

# MONITOR *PARNAÍBA* – HISTÓRIA E MODERNIZAÇÃO

**MOZART JUNQUEIRA RIBEIRO**

Capitão de Corveta

Comandante do Monitor *Parnaíba*

---

## SUMÁRIO

Antecedentes históricos

O nome *Parnaíba*

Veterano de guerra

Modernização

O caverna-mestra hoje

## ANTECEDENTES HISTÓRICOS

**D**iante das crescentes ameaças que resultariam na Grande Guerra, dos interesses nacionais de garantir a soberania e integridade territorial e da campanha do Almirante Alexandrino, a Marinha passou por um período de reaparelhamento nas primeiras décadas do século XX. Entretanto, apesar dos encouraçados, monitores e outros navios recém-incorporados, ressentia-se

da capacidade de produção industrial própria, pois todos os navios eram encomendados a estaleiros estrangeiros.

Tal necessidade somente foi suprida na década de 1930, quando o então Presidente Getúlio Vargas, executando sua política de industrialização, ordenou a construção de um navio pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), marcando o início da construção naval nacional naquele século. Começava, então, a construção do

Monitor *Parnaíba*, hoje o caverna-mestra da Armada, despontando-se nas lides operativas há 72 anos.

## O NOME PARNAÍBA

Grande responsabilidade recebeu o navio de ostentar seu nome. Sendo a quinta embarcação a ser batizada como *Parnaíba*, teve exemplo em seus antecessores, navios marcados pela participação em combate ou palco de feitos heroicos e importantes da história do Brasil.

O primeiro, uma lancha-canhoneira, lutou contra os insurgentes na revolta conhecida como Balaiada, no Maranhão, entre os anos de 1838 e 1841. Foi incorporada à Força Naval comandada pelo então Capitão-Tenente Joaquim Marques de Lisboa, mais tarde Almirante e Marquês de Tamandaré, Patrono da Marinha do Brasil.

O segundo *Parnaíba*, uma canhoneira a vapor, foi incorporado em 11 de junho de 1859, mesma data que alguns anos mais tarde seria marcada pela Batalha Naval do Riachuelo, combate do qual tomou parte integrando a 3ª Divisão Naval da Esquadra, sob o comando do Almirante Barroso. No seu convés se registraram as cenas heroicas e os atos de bravura do Guarda-Marinha Greenhalgh e do Imperial Marinheiro Marcílio Dias.

O terceiro navio a ostentar o nome foi uma corveta mista, incorporada em 1879 e que teve como comandante, dentre outros, o então Capitão de Fragata Luís Filipe de Saldanha da Gama. A 16 de novembro de 1889, coube à *Parnaíba* transportar, em parte da viagem, a família imperial brasileira, banida do País pela implantação da República.

O quarto navio batizado *Parnaíba*, um cruzador auxiliar, serviu à Marinha do Brasil entre agosto e novembro de 1917, sendo logo desincorporado e transferido à frota da Companhia de Navegação Lloyd Brasi-

leiro. Em maio de 1942, foi torpedeado e afundado, vítima da campanha submarina alemã na Segunda Guerra Mundial. O afundamento desse navio e de outros foi motivador crítico do ingresso do Brasil na Segunda Guerra Mundial, ao lado dos Aliados.

## VETERANO DE GUERRA

Em 7 de abril de 1943, como parte do esforço de guerra nacional para a Segunda Guerra Mundial, o Monitor *Parnaíba* recebeu a ordem de “seguir o mais rapidamente possível para o Rio de Janeiro”, dando início a uma série de breves preparativos para o que seria a missão de maior relevância já atribuída ao *Parnaíba*.

Por mais que pudesse parecer que o maior desafio seria a própria realização das escoltas aos comboios ameaçados pelos submarinos alemães, a travessia em si era a ameaça mais próxima. O grupo-tarefa composto pelos Monitores *Parnaíba* e *Paraguassu* partiu de Ladário no dia 20 de abril, com destino a Montevideú. Nesse trecho, todo fluvial, a navegação foi orientada pelos práticos do Comando Naval de Mato Grosso. Nem sempre as cartas e planos traduziram a realidade, pois alguns ‘passos’ (travessias seguras em trechos onde a navegação é mais difícil, pelas baixas profundidades, presença de bancos ou existência de perigos à navegação) mudaram de local, boias foram trocadas ou desapareceram. A navegação do Rio Paraná se contrastava com a do Rio Paraguai. No primeiro, havia um excelente balizamento, enquanto que no segundo o balizamento era quase inexistente. E no trecho entre a foz do Rio Apa (fronteira Brasil-Paraguai) e Assunção, onde se concentra a maior parte dos obstáculos, não havia balizamento algum. Foram necessárias várias paradas nos passos para se investigar o melhor canal a ser navegado e para auxiliar no

desencalhe de navios que transitavam pelo rio. Finalmente, o grupo-tarefa atracou em Montevideu em 3 de maio.

No dia 18 de maio, os navios suspenderam em direção a Rio Grande, sem maiores percalços; entretanto, na pernada Rio Grande-São Francisco do Sul, o mau tempo obrigou a uma parada em Florianópolis. Os monitores, por característica de construção, ideais para emprego fluvial, possuem a borda livre muito baixa, o que os torna vulneráveis ao estado do mar. Durante essa travessia, o *Parnaíba* enfrentou um vento fresco de boreste e mar de vagas, ora pela proa, ora pela bochecha. Devido ao seu casco ser do tipo fundo de prato, recebia fortes pancadas do mar e embarcava muita água, que, felizmente, podia ser escoada satisfatoriamente. As pancadas, além de produzirem fortes ruídos, tanto a vante quanto a ré, faziam com que, nas imediações do passadiço, a trepidação fosse muito grande. As anteparas longitudinais que separavam os camarotes dos suboficiais e seu refeitório da enfermaria sofriam grande deformação. Tal esforço atingiu um ponto que, por compressão, chegou a partir um globo de vidro de uma lâmpada.

Devido ao embarque do mar pela proa e por boreste, foi necessário condenar a cobertura da guarnição, o que gerou uma situação de grande desconforto, pois não havia mais onde dormir nem comer. Sendo assim, decidiu-se pela atracação em Florianópolis, a fim de aguardar melhores condições para prosseguir.

Dois dias depois, reabastecido e com a tripulação descansada, os navios prosseguiram, realizando apenas uma pequena parada em Santos, e atracaram no Rio de Janeiro, em 24 de junho. Durante a sua estadia no Rio de Janeiro, realizou experiências de máquinas e com armamentos, inclusive com bombas de profundidade.

Já avaliado e considerado pronto para o combate, o navio recebeu nova instrução

para deslocar-se até Salvador, a fim de ser incorporado ao Comando Naval do Leste, tendo desatracado juntamente com o Monitor *Paraguassu* e o Navio-Mineiro *Cananeia*, no dia 4 de novembro.

Na altura de São Tomé, encontrou-se, mais uma vez, vento muito fresco de nordeste e mar de grandes vagas. Reproduziram-se os mesmos fenômenos de trepidação observados no Sul, quando as vagas eram pela proa; porém, quando pelo través, o comportamento do navio era bom, apesar dos fortes balanços. O novo grupo-tarefa chegou, então, ao seu destino no dia 10 de novembro.

Em Salvador, foi designado para tarefas de escolta de comboios. Durante uma dessas escoltas, no dia 2 de dezembro, o *Parnaíba* foi palco de demonstrações de coragem e espírito de sacrifício, principalmente dos Capitão-Tenente Norton Demaria Boiteux (imediate) e SO-MA Maximiano José dos Santos (chefe de Máquinas), este último, notável personagem da história do navio e ilustre cidadão de Ladário (título concedido pela Câmara municipal). Encontrava-se o *Parnaíba* escoltando cinco navios mercantes americanos, a cerca de 75 milhas ao largo de Salvador, quando irrompeu um violento incêndio na praça de caldeiras, provocado por retrocesso de chamas.

Tal fato assumiu tamanha proporção que, não sendo atendidos os pedidos de socorro feitos pelo navio aos que ainda se achavam à vista, foram arriadas as embarcações para um eventual abandono em caso de explosão das caldeiras ou dos tanques de óleo. Felizmente, tal medida não foi necessária, pois, ao fim de 45 minutos de faina, conseguiu-se extinguir o incêndio, cortando-se o óleo para as caldeiras.

A causa provável foi uma avaria na máquina de ventilação de boreste, que degradou a capacidade de ventilação da praça

de caldeiras, aliada à pressão baixa das caldeiras, que trabalhavam para atender à demanda de velocidade de 10 nós. O retrocesso coincidiu com a entrada de um foguista no compartimento. Apesar de haver declarado que fechara bem a porta de segurança, é provável que não o tenha feito rigorosamente, provocando, assim, um ligeiro desequilíbrio na pressão do setor, que, não possuindo suficiente excesso de ar, acarretou o sinistro. O foguista de serviço assustou-se e retirou-se precipitadamente, sem fechar a interrupção de óleo, de modo que o fogo continuou a crescer.

Despidos de qualquer receio, o imediato e o chefe de máquinas entraram na praça de caldeiras em chamas e fecharam a interrupção de óleo, permitindo que o fogo fosse extinto. O ato de bravura desses militares não só salvou o navio como permitiu que o *Parnaíba* continuasse disponível para novas missões, após pequenos reparos. Como reconhecimento ao Tenente Maximiano (promovido, posteriormente, até o posto de primeiro-tenente), a Marinha batizou o navio de assistência hospitalar que hoje opera no Pantanal com seu nome. Sem nenhum tipo de auxílio externo, as caldeiras foram reacendidas e o navio regressou ao porto de Salvador para reparo.

Com as suas condições restabelecidas, continuou a cumprir missões para o Co-

mando Naval do Leste até 17 de dezembro de 1944, quando recebeu ordem de regressar a Ladário, para ser reincorporado ao Comando Naval de Mato Grosso.

A atuação individual do *Parnaíba* na guerra pode parecer ter sido discreta; entretanto, como sabemos, do mesmo modo que os marinheiros trabalham em equipe e cada um é tão importante quanto o outro na execução de uma faina, assim também os barcos o são. Além disso, a história e os feitos desse navio são prova física da vontade, do zelo e da dedicação em prol do serviço e da pátria dos homens que nele serviram e servem.

## MODERNIZAÇÃO

Após mais de 50 anos de serviço, apesar das boas condições estruturais, o *Parnaíba* apresentava grande defasagem tecnológica em relação aos demais navios que operavam na região. Foi tomada, então, a decisão de iniciar um projeto de revitalização do meio, que resultaria no aumento da sua vida útil.

Em 27 de setembro de 1997, foi celebrado pela Marinha do Brasil e o Consócio SCL/PEN o contrato das obras de modernização do navio, assinado pelo então comandante do 6º Distrito Naval e ex-comandante do navio, Contra-Almirante Julio Soares de Moura Neto, hoje comandante da Marinha.

O casco, encouraçado e em condições muito boas, foi aproveitado; entretanto, a superestrutura foi praticamente toda substituída, para suportar o peso de um convoo e dos canhões de 40mm oriundos da Fragata *Liberal*. Toda a planta propulsora e elétrica foi modificada. Os antigos motores, máquinas alternativas a vapor, foram trocados por motores a diesel, totalmente comandados e monitorados por painéis digitais, aumentando sua autonomia de cinco para mais de 30 dias.





e flexibilidade de emprego na área de jurisdição do 6º Distrito Naval.

### O CAVERNA-MESTRA HOJE

Após dez anos da modernização, o “Jaú do Pantanal”, como é conhecido na Flotilha de Mato Grosso, cumpre tarefas de patrulha, operações ribeirinhas, representação e diversas outras, sendo sempre lembrado como navio de excelência e tido como referência para os demais navios.

Tal resultado pode ser explicado pelo esmero com que a tripulação, de hoje e de ontem, cuida com

muito orgulho do *Parnaíba*.

Após 72 anos, observando a embarcação, qualquer um pode afirmar que ainda restam muitos anos de serviço para esse combatente, que é velho na idade, mas jovem no espírito e na vontade.

*Parnaíba*: o poder, a glória e as tradições da Marinha no Pantanal!

Com um canhão de 76,2 mm, dois canhões de 40 mm e seis metralhadoras de 20 mm, não há navio na sua área de operação que possa sobrepujar seu poder de fogo.

Com a instalação do convoo, foi possível embarcar uma aeronave orgânica, maximizando a capacidade de emprego das aeronaves do 4º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral e proporcionando o surgimento da unidade com maior poder de esclarecimento e ataque, resultado do binômio navio-aeronave. Convém ressaltar que o *Parnaíba* é o único navio do 6º Distrito Naval com capacidade de embarcar aeronaves, o que representa decisiva diferença na composição das forças-tarefa ribeirinhas.

Em suma, a modernização transformou o navio no meio com maior poder de fogo dos navios de 3ª classe da Marinha



📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<FORÇAS ARMADAS>; Monitor;