

NOSSA CAPA



O PORQUÊ DO NAVIO-AERÓDROMO SÃO PAULO...

YAPERY TUPIASSU DE BRITO GUERRA¹
Contra-Almirante (EN-Ref^o)

SUMÁRIO

- O Encouraçado Fortaleza de Recife
- O regresso ao Rio de Janeiro
- A baixa do Encouraçado *São Paulo*
- A Marinha na Segunda Guerra Mundial
- O dever da Marinha
- As novas responsabilidades da Marinha
- A aquisição do *Foch*
- O Navio-Aeródromo *São Paulo*
- A volta do poeta

O ENCOURAÇADO FORTALEZA DE RECIFE

A última missão do Encouraçado *São Paulo* na Segunda Guerra Mundial foi a defesa do Porto de Recife e do litoral do Estado de Pernambuco.

No Recife estavam sediados os Comandos da Força Naval do Nordeste em Operações de Guerra, da IV Esquadra norte-americana e de dois esquadrões – um da Esquadra britânica e outro da França Livre.

Fui membro da tripulação daquele navio, na época como guarda-marinha e

1. N.R.: Presidente da Academia Brasileira de Engenharia Militar, Vice-Presidente do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo.



O Encouraçado *São Paulo* no porto de Recife durante a Segunda Guerra Mundial
Foto: SDM

depois como segundo-tenente. O *São Paulo*, já em idade provecta, juntamente com seu meio-irmão *Minas Gerais*, fora construído na Inglaterra pouco antes do início da Primeira Guerra Mundial e, na época de seu lançamento, era o mais poderoso navio do mundo. Serviu ao Brasil e à Esquadra brasileira por mais de 40 anos. Era veterano de duas guerras e participou de todos os acontecimentos que envolveram o País no período de sua atividade.

Era uma verdadeira fortaleza flutuante, com bateria principal composta de 12 canhões de 305 milímetros, dispostos em seis torres protegidas por couraça de 20 centímetros de espessura, bateria secundária com canhões de 120 milímetros, além de grande número de metralhadoras antiaéreas. Era o velho *São Paulo* muito orgulhoso do seu poderio e do seu nome e usava como brasão de armas o mesmo logotipo da cidade de São Paulo, inclusive o dístico heráldico *Non Ducor, Ducor*, orgulho da gente paulistana.

O REGRESSO AO RIO DE JANEIRO

No fim da Segunda Guerra Mundial, participei da última viagem do velho encouraçado na volta ao Rio de Janeiro, sob o comando do então Capitão-de-Mar-e-Guerra, depois almirante-de-esquadra e ministro da Marinha, Antônio Alves Câmara Jr. A viagem foi realizada em conjunto com todos os navios da Força Naval do Nordeste e, no seu percurso, precisamente no litoral norte da Bahia, a Força enfrentou fortíssimo temporal, com vento forte e mar picado.

Como o *São Paulo* estava com o chapeamento do costado bastante enfraquecido pela corrosão, por estar sem docagem há mais de dois anos, fez água, adernou e fez o resto da viagem nessa postura. Entrou na Baía de Guanabara adernado, como um cisne ferido à frente dos navios da Força. Foi um momento de emoção para a tripulação, de vez que o velho barco voltava ao Rio depois de mais de dois anos de ausência e, apesar de ferido, entrou na baía com dignidade, com a tripulação em postos de continência,

envergando o tradicional uniforme brancos e embandeirado em arco, numa saudação carinhosa à *Cidade Maravilhosa*.

A bruma da manhã começava a levantar mostrando a cada momento mais e mais aspectos da cidade, enquanto a banda de música do navio tocava com entusiasmo a velha canção que toca a alma de todos os marinheiros – *O Cisne Branco*.

Nós, que vivemos aqueles momentos, sentimos na ocasião uma emoção difícil de esquecer e que, até hoje, depois de tantos anos, ainda nos aquece o coração.

A BAIXA DO ENCOURAÇADO SÃO PAULO

No fim da vida ativa, o velho encouraçado foi aposentado, desarmado e teve seu casco vendido como sucata à “Pérfida Albion”, pátria onde havia sido construído.

Diz a tradição naval, pela palavra de Guilherme de Almeida, que o

barco deixou o cais do Arsenal de Marinha “flagelado e coroado de espinhos pelas brocas do desarmamento, como um rei da ignomínia, e foi seguindo, atado e atirado por cabos de aço, o caminho salgado como lágrimas, de seu calvário marítimo. Quatro mil milhas passivamente seguiu na esteira arrastante e humilhante de dois rebocadores estrangeiros”.

Súbito, quase com a Inglaterra à vista, cai violenta tempestade. Durante 14 horas, o velho barco lutou, resistiu, rangeu, jogou furiosamente, arfou, caturrou com violência, como se recusasse a voltar para a terra que o viu nascer. De repente, soltam-se as amarras

que o prendiam aos rebocadores e some o casco escravo no estrondo da borrasca.

Nunca mais se soube notícias dele. Sumiu o velho encouraçado levando consigo o que restou de sua alma – os cinco últimos homens de sua tripulação.

Guilherme de Almeida, paulista quatrocentão e príncipe dos poetas brasileiros, a quem tive o prazer de conhecer pessoalmente, em memorável discurso comemorativo da Semana da Marinha, declarou em 1951:

“... a volúvel coincidência quis que em São Paulo se instalasse esta Semana da Marinha, justamente agora que o mistério do mar...”

E mais adiante:

“... o Encouraçado São Paulo, mártir vendido por 30 dinheiros, revoltou-se, libertou-se e sumiu. É que sua alma altaneira não suportou o opróbrio de ser conduzido, o que afrontava seu dístico heráldico – Não sou conduzido, conduzo.”

“...navios e marinheiros não se improvisam e uma nação, como a brasileira, precisa estar seriamente aparelhada para a pronta defesa de suas comunicações marítimas e fluviais, dos seus portos e comércio”

Barão do Rio Branco

O SONHO DO POETA

E no mesmo discurso, embalado pelo seu sentimento patriótico e paulista, proclamou o enfático e grande poeta:

“Por isso, o São Paulo libertou-se, por isso o São Paulo tem que voltar. E continuou:

“... tem de voltar atualizado, com suas oito letras não mais honrando a guirlanda de popa de um encouraçado, mas de um porta-aviões que será o primeiro da Marinha de Guerra do Brasil”.²

Fez a seguir o poeta um apelo dramático aos poderes públicos, do estado e dos municípios, executivo, legislativo e judiciário, ex-

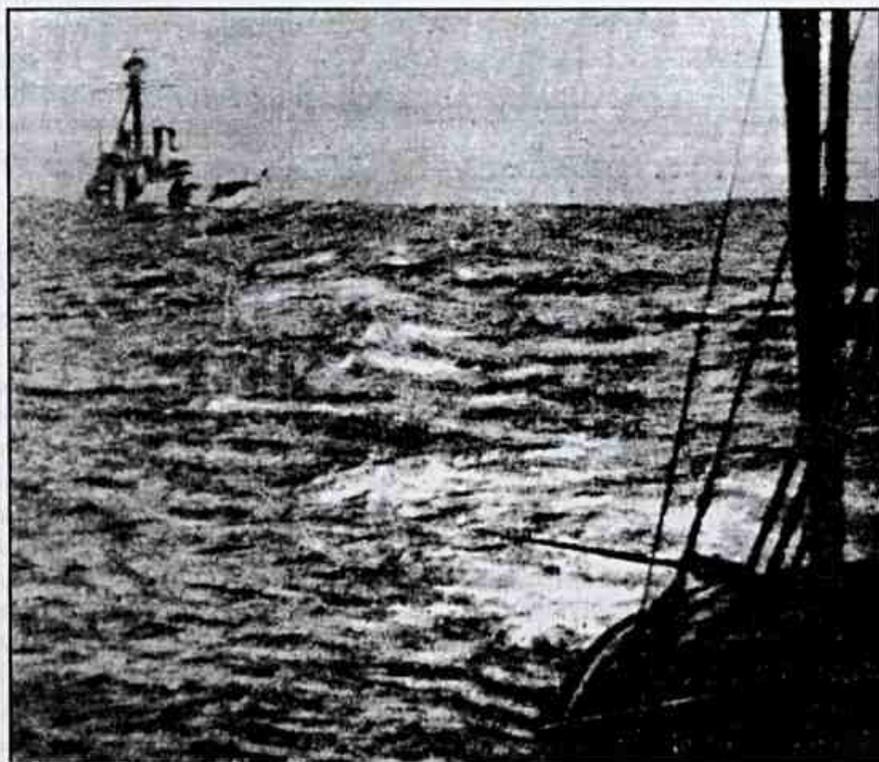
2. N.R.: Relembramos que esse discurso foi pronunciado em 1951.



O Encouraçado *São Paulo* inicia sua última viagem rumo à Inglaterra, onde seria desmantelado
“flagelado e coroado de espinhos pelas brocas do desarmamento, como um rei da ignomínia, e foi seguindo, atado e atirado por cabos de aço, o caminho salgado como lágrimas”

“A morte estava de quarto – Última visão do *São Paulo*, sendo rebocado pelo *Dexterous*, pouco antes do furacão” (*Correio da Manhã* de 6/12/1951)

“Subito, quase com a Inglaterra a vista, cai violenta tempestade. Durante 14 horas o velho barco lutou, resistiu, rangeu, jogou furiosamente, arfou, caturrou com violência, como se recusasse a voltar para a terra que o viu nascer”



pressões espirituais de nossa gente – igrejas, escolas, academias, institutos, imprensa, rádio e televisão, inteira população paulista – homens da área do pensamento, da ciência, do trabalho, das armas, enfim o povo, povo legítimo e total, sem distinção de classe, de origem, de cor ou de sexo; todos quantos vivem em São Paulo, têm que dar a São Paulo, para o *São Paulo* voltar.

Fez um apelo por doações, a exemplo do que se havia feito em 1932; e terminou expressando a esperança de que no dia 25 de janeiro de 1954 – IV Centenário da Fundação da Cidade de São Paulo de Piratininga – o seu navio-aeródromo haveria de estar fundeado ao largo da Baía de São Vicente, onde Martim Afonso de Souza fundeu suas naus, à vista da terra em que nasceu Bartolomeu de Gusmão, o primeiro Voador...

A MARINHA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

O grande poeta morreu sem ver seu sonho realizado.

Muitos e muitos 25 de janeiro chegaram e se foram, sem que o navio-aeródromo fundeasse ao largo da Baía de São Vicente, como tanto desejava o poeta.

A idéia, porém, não morreu, germinou e as próprias condições estratégicas em que se encontra o País como signatário de tratados internacionais que exigem fiscalização, pelo Brasil, de vastas áreas do Atlântico Sul, recomendaram que o assunto fosse reexaminado e o sonho do poeta revivido.

O Barão do Rio Branco, analisando a lição da nossa história, escreveu:

“Desde Riachuelo, compreendia-se, como agora de novo se compreende entre nós, que

navios e marinheiros não se improvisam e que uma nação, como a brasileira, com tão vasta extensão de costa e tão grandes rios internacionais, precisa estar seriamente aparelhada para a pronta defesa de suas comunicações marítimas e fluviais, dos seus portos e comércio”.

Pois bem, apesar da advertência desse brasileiro respeitável, orgulho da nossa diplomacia, as duas guerras mundiais, especialmente a segunda, encontraram a Marinha com seu equipamento desatualizado.

Lembro-me muito bem que, quando o

Governo brasileiro reconheceu o estado de guerra com as potências do Eixo, nos idos de 1942, nossos navios iam para o mar tão indefesos quanto as traineiras de pesca, de vez que não possuíam sonar e os radares ainda não eram acessíveis aos nossos navios. Mesmo assim, o nosso pessoal enfrentava o perigo e, à medida que novos equipamentos

foram chegando, rapidamente oficiais e marinheiros dominaram seu uso, aprenderam as novas tecnologias, comboios e patrulhas oceânicas foram organizados.

O resultado foi que acabaram os afundamentos de navios mercantes na nossa costa e, no final do conflito, apesar de todas as deficiências materiais, a Força Naval brasileira em operação pôde orgulhosamente apresentar um registro de 600 mil milhas navegadas – 28 vezes a volta da Terra –, como lembra o Almirante Arlindo Vianna Filho em seu livro *Estratégia naval brasileira*, comboiando 3.164 navios em 575 comboios.

Assegurou a Marinha o direito de viver e a garantia de sobreviver ao povo brasileiro,

**Isto significa dizer que a
Marinha tem o dever e a
responsabilidade de preparar,
manter e aplicar pela paz ou no
conflito que não puder evitar
parcela significativa do Poder
Nacional, que é o Poder Naval**

além de garantir-lhe, também, a dignidade, a soberania e a independência.³

O DEVER DA MARINHA

A atuação da Marinha no início de sua operação na Segunda Guerra Mundial foi heróica.

Sua ação muito bonita para contar, mas muito difícil para viver, como aconteceu com a minha geração.

É imperioso que as novas gerações da Marinha, que os homens responsáveis deste País, com fardas ou sem elas, lutem com todas as forças para que tais situações não se repitam e sejam dadas às nossas forças navais as condições necessárias para fazê-las capazes de negar o uso das áreas marítimas e evidenciar condições de cobrar altos custos a quem intencionar atingir interesses e direitos nacionais dependentes do uso do mar.

Mais ainda, como diz o Almirante Arlindo:

“A Marinha, segmento profissional e especializado, criada e mantida pela sociedade, tem representação legítima para preparar e aplicar o Poder Naval para a realização dos objetivos nacionais que dependem do uso do mar”.

Isto significa dizer que a Marinha tem o dever e a responsabilidade, a ela legitimamente delegados, de preparar, manter e aplicar pela paz ou no conflito que não puder evitar parcela significativa do Poder Nacional, que é o Poder Naval.

AS NOVAS RESPONSABILIDADES DA MARINHA

Cabe aqui lembrar que essa responsabilidade foi aumentada pela ratificação, pelo Brasil, da Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar, segundo a qual “se apóia e incentiva a exploração nacional dos recursos da Zona Econômica Exclusiva (ZEE)”, cujos limites se estendem até 200 milhas e dá aos Estados direitos soberanos para fins de exploração, aproveitamento e gerenciamento dos recursos vivos e não-vivos das águas adjacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo e, no que se refere às outras atividades, com vistas à exploração e ao aproveitamento da zona para fins econômicos.

O mesmo tratado (Art. 61 e 62) define obrigações dos Estados costeiros, determinando que devem fixar limites de captura permissíveis de recursos vivos na ZEE, bem como, com base nos melhores da-

dos científicos disponíveis, assegurar por meio de medidas apropriadas de conservação e gerenciamento que a preservação dos recursos vivos nela existentes não seja ameaçada por sua capacidade de captura de recursos vivos da ZEE.

No caso em que os Estados não tenham capacidade de realizar a totalidade da captura permissível, deverão dar a outros Estados acesso ao excesso de captura mediante acordos ou tratados, tendo sempre o cuidado de promover a conservação desses recursos.

A Marinha precisa de uma força naval bem equipada, em termos de homens e navios, para dissuadir transgressões e, quando necessário, punir agressões que possam ferir nossa soberania

3. N.R.: Nunca é demais lembrar que em 1942 o Brasil era um “arquipélago”, não havendo comunicação terrestre para o abastecimento do Nordeste e do Norte, apenas a marítima, o que foi garantida pela Marinha do Brasil escoltando nossos comboios.

A Marinha vem trabalhando no levantamento dos recursos do mar para garantir nossos direitos desde 1988, mas é evidente que, para fazer face à responsabilidade de fiscalização e gerenciamento das atividades na ZEE, precisa ela de uma força naval bem equipada, em termos de homens e navios, para dissuadir transgressões e, quando necessário, punir agressões que possam ferir nossa soberania.

Uma força naval capaz de atender essas necessidades e garantir o propósito de manter a soberania da Nação na ZEE não pode deixar de contar com dois tipos de navios: submarinos nucleares e navios-aeródromos.

Os primeiros pelo seu grande raio de ação, sua velocidade adequada para atingir rapidamente os locais da ação, serem silenciosos, difíceis de detectar e muito difíceis de destruir. Na verdade, são ideais para atuação em áreas abertas como se comprovaram na Guerra das Malvinas. São po-

rém de custo altíssimo, a tecnologia da propulsão nuclear ainda permanece restrita a um pequeno número de países, e embora o programa nuclear da Marinha continue progredindo de maneira razoável (apesar da falta de verbas), ainda não se pode estimar data para que a Marinha possa contar com seu reator nuclear para uso em submarinos.

Os segundos, navios-aeródromos, surgem então como solução de médio prazo, mesmo porque atendem também a outros programas da defesa dos mares brasileiros.

A AQUISIÇÃO DO FOCH

Pelo exposto, parece claro que tanto do ponto de vista estratégico, quanto do tático,

a Nação necessita, sem dúvidas, dos meios necessário para cumprir seus compromissos internacionais referentes à ZEE. Tais compromissos, que são direitos e deveres, são também de altíssimo interesse para a economia da Nação. Em conseqüência, o governo da República, por sugestão do Comandante da Marinha, com a aprovação do Ministro da Defesa, decidiu adquirir o Navio-Aeródromo francês *Foch*, por um preço simbólico de 12 milhões de dólares, menos de dez por cento do preço de um navio de porte médio, tipo fragata.

O NAVIO-AERÓDROMO SÃO PAULO

O navio, que foi batizado com o nome de *São Paulo* e içou a Bandeira brasileira no dia 15 de novembro, está em condições operativas normais e o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro possui diques secos e instalações de ofi-

cinas mecânicas capazes de reparar e manter o novo navio.

O Arsenal, é bom lembrar, tem uma longa história de construção e reparo de navios. Já construiu destróieres, corvetas, fragatas e submarinos. Acima de tudo, possui um corpo de engenheiros navais e de outras especialidades extremamente capazes que, em conjunto com mestres de oficinas, técnicos e operários, garantirão a sobrevida útil do novo navio-aeródromo por, pelo menos, 30 anos.

O governo federal agiu corretamente, de acordo com as novas condições estratégicas que o País enfrenta.

A Marinha está de parabéns, assim como está o seu comandante.

Uma força naval capaz de atender essas necessidades e garantir o propósito de manter a soberania da Nação na ZEE não pode deixar de contar com dois tipos de navios: submarinos nucleares e navios-aeródromos

A VOLTA DO POETA

A solução encontrada, inevitavelmente, leva-me de volta ao "Príncipe dos Poetas", Guilherme de Almeida, e sua luta em favor de um novo *São Paulo*. Por isso, e para terminar, permitam que envie ao ilustre vate paulista uma mensagem pessoal, com muito carinho.

Meu caro Guilherme, onde quer que você esteja, quero que saiba que sua luta não foi em vão. Cinquenta anos se passaram, mas

afinal você venceu. Seu trabalho frutificou e o São Paulo vai voltar e volta como você queria, com suas oito letras honrosamente enfeitando a guirlanda de popa, não de um encouraçado, mas de um navio-aeródromo moderno, exatamente como você sonhou. E este seu admirador, modesto engenheiro e marinheiro reformado, faz daqui, a você, a sua respeitosa continência, e agradece a Deus por você ter existido e ter sido o grande brasileiro que foi.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>/Navios-aeródromos/; *São Paulo*, NAeL; *Foch*, NAeL (francês); *São Paulo*, encouraçado;

Ninguém galga uma colina
apenas olhando-a.

Henry W. Beecher