria visitada a cidade norte-americana de Detroit e a canadense Quebec, o que não se concretizou.

Nos EUA foram visitadas as cidades de Nova York, Boston, Filadélfia e Miami. Nessa última, o navio despediu-se dos EUA dando uma a recepção a bordo, conduzida ao som da Jazz Band do CFN.

Essa foi a mais curta de todas as viagens de GM do NE *Custódio de Mello*, pois foram apenas 79 dias (dos quais 48,5 dias de mar) e ficou restrita a portos nacionais e da América do Norte, além de uma escala no Caribe, em San Juan de Porto Rico.

A Turma Moura⁷ – 1967

A viagem desse ano voltou a ter a bordo GM de Marinhas amigas. Nela embarcaram um representante equatoriano e dois venezuelanos, bem como os segundos-tenentes classificados em primeiro lugar nos cursos do antigo Centro de Instrução de Oficiais da Reserva da Marinha – Ciorm⁸.

Com 82 GM do CA, 16 do CFN (um dos quais um ex-marinheiro 2ª classe ingresso no Colégio Naval em 1960), e 17 do CIM, em um total de 115 GM, o navio partiu do Rio de Janeiro em 6 de maio, quando recebeu a bordo o Presidente da República, Marechal Arthur da Costa e Silva, a convite do Ministério da Marinha.

No decorrer da viagem, alguns dias após deixar Fernando de Noronha, arribou para Mindelo, no Arquipélago de Cabo Verde, para desembarcar um GM com graves problemas de saúde.

Posteriormente, uma avaria no turbogerador motivou o cancelamento da

⁷ Recentemente a MB incorporou à Armada o Aviso de Pesquisa *Aspirante Moura*, nome em homenagem a integrante dessa turma que faleceu em serviço em junho de 1966.

⁸ O curso do Ciorm equivalia ao Serviço Militar Obrigatório, sendo realizado nos finais de semana e nas férias na Ilha das Enxadas, até ser transferido para a Escola Naval, quando mudou sua denominação para Escola de Formação de Oficiais da Reserva da Marinha – Eform.

Na escala em Tóquio, oficiais, GM e praças do navio participaram da cerimônia do Yasukuni Shrine, sendo recebidos e purificados, segundo o ritual xintoísta, pelo Grande Sacerdote, o ex-príncipe imperial Fujimaro Tsukuba.

Encerrando com chave de ouro a visita à capital japonesa, GM e oficiais compareceram à cerimônia de inauguração do voo Brasil-Japão, do qual participou a primeira-dama do Brasil, a Sra. Yolanda Costa e Silva.

Nessa viagem, que teve a duração de 135 dias, foram visitadas dez cidades estrangeiras.

A Turma Almirante Cox – 1969

Essa foi a viagem de ouro dos GM declarados em 13 de dezembro de 1968 (data de assinatura do Ato Institucional nº 5 – AI-5), e que contou com a presença do Presidente da República no dia em que o navio se despediu do porto do Rio de Janeiro.

Nessa ocasião, o Ministério da Indústria e do Comércio solicitou o embarque de dois representantes e de material para a exposição intitulada “Brasil: o amanhã é hoje”, que foi inaugurada a bordo pelo Presidente Costa e Silva.

O roteiro divulgado não privilegiou cidades banhadas pelo Mar Mediterrâneo, mas tinha escalas nos principais portos da Europa e dos EUA, aí incluídos Estocolmo, Nova York e Miami. Essa foi a única das viagens do *Custódio* em que o navio aportou em Port of Spain, na Ilha de Trinidad.

O fato que mais marcou essa viagem foi, sem dúvida, a primeira alunissagem do homem, ocorrida em 20 de julho de 1969, durante a travessia de 12 dias entre Londres e Nova York, duramente castigada por rastos de furacão.

Os anos 70

Desde 1970, excetuando-se a viagem de 1974, em que o NE não cruzou o Oceano

Atlântico, e até a última viagem, em 1986, a Alemanha e a França sempre foram incluídas nos roteiros. Portugal (exceto em 75 e 77, em decorrência da Revolução dos Cravos, ocorrida em 1974), Espanha continental (exceto em 1978) e a Itália (exceto em 1981) também fizeram parte dos roteiros do NE, com variações das cidades visitadas.

A Turma Grenfell – 1970

No dia da partida do NE, esteve presente o Presidente da República, Emílio Garrastazu Médici, despedindo-se dos GM que realizariam a 12ª Viagem de Instrução, cuja duração foi de 138 dias, dos quais 69 dias de mar.

Não foram visitados portos da África e nem da América do Sul (excetuando-se os nacionais), mas tão somente cidades da América do Norte (Miami e Nova York) e da Europa, aí incluídas as principais do Mar Mediterrâneo (Barcelona, Marselha e Nápoles), duas da Escandinávia (Oslo e Copenhague) e as tradicionais Portsmouth, Hamburgo e Lisboa. Portanto, foi um roteiro muito bom, isto sem considerar as escalas em Las Palmas e em San Juan de Porto Rico.

O evento marcante dessa viagem foi o casamento de um GM. O requerimento solicitando autorização para que a cerimônia acontecesse durante a viagem tinha tramitado sem indeferimento até chegar ao gabinete do ministro da Marinha, que, surpreendentemente para os GM, não aprovou sua realização.

Já estava tudo certo e combinado. Na mente dos jovens GM já não se podia dar mais volta ao evento. Com o desconhecimento total da oficialidade, surgiu o plano B, que previa, pelo menos, a participação de uma representação dos amigos mais chegados ao noivo para comparecer ao casório. A festa ocorreria durante a estada em Lisboa; entretanto, o noivo deveria casar-se em Vigo, na Espanha.

Não foi fácil para os convidados desembarcarem sem serem vistos, com jaquetão, espada e outros apetrechos necessários para a tão sonhada festa. Na volta de Vigo, a fronteira com Portugal estava fechada por ordem do Presidente Salazar. Os poucos que se mantinham sóbrios conseguiram demover os guardas para que todos conseguissem chegar a Lisboa.

Segundo problema: os presentes de casamento do GM, que a partir daquele momento, pelas leis da Espanha, estava casado, tinham que ser embarcados no NE e à surdina; qualquer deslizaria denunciaria a contravenção dos GM. Felizmente deu tudo certo. Até os GM chamados à ordem pelo comandante do navio não titubearam em dizer com firmeza: não houve casamento.

A ajuda foi completa, uma vez que até as esposas dos oficiais, que no porto seguinte, Barcelona, estavam aguardando o navio, ao se depararem com a do GM, que se apresentou como tal, mocozearam essa informação de seus maridos.

Foi sem dúvida uma viagem emocionante.

A Turma Ricardo de Moraes – 1971

A 13ª viagem de GM foi coroada de visitas a cidades belíssimas, contemplando escalas na América do Norte, na Europa e na África. Essa foi a primeira turma de GM do *Custódio* a aportar na Turquia (Istambul) e na Grécia (Pireus), tendo também escalado na Escandinávia (Copenhague) e na exótica Casablanca, no Marrocos. A partir desse ano, a visita à Grécia passou a ser quase uma constante.

O aportamento na França deu-se em Brest, na única escala do navio nessa cidade em sua história como NE.

Nessa viagem, os GM receberam tarefas de apresentar palestras sobre a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) enquanto em águas nacionais. Em Barcelona, os GM realizaram uma aposição floral no monumento em homenagem a Cristóvão Colombo, repetindo o mesmo ato em Atenas, dessa vez no Túmulo do Soldado Desconhecido, onde desfilaram também por ocasião da inauguração de uma praça batizada com o nome de Brasil.

A convite do ministro da Marinha, Adalberto de Barros Nunes, embarcaram pela primeira vez em viagens de instrução de GM aspirantes do Exército Brasileiro (EB) e da Aeronáutica, prática essa que se

prolongou até a última viagem do *Custódio de Mello* (em alguns anos, aquelas forças singulares declinaram do convite).

A Turma Visconde de Ouro Preto – 1972

No ano do Sesqui-centenário da Independência do Brasil, o ministro Adalberto Nunes denominou essa

viagem de “Viagem da Fraternidade”, que contou com a presença de GM de nações latino-americanas e de um GM português, além de três aspirantes convidados do Exército Brasileiro e dois da Aeronáutica.

O roteiro foi variado, contando, em sua maioria, com os tradicionais portos da Europa, três da África e um do Oriente Médio, ocasião em que o NE fez sua última visita a Beirute, no Líbano, por onde já havia passado nas viagens de 1961 e 1963, e em Tanger, no Marrocos (escala somente em 1961).

Além dos portos nacionais cotidianos, nessa viagem ocorreu a primeira e a única

Além de outros fatos, ficou gravada a tradicional compra de “goods” protagonizada por um GM que adquiriu, para mostrar à família, um dispositivo com o ar engarrafado da Torre Eiffel

visita do navio como NE à cidade de Natal, motivada, porém, por uma avaria que o fez ficar atracado por três dias.

Um dos pontos altos da viagem foi a audiência com Sua Santidade o Papa Paulo VI, oportunidade em que recebeu das mãos do comandante do navio uma lembrança do Brasil. Além de outros fatos, ficou gravada a tradicional compra de “*goods*” protagonizada por um GM que adquiriu, para mostrar à família, um dispositivo com o ar engarrafado da Torre Eiffel.

A Turma Barão de Jaceguay – 1973

A 15ª Viagem de Instrução de GM deixou várias lembranças que podem ser rememoradas na leitura de um livro¹⁰ de autoria de um de seus integrantes.

Ficou como registro inesquecível a passagem do NE por Barcelona, local onde ocorreu o Grande Prêmio de Fórmula-1, no circuito de Montjuich, no interior de um parque da cidade. Foi uma festa total, com banda do navio e tudo, em que o brasileiro Emerson Fittipaldi chegou em primeiro lugar. A torcida brasileira foi ao delírio com a vitória do piloto, que no mesmo dia foi recebido com honras a bordo do *Custódio* para agradecer àquela torcida.

Não faltaram as posições florais, como a realizada em frente ao monumento de Vitério Emanuele II, em Civitavecchia. O comandante, parte da oficialidade e GM compareceram a uma audiência com o Papa Paulo VI.

Na visita a Pireus, na Grécia, ocorreu o fato mais pitoresco de toda a viagem. Nesse porto, os navios atracam, no linguajar jocoso marinho, “à baiana”, ou seja, de ré. Outro navio, fretado para um seleto time de lindas garotas universitárias britânicas, ficou popa com popa com o NE. As provocações insinuantes das meninas mexiam com a libido dos GM, até que

um deles, no regresso a bordo, e depois de algumas cervejas em terra, aceitou a brincadeira de uma delas, que previa a retirada de peças do vestuário – uma de lá e outra de cá. O jogo só terminou quando um oficial do navio recolheu o GM, a essa altura só com as roupas de baixo (a jogadora do outro navio já estava completamente despida). Resultado: 30 dias de cadeia para o GM, que perdeu bons portos na continuação da viagem.

Outro legado dessa viagem foi a inauguração do ponto de encontro mais famoso dos EUA, protagonizado por um membro da tripulação não muito familiarizado com a língua inglesa. Dizem os GM que foi real quando, em uma recepção a bordo, um oficial combinou com outra pessoa um encontro na esquina da “Don’t Walk” com a “One Way”.

A Turma John Taylor – 1974

O roteiro inicial da viagem de GM para 1974 já havia sido divulgado pelo Estado-Maior da Armada e contemplava escalas como nas viagens passadas recentes – Brasil e Europa – quando eclodiu de vez a crise do petróleo. A negativa de alguns países em garantir o abastecimento de combustível para o NE jogou por água abaixo o sonho acalentado nos quatro anos em Villegagnon.

Uma mudança radical excluiu todos os portos da Europa e reavivou na memória da MB aquela viagem realizada no continente sul-americano pela turma de GM-57 (porém, em sentido contrário), acrescentando três portos dos Estados Unidos da América, minimizando, em parte, a exclusão do Velho Continente. O novo roteiro também foi alterado, trocando Buenos Aires por Mar Del Plata e incluindo La Guaira, na Venezuela.

A viagem foi uma mescla de frustrações, tristezas e alegrias. As frustrações ficaram por conta do roteiro, e as tristezas pela tro-

¹⁰ O livro, cujo título é *Uma turma chamada Barão*, tem como autor o CMG (RM1) Pedro Gomes dos Santos Filho.

ca de comando do navio no primeiro porto estrangeiro, em decorrência de uma doença respiratória que atingiu o comandante e também um GM. A alegria maior foi devido ao encarregado da turma – Capitão de Corveta Paulo Roberto Calazans –, que sabiamente enturmou-se com os GM e administrou, de forma amena, os exaltados ânimos dos jovens candidatos a oficiais.

A passagem pelo Chile (Punta Arenas e Valparaíso) foi bastante conturbada, devido à proximidade da queda de Salvador Allende, ocorrida em setembro de 1973. O toque de recolher era à meia-noite, e a repressão ainda era forte.

Em 25 de abril de 1974, ocorreu em Portugal a Revolução dos Cravos, o que provocou no GM português embarcado o temor em ter que regressar imediatamente ao seu país, o que não ocorreu.

Depois de alguns meses de viagem, uma luz no fim do túnel sinalizou uma alteração no roteiro para visita a portos europeus, que ficou só na esperança, em decorrência de problemas até hoje não divulgados.

Ficaram como grandes recordações as passagens do navio nos canais chilenos, no Estreito de Magalhães e no Canal do Panamá e a visita à cidade de Nova Orleans, no estado norte-americano de Lousiana.

A Turma Esperança – 1975

Segundo o roteiro original, a viagem dos GM-74 tinha tudo para ser ótima. Infelizmente, sérias avarias ocorreram durante a singradura Nova York-Southampton, devido ao mau tempo provocado pela formação de ciclones na derrota do navio. Com problemas no condensador e na caldeira e navegando apenas com um eixo, a melhor opção foi retornar aos EUA para, na Base Naval de Norfolk, sanar as avarias e restabelecer o curso normal planejado.

Depois de 13 dias de mar, o navio atracou na Inglaterra, em Portsmouth, próximo

a uma antiga fragata onde serviu o Almirante Nelson. Como consequência dos dias perdidos no retorno do navio aos EUA e para se adequar aos dias de viagem reservados aos portos estrangeiros, as cidades de Amsterdã e Lisboa foram suprimidas.

A passagem por Dem Helder, na Holanda, foi rápida, o suficiente apenas para uma faíscina de recebimento de munição em Nieuwe Haven, na base naval holandesa. Contudo, os portos contemplados na Europa e nos EUA foram bem aproveitados, principalmente os da Escandinávia (Oslo e Copenhague).

1976 – Turma Aspirante Cesar Henrique

O roteiro nesse ano excluiu os EUA, e depois de quatro anos sem contemplar cidades da África, incluiu Dakar, no Senegal. Os demais portos, excetuando-se Tenerife, nas Ilhas Canárias (visitado pela primeira vez na história do NE), pertenciam ao Velho Continente.

Essa foi também a primeira vez em que se aportou, numa mesma viagem, duas vezes na França (Marselha e Le Havre). Tal fato só voltaria a ocorrer nas duas últimas viagens do *Custódio de Mello* (1985 e 1986). Estavam presentes na viagem alguns GM da América Latina e dois aspirantes do Exército Brasileiro.

1977 – Turma Aspirante Conde

Tal como no roteiro anterior, a única cidade do continente africano visitada foi Dakar. Depois de três anos sem se aportar em Portugal (provavelmente devido à Revolução dos Cravos), Lisboa voltou para ficar, definitivamente, no roteiro até a última viagem do *Custódio* como NE.

Rotterdam, por algum motivo, retornou ao roteiro após 17 anos, quando o *Custódio* realizou sua derradeira atracação em terras holandesas. Passou pela segunda vez em terras turcas, atracando em Istambul. Também contou com a presença de GM estrangeiros e de dois aspirantes do EB.

1978 – Turma Humaitá

O roteiro original da viagem foi alterado antes do seu início, saindo a escala em Helsink e entrando a capital norueguesa, Oslo.

Após quatro anos, a viagem iniciou descendo o litoral brasileiro. Foi a última vez que o NE visitou os portos de Porto Alegre e de Santos (a passagem anterior nessa cidade deu-se em 1961), de onde demandou o Nordeste brasileiro. Essa foi a única de todas as viagens de instrução que não incluiu a Região Norte, deixando de atracar em Manaus e Belém. Depois de Fortaleza, o navio seguiu viagem em direção às Ilhas Canárias, atracando em Santa Cruz de Tenerife.

A partir de então, visitou nove portos europeus, aí incluídos Valência (pela primeira e última vez) e Londres, onde não atracava desde 1969. Na África esteve presente em três portos e no último deles, em Lagos, na Nigéria, o navio teve problemas devido ao enroscamento da espia no hélice, o que resultou em mais tempo de permanência nessa cidade.

1979 – Turma Canecão

A viagem de GM em 1979 foi brindada com um roteiro coalhado de excelentes cidades. Após quatro anos sem aportar nos EUA, o navio retornou àquele país atracando em Filadélfia e em Miami, e pela primeira vez visitou Hamilton, capital das Ilhas Bermudas, territórios britânicos ultramarinos localizados no Oceano Atlântico, situados a três dias de viagem da costa leste dos EUA.

Apesar da curta estada nessas ilhas, a vida a bordo tornou-se complicada em razão das rígidas regras de preservação das águas e do ar locais. Lá as chuvas são a maior fonte de água doce e, portanto, fu-

maça negra (ramonagem) é proibida e punida com multas altíssimas, assim como o despejo de dejetos no mar. Isso resultou em proibição, no segundo dia de porto, do uso dos banheiros devido ao acúmulo dos tanques reservados para esgotos.

Em consequência da ida aos EUA, a cidade de Funchal voltou, como em épocas anteriores, a ser o ponto de ressuprimento do navio após a longa travessia do Atlântico em direção à Europa.

Os anos 80

1980 – Turma Almirante Alexandrino de Alencar

Apesar da curta estada nas Ilhas Bermudas, a vida a bordo tornou-se complicada em razão das rígidas regras de preservação das águas e do ar locais

Nesse ano, e até o momento em que deixou de atuar como NE, os roteiros das viagens de instrução retiraram definitivamente o porto de Le Havre, na França, passando a incluir, pela primeira vez, a cidade de Rouen, proporcionando à tripulação a oportu-

nidade de navegar um pouco mais no Rio Sena.

Hamilton voltou a ser visitada e, temporariamente, até 1984, o porto de Miami foi substituído, na visita aos EUA, pela cidade de Fort Lauderdale.

Lamentavelmente, os fatos que mais marcaram a viagem foram tristes. Na estada em Lisboa, um GM-FN faleceu vítima de acidente de carro quando em companhia de seus pais, que foram visitá-lo. Em Kiel, o imediato do navio foi vitimado por um ataque cardíaco, tendo que desembarcar para tratamento de saúde.

Muito tempo depois de iniciar a viagem, o GM Felix embarcou, pois havia ficado no Rio de Janeiro para tratamento das quei-



Passando pela Ponte de Londres

maduras sofridas durante o Curso de Combate a Incêndio, que normalmente os GM faziam antes de iniciar a viagem.

Nesse ano o navio foi comandado pelo CMG Jelcias Baptista da Silva Castro.

1981 – Turma Saldanha

O roteiro, depois de cinco anos, voltou a incluir um porto francês da Cote d’Azur, a cidade de Toulon, até então nunca visitada pelo NE. Nos anteriores, Marselha era o mais cotado.

Outra característica foi a inclusão de Cartagena, na Colômbia, única passagem do navio nesse local em toda a sua história como NE. A Colômbia fora visitada uma única vez na viagem de 1958, quando o navio atracou em Buenaventura.

Na travessia Barcelona-Toulon, o navio foi atingido por fortes ventos, chegando a

rajadas de 37 nós, provocando avarias que foram sanadas em Toulon.

Na escala em Londres e em outras posteriores, o *Custódio* ficou a contrabordo do Cruzador HMS *Belfast*, atracado bem próximo à famosa Ponte de Londres.

Na saída do porto de Dakar, o navio integrou um Grupo-Tarefa (GT) com a Fragata *Liberal*, que só foi desfeito no porto de Salvador.

Essa viagem marcou a despedida do navio das cidades de Vera Cruz e Nova Orleans, por onde havia passado em 1974.

A viagem da Copa do Mundo na Espanha – 1982 – Turma Hildo Oliveira

Essa viagem que ficou consagrada pela ocorrência, naquele ano, de dois fatos importantes: a Guerra das Malvinas/Falklands e a Copa do Mundo de Futebol na Espanha,

esta pelo apoio prestado pela tripulação do navio ao time da seleção canarinho.

O roteiro que previa escala em Barcelona, na Espanha, foi alterado, incluindo também a cidade de Sevilha, onde o time brasileiro iniciou a competição. Ao suspender, após 11 dias de atracação, uma avaria no mastaréu de ré, na lança do pau de carga e em antenas de comunicações, ocasionada pelo choque das partes altas do navio com a Ponte Alfonso XIII (que passa por sobre o rio de acesso ao porto), resultou em uma escala não programada, de emergência, em Cadiz, onde o navio ficou atracado por três dias.

Com a passagem do time brasileiro para as quartas de final, o navio seguiu para Barcelona, onde já havia aportado, lá ficando por mais oito dias. Devido ao prolongamento da escala em Sevilha, à escala em Cádiz e à segunda visita a Barcelona, foram retirados da programação inicial os portos de Londres e Amsterdam.

Dentre todas as viagens do *Custódio de Mello*, essa foi a mais longa, com um total de 178 dias, perfazendo 99,5 dias de mar.

1983 – Turma Almirante Alvaro Alberto

Os GM declarados em 1982 foram agraciados com cidades pouco conhecidas e visitadas por navios da MB.

A parte da viagem que mais contrastou com as demais foi a passagem por um país da cortina de ferro – a Romênia. O porto era Constanza, no Mar Negro. Com o país ainda sob regime autoritário, a visita a essa cidade não foi das mais auspiciosas, pois os GM e a guarnição só podiam baixar à terra uniformizados.

O temor das autoridades romenas era a ocorrência de evasão de cidadãos na condição de clandestinos. Para completar, havia toque de recolher, obrigando todos a retornarem para bordo muito antes da sua vontade.

Para compensar, embora tenha sido uma grande experiência, o navio já havia

aportado em Istambul e, logo após passar pela Romênia, atracou em Alexandria, 22 anos depois, e, na sequência, na Tunísia.

O lance mais pitoresco, apesar de ter ocorrido também em outras viagens de instrução, foi a perda do navio por dois GM. Isso aconteceu em Istambul, onde o NE ficou fundeado. A última lancha partia às 22 horas, mas chegaram atrasados, e na tentativa de não perderem o navio fretaram uma lancha local. Contudo, devido à grande quantidade de navios fundeados no Estreito de Bósforo, em frente à cidade, navegaram em vão a noite inteira, sem obter sucesso. Como viajar para Constanza, o porto seguinte, era extremamente complicado, os GM só puderam reencontrar o navio em Alexandria.

A XXVI Viagem de Instrução – 1984 – Turma Almirante Torres e Alvim

A turma de GM-83 embarcou para realizar a sua viagem sabedora de um roteiro tradicional, com portos na América do Norte e na Europa.

A caminho para os EUA, o navio fez uma atracação não prevista em Barbados para desembarcar um membro da tripulação com problemas graves de saúde.

Desponta nesse roteiro a última passagem do NE por Hamilton, que já havia rece-



bido o NE em 1979 e 1980. No Golfo de Biscaia, o *Custódio* enfrentou mau tempo na travessia Lisboa-Londres, assim como na saída de Hamburgo, ao deixar o Rio Elba para entrar no Mar do Norte.

Na passagem pela Itália, parte da tripulação do navio compareceu à audiência na Praça de São Pedro, no Vaticano, com o Papa João Paulo II.

As lembranças dos GM sobre a sua viagem são muitas, algumas comuns às anteriores, contudo registrarei as mais lembradas por alguns deles: o banho para 180 GM em 30 minutos; o safismo dos GM que dormiam no tombadilho, livrando-se do calor das cobertas, mas acordando pela manhã cobertos de fuligem da ramonagem noturna; e a grata lembrança e homenagem ao SG-AR Ademar, de olhos esbugalhados, que motivaram a alcuinha de “Butuca”, sempre solícito aos GM e de bem com a vida.

No retorno ao Brasil, o *Custódio* escalou em Las Palmas, ilha pertencente ao Arquipélago das Canárias, para então se deslocar para Recife, o último porto.

A penúltima viagem do Custódio de Mello – 1985 – Turma Barão de Melgaço

Essa talvez tenha sido a melhor de todas as viagens do NE, pelas seguintes razões: foi uma das mais longas, com duração de 172 dias, contemplando mais de três meses de estrangeiro; teve passagem por dois portos da França (Toulon e Rouen), em um total de nove dias em solo francês; visitou dois portos dos EUA (Fort Lauderdale e Baltimore); atracou em 11

portos da Europa, sendo dois na Escandinávia (Helsink e Copenhague); e ainda teve um índice baixo de dias de mar (80,5 dias de mar), o que equivale a 47% da totalidade.

O roteiro incluiu Maceió, onde o navio não passava desde 1967.

Na travessia de Pireus para Civitavecchia, cruzou o Estreito de Corinto e, na derrota para a Base Naval de Toulon, cruzou o Estreito de Messina.

Atracou em Londres, como em tantas outras passagens nessa cidade, a contrabordo do HMS *Belfast*. A caminho de Helsink, cruzou o Canal de Kiel, onde atracou na base naval homônima.

No retorno ao Brasil, depois de escalar em Praia, no Arquipélago de Cabo Verde, passou em Mindelo, localizada em outra de suas ilhas, a de São Vicente, para restabelecer sua aguada. O comando do navio foi atribuído ao CMG Celso Lucier Miranda Leal.

As lembranças dos GM: o banho para 180 GM em 30 minutos; o safismo dos GM que dormiam no tombadilho, livrando-se do calor das cobertas, mas acordando pela manhã cobertos de fuligem da ramonagem noturna

A XXVIII Viagem de Instrução – A última como navio-escola – Turma Barão da Passagem

Antes de cruzar a barra da Baía de Guanabara, o *Custódio de Mello* passou a 100 jardas do farol de Villegagnon e prestou honras de passagem ao comandante da Escola Naval. O Corpo de Aspirantes, formado no tijupá, respondeu o cumprimento. Logo após, ambas as bandas de música tocaram “Adeus minha escola querida”. Iniciava assim a sua derradeira viagem como NE.

No ano seguinte, dar-se-ia continuidade às viagens de GM a bordo do Navio-

Escola *Brasil*, que se encontrava ainda em fase final de operacionalização.

O roteiro da fase de estrangeiro da viagem foi, à exceção do porto de Mindelo, no Arquipélago de Cabo Verde, contemplado com portos: no Canadá (Halifax), onde o navio só havia aportado uma única vez, em 1966; nos EUA (Fort Lauderdale e Baltimore); e na Europa (em um total de 12).

A despedida foi honrosa para o intrépido navio. Com duas passagens na França – Rouen e Toulon – e duas escalas na Escandinávia – Oslo e Estocolmo –, foi indubitavelmente um excelente roteiro.

No caminho para Fort Lauderdale, atravessou o Canal de Mona Passage, entre Porto Rico e a República Dominicana. Na derrota para Baltimore, o *Custódio de Mello* entrou pela primeira vez na Baía de Chesapeake, mas pagou esse pioneirismo com sacrifício quando teve que enfrentar uma violenta tempestade, com ventos de velocidade superior a 60 nós.

Diferentemente das viagens anteriores, em que aportou nos EUA, o navio, nesse ano, realizou a travessia do Atlântico Norte sem visitar a cidade de Funchal, na Ilha da Madeira, despendendo nove dias de mar na derrota Halifax-Rouen. Enfrentou, nessa travessia, ventos de força 7 na escala Beaufort, todavia sem afetar a sua navegação. Nessa singradura, teve que se aproximar do litoral inglês para que um helicóptero da Royal Navy pudesse resgatar um militar em estado grave de saúde.

Em águas do Mediterrâneo, cruzou os estreitos de Bonifácio e de Messina (este por duas vezes) e o Canal de Corinto.

No retorno ao Brasil, escalou em Santa Cruz de Tenerife e em Mindelo.

Às 5h57 do fuso Oscar de 26 de novembro de 1986, foi içada a flâmula de Fim de Comissão, dando por encerrada a XXVIII Viagem de Instrução de GM, a última do NE *Custódio de Mello*.

Essa foi a segunda mais longa das viagens do NE, contabilizando 173 dias e perfazendo um total de 89,5 dias de mar, correspondente a aproximadamente 55% desse total.

CURIOSIDADES DAS VIAGENS DO CUSTÓDIO DE MELLO

As viagens marítimas realizadas pelo NE, permitindo a visita a diversas cidades em quase todos os continentes, evocam não somente passagens pitorescas por acidentes geográficos e cidades importantes de nosso planeta, mas também o relacionamento com fatos ocorridos e inter-relacionados a cenários de guerras e batalhas navais, principalmente os localizados no estrangeiro.

Entre os vários lugares por que passou o *Custódio de Mello*, selecionei alguns em que poucos GM tiveram a oportunidade de estar, dada a singularidade auferida a determinadas viagens de instrução, a saber:

No estrangeiro

– Canal do Panamá – uma experiência marcante que apenas três turmas presenciaram – viagens de 1958, 1968 e 1974.

– Estreito de Magalhães – turmas das viagens de GM de 1958 e 1974, quando da visita à cidade mais austral do Chile, Punta Arenas.

– Canal de Suez – transposto apenas pela turma que realizou o périplo africano, em 1961.

– Estreito de Dardanelos – turmas das viagens de 1971, 1977 e 1983, quando da visita ao porto de Istambul.

– Constanza – A turma de 1983 foi a única que visitou a Romênia.

– Cabo da Boa Esperança – turma de 1961 e, posteriormente, a de 1968, que aportou em Capetown.

– Canal de Kiel (98 km de extensão) e Estreito de Corinto (6,3 km de extensão) – este ligando o Golfo de Corinto ao Mar Egeu– várias foram as turmas que conheceram essas obras da capacidade humana de superar dificuldades: a primeira na passagem do Mar Báltico para o Rio Elba (ou vice-versa) e a segunda no retorno de Pireus em direção à Itália, evitando o contorno pela Península de Corinto.

– Helsink – cidade que recebeu o NE em duas ocasiões: 1962 e 1985.

– Acapulco – a viagem de circum-navegação de 1968 foi a única a aportar na nominada “Riviera Mexicana” e uma das mais famosas cidades do México.

– Alexandria – em duas oportunidades o NE visitou o Egito: 1961 e 1983.

– Honolulu, no Havaí, e Tóquio – somente a viagem de circum-navegação de 1968.

– Haifa – foi visitada em 1961 e em 1963.

– Canadá – foi um país que poucas vezes entrou nos roteiros: em 1966 e 1986.

– Nova Orleans e navegação no Rio Mississippi – uma das mais interessantes cidades dos EUA, só foi visitada pelas turmas que realizaram a viagem em 1974 e 1981.

As demais regiões e cidades do planeta por onde passou o NE *Custódio de Mello* não serão mencionadas devido a sua grande quantidade, mas deixaremos por conta

da curiosidade dos leitores em descobri-las, à luz do quadro sinóptico das 28 viagens realizadas pelo navio e as respectivas cidades visitadas.

Os países que mais vezes receberam o NE foram a Espanha (38 vezes) e Portugal (35 vezes).

No Brasil

Em relação às curiosidades dos portos nacionais, é possível ver, por meio do quadro sinóptico, que os portos menos visita-

dos foram: Santana, no Amapá, com duas visitas; e Santos, Maceió, Paranaguá e Vitória, todos com três atracações.

Recife foi a cidade mais visitada¹¹ (32 vezes). Apenas a viagem de 1974 não teve passagem pela “Veneza Brasileira”. Seguem-se as de Belém e Salvador, respectivamente com 29 e 25 passagens.

A Ilha da Trindade, apesar de caracterizada apenas como local

de fundeio, foi alvo de visitação para alguns GM, que desembarcaram para uma visita.

Para os velhos marinheiros, é sempre interessante matar a curiosidade de ver quais as turmas que mais tempo estiveram no mar durante as suas viagens de instrução, o que pode ser visto no quadro sinótico das viagens, com os respectivos dias de mar¹².

A viagem de maior duração ocorreu em 1982, e a que percentualmente mais tempo

Os países que mais vezes receberam o NE *Custódio de Mello* foram a Espanha (38 vezes) e Portugal (35 vezes). Dos portos nacionais, Recife foi a cidade mais visitada (32 vezes), seguem-se as de Belém e Salvador, respectivamente com 29 e 25 passagens

¹¹ Esse quantitativo superior ao número de viagens realizadas deve-se ao fato, já comentado, da atrac o do navio em um porto, por mais de uma vez em uma mesma viagem de instrução.

¹² Os dados de dias de mar foram obtidos nos termos de viagem do livro de estabelecimento do Navio-Escola *Custódio de Mello*.

permaneceu no mar foi a de 1968, com 90 dias de mar em 135 dias de duração.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como resultado da análise dos roteiros e dos demais dados relativos às 28 viagens de GM que o NE *Custódio de Mello* realizou, destaco cinco, pela singularidade em algumas questões como roteiro e importância turística das escalas (boa ou ruim) atribuída pelos GM, a despeito da importância política de que se revestiram todas elas. São elas: viagens de 1958, 1961, 1968, 1974 e 1985.

As de 1958 e 1974 foram as únicas que realizaram um périplo pelo continente sul-americano, com ligeira vantagem para a primeira, pela oportunidade de escalar em cinco excelentes cidades da Europa, enquanto a de 1974 teve que se contentar com três portos dos EUA.

A viagem de 1961 – o périplo africano – foi a que reuniu lugares com baixo potencial turístico, além de emplacar duas grandes pernadas com 12 dias de mar. Em compensação, fez escala em Egito, Líbano e Israel.

A de 1968, conforme já comentado, foi uma viagem de circum-navegação e revestiu-se de um elevado espírito de aventura na passagem por portos africanos e asiáticos, sem, contudo, contemplar uma única passagem pela Europa.

A penúltima das viagens, a de 1985, foi, em quase todos os aspectos, a melhor das viagens de GM realizadas pelo *Custódio de Mello*.

Acrescente-se ainda que apenas três turmas não visitaram o Velho Continente: as que foram declaradas GM em 1965, 1967 e 1973.

Findamos este artigo com a esperança de que, posteriormente, outros do gênero possam surgir.

Nossa intenção foi resgatar para os leitores da *Revista Marítima Brasileira* um breve histórico dos feitos desse imponente navio, o que só poderia ser obtido, parcialmente, por meio da leitura do livro de estabelecimento do NE *Custódio de Mello*, além de proporcionar aos oficiais que realizaram suas viagens de GM neste navio momentos de gratas recordações.

Viva a Marinha!

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇA ARMADA> Marinha do Brasil; Navio-escola; Viagens de instrução;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BITTENCOURT, Armando. “Primeira viagem de circunavegação da Marinha brasileira”. *Revista do Clube Naval* nº 324. Out/Nov/Dez 2002.
- BRASIL, Livro de Estabelecimento do Navio-Transporte *Custódio de Mello*. Rio de Janeiro. _____, Marinha do Brasil, Serviço de Relações Públicas da Marinha – *Nomar* n. XXX, 19XX. n.141 e 175, 1968; n.269 e 281, 1971; 293, 1972; n. 329 e 330, 1973
- FERREIRA, Gil Cordeiro Dias. Entrevista concedida ao autor. Rio de Janeiro. 01 fev. 2011.
- LIMA, Celso Graça. Entrevista concedida ao autor. Rio de Janeiro. 14 ago. 2010.
- MARTINS, Cláudio José. Entrevista concedida ao autor. Rio de Janeiro. 17 mar. 2010.
- POPPIUS, Eduardo Bertil. Entrevista concedida ao autor. Rio de Janeiro. 8 out. 2010.
- QUADROS, Mario Augusto. Entrevista concedida ao autor. Rio de Janeiro. 24 set. 2010.
- SANTOS, Ubiratan Barbosa Ribeiro. Entrevista concedida ao autor. Rio de Janeiro. 14 jan. 2011.
- SILVA, Sidairton. Entrevista concedida ao autor. Rio de Janeiro. 6 ago. 2010.
- SOUZA FILHO, Carlos Alberto. Entrevista concedida ao autor. Rio de Janeiro. 25 ago. 2010.
- VAZ, Renato Frederico Corrêa. Entrevista concedida ao autor. Rio de Janeiro. 23 jul. 2010.

Turma, Comandantes, duração e dias de mar (DM) das viagens					
Turma de GM	Comandantes	Ano	Dias totais	DM	
Turma José Humberto de Farias	CMG Osmar Almeida de Azeredo Rodrigues	1958	161	82	
Turma Dedo	CMG Julio Xavier de Araujo e Silva	1959	133	75	
Turma Elmo	CMG Manoel João de Araújo Neto	1960	142	70	
Turma Face	CMG Aldo Pessoa Rebello	1961	152	83	
Turma Quevedo	CMG Esneito de Mourão Sá	1962	143	73	
Turma Rodin	CMG José Luiz Paes Leme	1963	140	74	
Turma Mendes	CMG Paulo Theophilo Gaspare de Oliveira	1965	87	55,5	
Turma Centenário da Batalha Naval do Riachuelo	CMG Mario de Andrade	1966	79	48,5	
Turma Moura	CMG Roberto Andersen Cavalcanti	1967	106	62	
Turma Comandante Didier	CMG Hedno Vianna Chamoun	1968	135	90	
Turma Almirante Cox	CMG Cesar Augusto Petra de Barros	1969	135	79	
Turma Grenfell	CMG Paulo de Bonoso Duarte Pinto	1970	138	69	
Turma Ricardo de Moraes	CMG Paulo Freire	1971	134	71	
Turma Visconde de Ouro Preto	CMG Bernard David Blower	1972	149	73,5	
Turma Barão de Jaceguay	CMG Henrique Sabóia	1973	134	70,5	
Turma John Taylor	CMG Valentim Pereira Ferreira / Odilon Lima Cardoso	1974	136	67	
Turma Esperança	CMG Mario Jorge da Fonseca Hermes	1975	133	79	
Turma Aspirante Cesar Henrique	CMG Waldir Barroso Filho	1976	137	65,5	
Turma Aspirante Conde	CMG Gothardo de Miranda e Silva	1977	136	75	
Turma Humaitá	CMG Carlos Augusto Vilhena de Magalhães Cunha	1978	146	75,5	
Turma Canecão	CMG Sergio Tavares Doherty	1979	148	76,5	
Turma Almirante Alexandrino de Alencar	CMG Jecias Baptista da Silva Castro	1980	166	71,5	
Turma Saldanha	CMG Fernando Luiz Pinto da Luz Furtado de Mendonça	1981	169	85	
Turma Hildo de Oliveira	CMG Roberto de Oliveira Coimbra	1982	178	99,5	
Turma Almirante Álvaro Alberto	CMG Frederico Georges Cravo Costa	1983	169	99	
Turma Almirante Torres e Alvin	CMG Luiz Paulo Aguiar Reguffe	1984	136	74,5	
Turma Barão de Melgaço	CMG Celso Lucier Miranda Leal	1985	172	80,5	
Turma Barão da Passagem	CMG José Luiz Feio Obino	1986	173	89,5	

Quadro sinóptico das 28 viagens realizadas

Continente*	Portos	58	59	60	61	62	63	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	
AF	África do Sul	Capetown									x																			
AF	Angola	Luanda			x																									
AF	Cabo Verde	Mindelo								x														x			x	x		
AF	Cabo Verde	Praia																					x	x	x	x		x		
AF	Camarões	Douala			x																									
AF	Congo	Pointe-Noire			x																									
AF	Costa Marfim	Abdijan			x																				x					
AF	Egito	Alexandria			x																					x				
AF	Etiópia	Massawa			x																									
AF	Gana	Tema			x																									
AF	Marrocos	Casablanca			x									x							x									
AF	Marrocos	Tanger			x										x															
AF	Moçambique	Lourenço Marques			x						x																			
AF	Nigéria	Lagos			x																	x		x						
AF	Quênia	Monbasa			x																									
AF	Senegal	Dakar		x	x			x						x						x	x	x	x		x					
AF	Serra Leoa	Freetown			x																									
AF	Tunísia	Tunis			x																						x			
AS	Argentina	Buenos Aires		x											x															
AS	Argentina	Mar del Plata															x													
AS	Chile	Punta Arenas		x														x												
AS	Chile	Valparaíso		x														x												
AS	Colômbia	Buenaventura		x																										
AS	Colômbia	Cartagena																								x				
AS	Equador	Guayaquil		x															x											
AS	Peru	Callao		x															x											
AS	Uruguai	Montevideu		x															x											
AS	Trinidad	Port of Spain										x																		
AS	Venezuela	La Guaira																x						x	x					
ASIA	Ceilão	Colombo									x																			
ASIA	EUA	Honolulu									x																			
ASIA	EUA	Pearl Harbor									x																			
ASIA	Filipinas	Manila									x																			
ASIA	Israel	Haifa			x		x																							
ASIA	Japão	Toquio									x																			
ASIA	Libano	Beirute			x		x									x														
ASIA	Singapura	Singapura									x																			

		Portos	58	59	60	61	62	63	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	
CA	EUA	San Juan								x				x				x					x						x	x	
CA	Panamá	Balboa		x								x						x													
EU	Alemanha	Hamburgo			x		x	x				x		x	x	x	x		x	x		x	x	x	x	x	x	x	x		
EU	Alemanha	Kiel									x		x									x								x	x
EU	Bélgica	Antuérpia		x		x														x									x	x	x
EU	Chipre	Famagusta					x																								
EU	Dinamarca	Copenhagen			x			x	x					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x		
EU	Espanha	Barcelona						x	x		x			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	xx	x	x	x	x	
EU	Espanha	Cádiz																													
EU	Espanha	Las Palmas			x				x	x		x		x	x	x	x							x		x		x			
EU	Espanha	Sevilha																													
EU	Espanha	Tenerife																			x	x	x						x	x	
EU	Espanha	Valencia																				x									
EU	Finlândia	Helsinki						x																						x	
EU	França	Brest													x																
EU	França	Cherburgo			x																										
EU	França	Le Havre		x	x		x	x			x		x				x	x	x	x	x	x									
EU	França	Marselha								x											x										
EU	França	Rouen																													
EU	França	Toulon																													
EU	Grécia	Pireus													x	x	x					x	x		x	x	x	x	x	x	
EU	Holanda	Amsterdan						x							x		x				x										
EU	Holanda	Den Helder																													
EU	Holanda	Roterdan		x	x																										
EU	Inglaterra	Londres		x				x					x																		
EU	Inglaterra	Portsmouth				x			x					x	x	x				x	x	x									
EU	Inglaterra	Southampton																x													
EU	Itália	Civitavecchia																x	x	x	x	x			x	x	x	x	x		
EU	Itália	Génova													x																
EU	Itália	Livorno																													
EU	Itália	Nápoles			x		x		x	x		x											x								
EU	Noruega	Oslo				x								x						x			x	x							
EU	Portugal	Funchal										x		x					x					x	x	x	x	x	x		
EU	Portugal	Lisboa		x	x	x	x	x	x	x	xx		x	x	x	x	x					x	x	x	x	x	x	x	x	x	
EU	Roménia	Constanza																													
EU	Suécia	Estocolmo					x		x																						
EU	Turquia	Istambul														x															

AF – África; AS – América do Sul; CA – América Central; EU – Europa; NA – América do Norte

		Portos	58	59	60	61	62	63	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86
NA	Bermuda	Hamilton																					x	x					x	
NA	Canadá	Halifax								x																				x
NA	Canadá	Montreal								x																				
NA	EUA	Baltimore																											x	x
NA	EUA	Boston								x																				
NA	EUA	Filadelfia																					x							
NA	EUA	Fort Lauderdale																						x	x	x	x		x	x
NA	EUA	Los Angeles										x																		
NA	EUA	Miami								x			x	x			x	x	x				x						x	
NA	EUA	Norfolk																	x											
NA	EUA	Nova Orleans																x							x					
NA	EUA	Nova York					x	x		x			x	x	x			x	x											
NA	EUA	Philadelfia								x																				
NA	México	Acapulco										x																		
NA	México	Vera Cruz					x											x								x				

		Portos	58	59	60	61	62	63	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86
BR	Brasil	Belém	xx	x	x	x	x	x	x	x	x	x	xx	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x
BR	Brasil	Fernando Noronha	x		x	x		x			x																			
BR	Brasil	Fortaleza	x	x					x	x	x			x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
BR	Brasil	Ilha da Trindade	x		x																									
BR	Brasil	Maceió	x								x																		x	x
BR	Brasil	Manaus	x	x	x		x				x		x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x	x	x	x
BR	Brasil	Natal														x														
BR	Brasil	Paranaguá	x		x			x																						
BR	Brasil	Porto Alegre		x	x		x	x											x				x							
BR	Brasil	Recife	x	xxx	xx	x	xx	x	x	x	xx	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
BR	Brasil	Rio Grande	x	x	x		x											x												
BR	Brasil	Salvador	x	x	x	x	x		x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x
BR	Brasil	Santana - Amapá				x							x																	
BR	Brasil	Santos		x		x																x								
BR	Brasil	Vitória		x			x																							x