

MARINHA

Coordenador: Ten A. BRANDÃO DE FREITAS.

SUMÁRIO

- I — Rumo... Zero-Nove-Zero!
- II — Notícias de Todos os Mares
- III — O Quarto Distrito Naval

I — RUMO... ZERO-NOVE-ZERO!!

Comandante RICHARD B. HADAWAY
(Traduzido e adaptado pelo Tenente BRANDÃO)

Em 1923, a Armada dos Estados Unidos perdeu, em dez minutos, mais navios que durante as operações desencadeadas em toda a Primeira Guerra Mundial. O desastre, por suas extraordinárias consequências, serve como ensinamento nos estabelecimentos de ensino naval, sendo citado nas palestras com o título — “O que não se deve fazer em navegação”.

Muitos marinheiros conhecem o fato, mas poucos sabem os pormenores do “Desastre da Colifórnia”, que pretendemos relatar.

A 7 de setembro de 1923, quase todos os navios que compunham a 11ª Flotilha de Contratorpedeiros, estavam fundeados na baía de São Francisco, após haverem realizado manobras na área de Puget Sound, juntamente com a Fôrça de Combate do Pacífico.

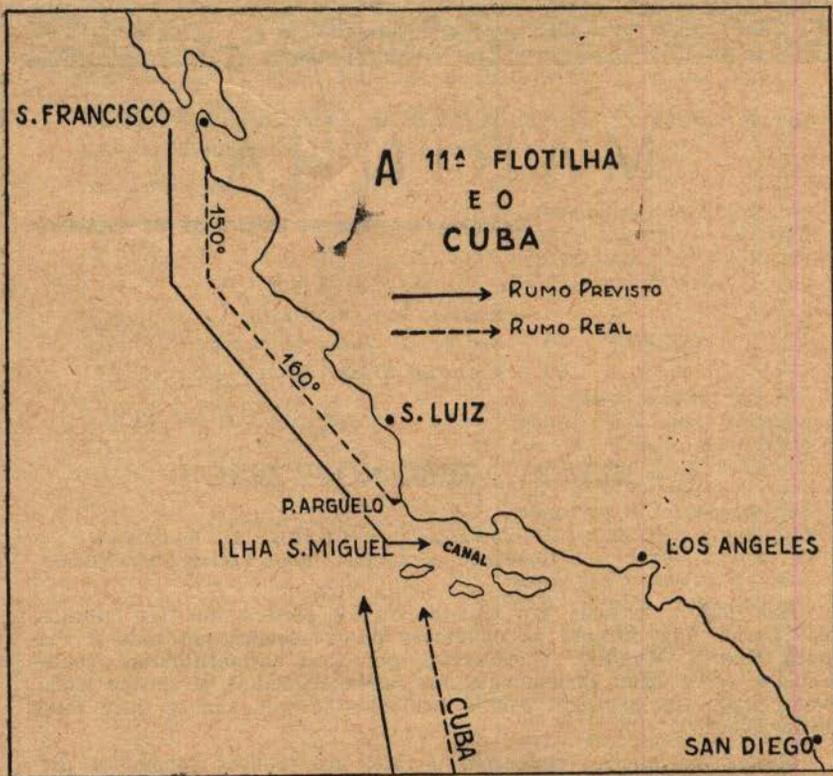
Do navio insígnia Delphy foi transmitida ordem para que todos os comandantes se reunissem a bordo do capitânea. Aí foram informados que a Flotilha deveria zarpar para San Diego, realizando, durante o trajeto, testes de 24 horas, diárias, com as turbinas de cruzeiro das máquinas principais, a 20 nós de velocidade, além de exercícios táticos e tiros de artilharia.

No dia seguinte, sábado, a Flotilha zarpuou de São Francisco, passando, em formação, por frente do Golden Gate.

O tempo estava claro, mas por volta das 8 horas, foi se tornando nublado, o que não impediu a Flotilha em fixar seu rumo aos 160 graus verdadeiros e desenvolver 20 nós, conforme determinavam as instruções.

Os alvos foram preparados, os tiros de artilharia executados e os exercícios táticos desenvolvidos dentro do programa determinado.

Quando, por volta das 11,30 horas a Flotilha passou por Ponta Pidgeon, a posição dos navios foi plotada, continuando o teste de 24 horas que estava sendo feito com as turbinas de cruzeiro das má-



quinas principais. As 14,30 o rumo foi alterado para 150 graus verdadeiros e, naquele instante, forte nevoeiro começou a descer sobre a região, passando a visibilidade a oscilar entre 2.500 e 4.000 jardas.

As 16,30 horas, foi içado no capitânea o sinal de formatura em coluna, mantendo a velocidade de 20 nós. Passou, então, o "Delphy" a ser acompanhado pelo "S. P. Lee", "Young", "Woodbury", "Nicholas", "Farragut", "Fuller", "Percival", "Somers", "Chauency", "Kennedy", "Paul Hamilton", "Stoddert" e o "Thompson", num total de quatorze contratorpedeiros.

Nas primeiras horas da manhã daquele mesmo dia, Charles Holland, capitão do cargueiro "Cuba", dormia em seu camarote. Antes de deitar-se, ordenara que, caso diminuísse a visibilidade ou aumentasse o nevoeiro, o oficial-de-quarto deveria, imediatamente, chamá-lo. O "Cuba" navegava de Cristobal para São Francisco, mais ou menos no sentido oposto ao da 11ª Flotilha, transportando café e prata em barra, carga avaliada em mais de 400.000 dólares.

Quando o "Cuba" passou ao largo de Los Angeles o nevoeiro começou a aumentar, porém, nem mesmo assim, o segundo-pilôto, que estava de serviço no momento, cumpriu as ordens do comandante. Às 16 horas, ao receber o serviço, o primeiro-pilôto verificou que a ordem do comandante, embora estivesse consignada no livro de registro, não havia sido cumprida. Chamado o Capitão Holland, este subiu ao passadigo e determinou a guinada imediata de vários graus para oeste, procurando desviar o barco, o mais possível, das ilhas de São Miguel. Assim mesmo, treze minutos depois da deriva o "Cuba" encalhava em frente à ponta Benet, perto do canal de Santa Bárbara, perdendo-se tôda a carga que transportava.

— Qual foi o erro cometido?

No inquérito instaurado foi amplamente provada a culpa do segundo-pilôto que deixara de chamar o capitão, conforme ordens recebidas.

Sabemos que, ao se traçar um rumo, devemos levar em conta todos os fatores que poderão alterá-lo, especialmente quando em navegação costeira. Não se pode conceber como o Capitão Holland ou o segundo-pilôto não levaram em conta tal fator, ao traçar o rumo das proximidades da ilha de São Miguel. Tudo leva a crer que eles *pensavam* estar na corrente da Califórnia, a qual, naquela região, arrasta os navios para sudoeste. Neste caso, o "Cuba" seria, naturalmente levado para longe da ponta Benet, ao invés de aproximar-se da costa; mas, uma força imprevista, suficiente para vencer o efeito da corrente e a margem de segurança permitida, arrastou o "Cuba" em sentido contrário, lançando-o sobre a ilha de São Miguel.

Os jornais do domingo anterior, 2 de setembro, haviam anunciado, com grandes *manchetes*:

"Terremoto em Tóquio e Iocoama — Tufões e grandes ressacas".

O Serviço de Levantamento Geodésico dos Estados Unidos, anotou as flutuações anormais nas correntes e marés da costa do Pacífico, mas não pôde determinar o sentido de tais variações, nem a duração provável das mesmas.

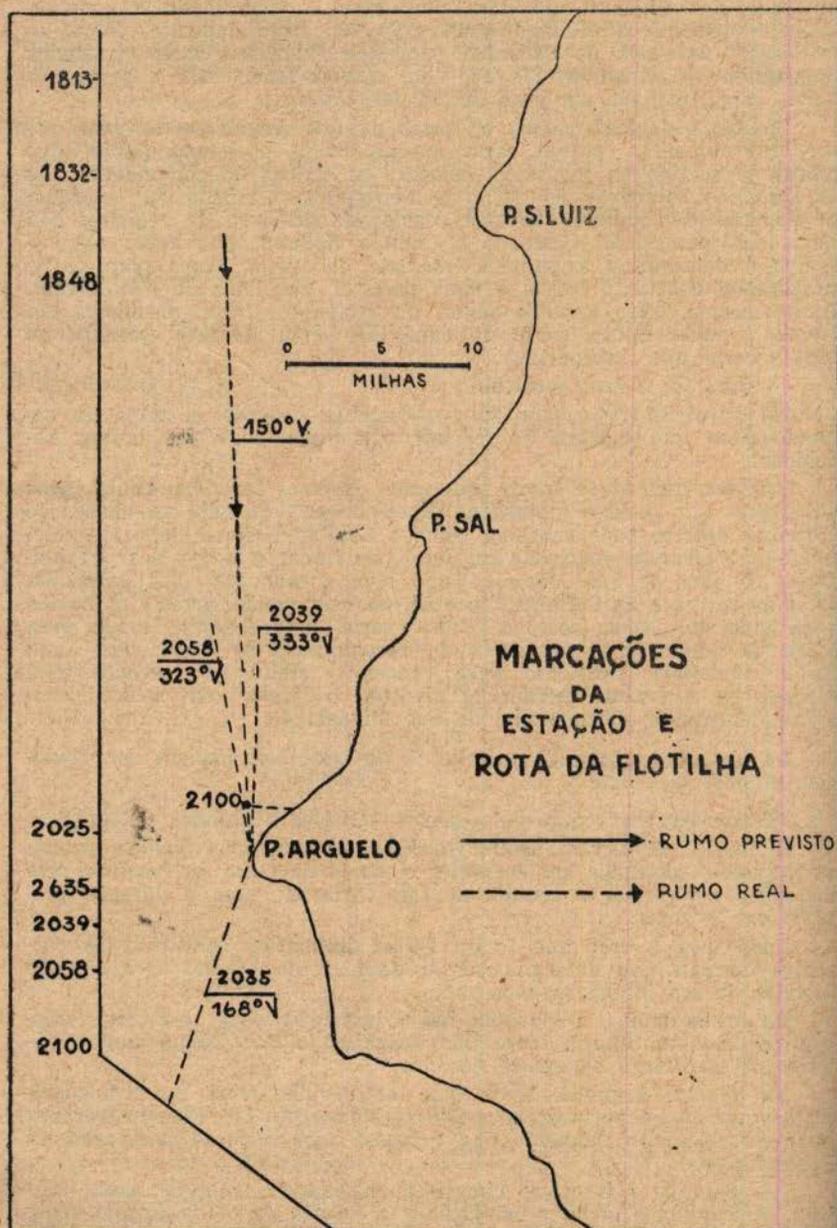
Tudo leva a crer que foram fortes flutuações contrárias às correntes normais que determinaram o desastre do "Cuba" e o fim de carreira de seu infeliz segundo-pilôto.

Desde há muito, a Marinha havia instalado várias estações radiogoniométricas no litoral, entre São Francisco e San Diego, com o objetivo de auxiliar a navegação costeira.

Em Ponta Arguello havia uma estação bilateral de radiogoniômetros que podia permitir ao navio capitânea da 11ª Flotilha receber marcações desde o momento que deixasse para o norte a estação de Ponta Pidgeon.

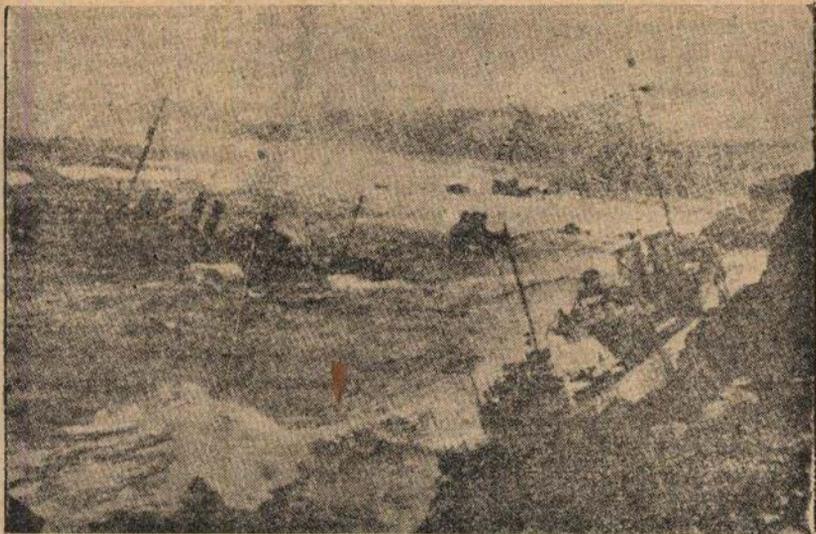
Às 18 horas a formação chegou à entrada do canal de Santa Bárbara. O capitânea pediu a marcação e a estação de ponta Arguello respondeu, às 18,13, que o "Delphy" estava aos 320 graus verdadeiros da estação.

Às 18,32 e às 18,48 a mesma marcação foi transmitida, mostrando assim, que o "Delphy" e, conseqüentemente, tôda a Flotilha, navegava



em rumo constante e ainda se encontrava ao norte da estação. Ora, deslocando-se aos 320 graus e estando a Flotilha entre São Luís e ponta Arguello, era evidente que a mesma navegava em sentido direto à costa.

Entre 18,48 e 20,35 horas a estação ficou muito ocupada com o desastre do "Cuba", não dando mais as marcações para a 11ª Flotilha. Por tal motivo, a posição do capitânea, às 20 horas, era estimada em relação à última marcação recebida em frente à ponta Pidgeon, às 11,30 horas, já que não se havia conseguido marcações posteriores e as observações astronômicas não puderam ser feitas, devido às condições atmosféricas.



Lançados sôbre a costa, não tiveram salvação possível

Todos os comandantes que acompanhavam a derrota de seus navios, estavam convencidos de que se achavam ao sul da ponta Arguello, tanto assim que, logo depois das 20 horas, quando pôde comunicar-se com a estação, o Comandante da Flotilha mandou transmitir:

"Estamos ao sul: Mande-nos marcação recíproca".

Às 20,35, a estação respondeu:

"Sua posição é 168 graus verdadeiros".

Logo depois, às 20,39, a estação retificou a marcação para 333 graus verdadeiros e vinte minutos mais tarde, dava novamente a posição do "Delphy", como aos 323 graus verdadeiros. Estas duas últimas marcações foram desprezadas e embora, a marcação das 20,35, de 168 graus, não concordasse plenamente, com a posição estimada pelos oficiais encarregados da navegação, tal discordância não foi levada em consideração, em virtude da certeza que todos tinham de, haverem deixado a ré a região perigosa da costa — a ponta Arguello...

Às 21 horas, o capitânea, pretendendo entrar pelo canal de Santa Bárbara, guinou para 90 graus, informando a alteração aos demais elementos da Flotilha.

Quando a coluna se voltou para leste, os oficiais-de-quarto, dos últimos navios da formação, perceberam que o capitânea se aproximava de uma camada de nevoeiro, mas como tivessem certeza da posição que ocupavam, continuaram mantendo a formação e com a velocidade de 20 nós.

As 21,05, mantendo ainda a velocidade de 20 nós, o "Delphy" encalhou, repentinamente. Logo a seguir o "S. P. Lee", o "Young" e o "Woodbury", o "Nicholas", o "Fuller", o "Chauncey", o "Somers" e o "Farragut" colidiram, fragorosamente contra os recifes, até então encobertos pelo nevoeiro.

Lançados sôbre a costa, com os obstáculos do litoral à esquerda e recifes submersos à direita, os navios não tinham salvação possível.

O "Young" chocou-se contra o "Delphy" e, quando êste, lançado pelas ondas, para cima dos recifes, levantou a popa, o "Young" deu um giro completo no espaço, desaparecendo, em poucos minutos, no mar encapelado. Vários navios se amontoaram sôbre os recifes, já agora, alguns manobrando a ré e procurando safar-se daquela situação horrível. O "Nicholas" encalhou nas pedras mais afastadas da costa e sua tripulação ficou impedida de utilizar botes salva-vidas, já que o navio progredia por cima dos recifes, ficando tôda a noite em condições de naufragar, de um momento para outro. Na manhã seguinte foi lançado um cabo, desde a praia ao "Nicholas", salvando-se tôda a tripulação.

O "S. P. Lee", seguiu direto, rumo à praia, partindo-se todo, mas salvando os tripulantes, que saltavam com água pelos joelhos.

Vários marinheiros de um dos navios chegaram à costa, em uma bals, mas outras balsas tomaram destino diferente, sendo arrastadas para o alto-mar e, até hoje, nada se sabe a respeito delas.

Os atos de heroísmo foram inúmeros.

O contramestre Artur Peterson, do "Young", correndo pelo casco de seu navio, conseguiu lançar-se ao mar, levando uma corda. Nadou cêrca de 40 metros, até o "Chauncey", onde amarrrou a ponta do cabo, salvando mais de 70 tripulantes do "Young".

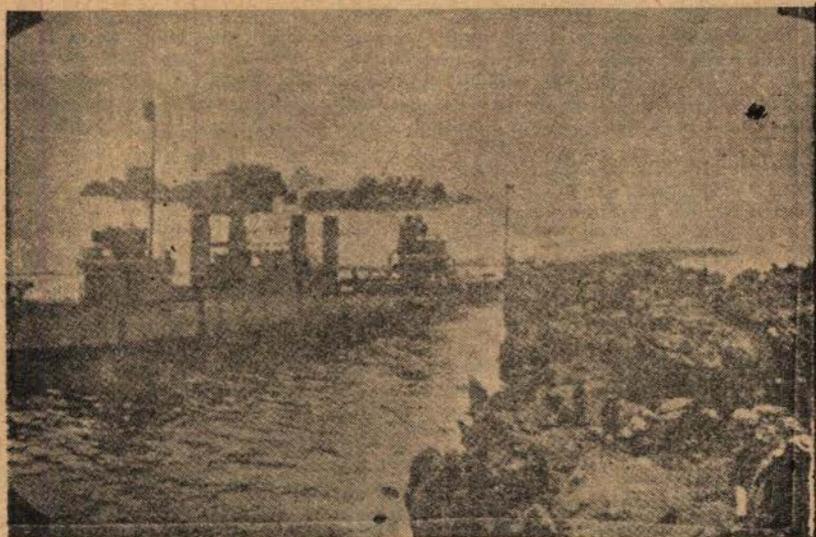
Um fogueista do "Delphy", ao subir à coberta, viu diversos companheiros no mar, debatendo-se, nervosamente. Rápido lançou-se n'água para socorrê-los, mas os óculos que usava na casa de máquinas e que ainda estavam postos, romperam-se, entrando alguns fragmentos nos olhos do abnegado fogueista. Desesperado, foi içado para bordo do próprio "Delphy", onde, completamente cego, começou a vagar de um para outro lado, horrivelmente desesperado. Não era possível levá-lo para terra nem aliviar suas dôres. Como solução de emergência, amarraram-no ao mastro, até que o mar se tornasse mais calmo e então pudesse ser socorrido. Poucos minutos depois, o "Delphy", constantemente fustigado pelas ondas, partiu-se em dois, desaparecendo o fogueista que foi encontrado, vários dias depois, ainda amarrado a um pedaço do mastro do capitânea da malfadada 11ª Flotilha.

Os capitães Joe e Giacomo Nocenti, com seus botes pesqueiros, "North America" e "Buen Amor de Roma", estavam nas proximidades de ponta Arguello. Ao verem a Flotilha dirigir-se para o local, por êles chamado de Honda e ao ouvirem, logo depois, o clamor das sirenes, concluíram que algo de anormal havia acontecido. Aproximaram-se dos recifes e o segundo, manobrando por entre as pedras, conseguiu ser levado até as rochas, onde cinco marinheiros do "Woodbury", estavam sem poder fazer o menor movimento. Nocenti atracou o barco nas rochas e enfrentando todos os perigos conseguiu salvar os marinheiros e levá-los até a praia. Ao passar pelos navios avariados verificou a situação crítica em que se encontravam as tripulações e

após diversas viagens, transportou mais de 150 marinheiros do "Fuller" e do "Woodbury". Na manhã de domingo, com o mar já bastante calmo e vendo que seus serviços já não eram necessários, desapareceu no nevoeiro, indo continuar a pescaria interrompida.

O outro barco, além de prestar vários serviços aos naufragos, afastou-se, depois, do local, para desviar outros navios daquela região. Durante a noite, ao tentar avisar a um cargueiro, que se dirigia para ponta Arguello, do perigo que o mesmo corria, quase foi abalroado pelo mesmo.

À tarde de domingo, deu-se por encerrada a fase de salvamento. Vários homens haviam desaparecido, sendo a maioria pertencente à guarnição do "Young".



Na tarde de domingo, com o mar calmo, foi constatado o total do desastre — onze navios perdidos

O Almirante Samuel Robison, comandante da Fôrça do Pacífico, determinou a imediata abertura de inquérito, sob a presidência do Contra-Almirante William Pratt. No entanto, como os comandantes e chefes de divisão, de todos os navios, eram acusados, tornou-se difícil apresentar, ao Tribunal, as descrições precisas sôbre a catástrofe, pois as testemunhas mais credenciadas respondiam a inquérito, como réus. O oficial encarregado da navegação do "Delphy", por exemplo, logo após haver prestado declarações como testemunha, teve que abandonar o restante de sua exposição, pois figurava também, como réu e nesse caso, a defesa não podia interrogá-lo.

Sentindo que a situação se tornava cada vez mais incômoda, o Comandante da Flotilha resolveu chamar a si tóda a responsabilidade dos acontecimentos, dizendo ser o único culpado pelo desastre ocorrido e que seus leais subordinados, nada mais fizeram que cumprir suas determinações, havendo mesmo cumprido seu dever de modo altamente elogioso, particularmente por ocasião dos naufrágios, procurando socorrer as vítimas e diminuir, ao máximo, o encalhamento dos navios, motivos que só deviam servir de júbilo para a Marinha em possuir tais oficiais.

As cartas de navegação do "Delphy" foram recuperadas do naufrágio, conseguindo-se cotejar a plotagem das marcações e dos rumos. Os advogados do Comandante da Flotilha sustentavam que correntes marítimas desconhecidas, as mesmas que haviam levado o "Cuba" a encalhar, haviam atuado sobre a formação, fazendo-a derivar de umas 15 milhas para Leste e, ainda, retardando a marcha da coluna de vários minutos.

Em seu depoimento o Comandante da Flotilha declarou :

"No momento em que fomos informados, de que ainda nos encontrávamos ao Norte de Ponta Arguello, não pude acreditar! Já havíamos navegado cerca de 120 milhas, desde o momento em que havíamos recebido a última marcação e eu não podia imaginar que ainda não houvéssimos deixado Ponta Arguello para o Norte. Entre 18,30 e 20 horas, não nos foi possível entrar em contato com a estação e eu possuía todas as razões para ter a certeza matemática de que nos encontrávamos ao Sul da famigerada Ponta. No momento em que recebemos a marcação que nos dava, ainda, em posição ao Norte da Ponta Arguello, as transmissões estavam muito confusas e, assim sendo julguei que os telegrafistas estivessem equivocados, motivo pelo qual solicitei confirmação. A estação reiterou que nos encontrávamos ao Norte da Ponta. Para nós, consistia, então, em determinar agora se a estação estava ou não com a razão. Eu aceito a responsabilidade. Estava plenamente convencido que a estação estava errada, mas, por desgraça, ela estava certa"...

Um ano após a ocorrência, o comandante do navio insígnia, escrevia ao Secretário da Marinha:

"Quando mudamos de rumo, para 90° já havia escurecido, mas anteriormente a visibilidade era de umas 4.000 jardas. Quando o "Delphy" tomou a nova direção, entrou, imediatamente num lençol de neblina, quando então resolvi diminuir a velocidade, mas era muito tarde, pois estava em cima dos recifes da costa"...

Todavia uma pergunta permanece. Considerando que o Comandante da Flotilha tenha se equivocado, por que motivo os navios que seguiam o capitânea, não sentiram o perigo e tomaram as medidas necessárias a respeito?

Qual era a situação às 21 horas, quando o capitânea rumou para os 90°? Estava escuro. Não havia luar. A visibilidade ao largo da costa era de uma a duas milhas, mas beirando a costa existia o lençol de neblina, à margem do qual, a flotilha vinha navegando. Pouco depois das 20 horas os navios que vinham à retaguarda interceptaram a posição que a essa hora o capitânea enviou ao Comandante da Divisão de Contratorpedeiros da Força de Combate. Esta posição dava a capitânea a umas doze milhas a noroeste de Ponta Arguello e navegando em um rumo que o faria passar a umas sete ou oito milhas de distância daquela ponta. O capitânea devia estar certo de sua posição, pois, em caso contrário não teria feito a comunicação oficial.

Caso houvesse sido prolongada a posição dada às 20 horas, poderia ser prevista a posição do navio testa da coluna um pouco ao sul de Ponta Arguello e aproximando-se do canal de Santa Bárbara. A menos de uma hora de percurso do local em causa, estava a ilha de São Miguel, sem faróis e onde, todos sabiam, e "Cuba" acabara de encalhar.

Todavia, às 21 horas, sem aviso prévio e sem outro qualquer motivo o capitânea inflete para o lado e toma o rumo de 90°, internandose na neblina.

O que deveria ter feito o oficial-de-quarto do segundo navio? Devia seguir o guia? Havia algum motivo para não fazê-lo? Navegando a 20 nós só dispunha de 45 segundos, para tomar uma solução. Não teve dúvida. Tomou a direção do guia e seis minutos depois, quando o comandante e o oficial de navegação estavam comentando a nova situação, o contratorpedeiro se atirava sobre as rochas dentadas da Ponta Arguello. Outros barcos seguiram os primeiros e somente alguns da retaguarda puderam ainda, sair da situação que se avizinhava.

Não resta dúvida que muitos dos comandantes que navegavam em coluna teriam tido outro procedimento. Caso estivessem navegando independentemente, declararam alguns comandantes, ou mesmo, caso tivessem suas marcações próprias ou a possibilidade de diminuir a velocidade para efetuar sondagens, seus procedimentos teriam sido diferentes.

O pessoal da estação radiogoniométrica, assegurou que não havia transmitido a marcação verdadeira de 168°, às 20,35 horas, e em seus livros não foi encontrado o registro de tal transmissão. O capitão do "Delphy" assegurou que ele e mais dois radiotelegrafistas haviam escutado a transmissão e mais ainda, que a haviam visto escrita na máquina, em um modelo de rádio, que se encontrava sobre a mesa do Supervisor das Comunicações do 11° Distrito Naval e ainda, que a referida marcação havia sido registrada nos livros dos navios da coluna, que a haviam captado na mesma frequência. Mais tarde teve-se conhecimento que um dos postes da estação, havia sido retirado ao meio-dia, sem que previamente se tivesse avisado aos navios, para que os mesmos corrigissem os rumos recebidos. Tal fato alterava as marcações de um erro, conseqüente do desvio da estação e isso contribuiu para confundir as marcações recebidas pelo "Delphy". O oficial de navegação do capitânea recebeu, durante o curso das investigações, uma carta de um piloto de New York, onde dizia que podia apresentar os registros das marcações do rádio do dia 23 de agosto de 1923 e que "se as mesmas tivessem entrado em consideração teriam levado, diretamente, os barcos, não sobre a Ponta Arguello, mas sobre a ilha de São Miguel".

A 31 de outubro de 1923 veio a público o resultado do sumário, realizado pela Junta de Investigações.

O Comandante da Flotilha, os Comandantes de Divisões, os Comandantes dos contratorpedeiros, que sofreram perda total e o Oficial de Navegação do "Delphy", foram acusados de "incapacidade dolosa no cumprimento do dever" e "negligência para com os bens pertencentes à Marinha Americana" e como tal, sujeitos a Conselho de Guerra.

Em novembro daquele mesmo ano o Conselho reuniu-se. Era integrado por um Vice-Almirante, dois Contra-Almirantes e quatro Capitães-de-Mar-e-Guerra.

Dos onze oficiais julgados, só quatro foram declarados culpados. A responsabilidade do acidente recaiu, quase que totalmente sobre o Comandante da Flotilha, que foi condenado a perder cento e cinquenta lugares na escala hierárquica, dos Capitães-de-Mar-e-Guerra, além da pena judicial a lhe ser imposta. O Comandante do "Delphy" e o Encarregado da Navegação do mesmo navio, foram rebaixados cem lugares na escala hierárquica dos Capitães-de-Corveta e dos Capitães-Tenentes, respectivamente.

Na época, muitos americanos, inclusive o Presidente da República, Calvin Coolidge, acharam que o Conselho havia sido muito benevolente com os acusados.

Parece-nos que o melhor resumo do aspecto náutico, pode ser encontrado na apreciação feita pelo Tribunal, que diz:

“Finalizando a análise da prova, este Tribunal se vê na obrigação de concluir que não houve circunstâncias extraordinárias. É verdade que havia nevoeiro e que as luzes de ajuda à navegação eram difíceis de localizar. Todavia, um marinheiro consciente não deve se fiar, nunca, em informações incertas. Uma boa navegação corresponde a uma vigilância permanente. Sempre se deve estar alerta ante o inesperado e, quando o que se espera não chega a manifestar-se, sempre ocasiona um estado duvidoso, necessário de ser neutralizado com a prática de todas as precauções que os navegantes conhecem.”

As conclusões do Tribunal parecem assinalar, diretamente, a causa principal do desastre, ou seja, por um fato incrível, nenhum homem da tripulação dos contratorpedeiros se apercebeu da situação desastrosa em que se ia lançar a 11ª Flotilha.

Brasileiro, podes ficar tranqüilo: a tua Marinha, irmanada ao teu Exército e à tua Aeronáutica, disposta sempre estará a tudo emprestar pela tua Família, pela Honra, Integridade e Instituições do teu País.

Os Povos são e fortes, as Nações másculas e livres, amam suas Esquadras a imagem de sua Própria existência.

RUY BARBOSA

“Cartas de Inglaterra”

II — NOTÍCIAS DE TODOS OS MARES

Tenente BRANDÃO

1 — O grupo de estudos do Pentágono está analisando propostas de uma grande esquadra de pequenos aparelhos — ao custo aproximado de 1/8 dos submarinos-padrão, que poderiam afundar os submarinos soviéticos, em suas próprias águas. Os novos e pequenos submarinos atômicos, guarnecidos por 12 homens, serão uma resposta à crescente esquadra russa submersa.

2 — O Skipjack foi ao mar no dia 8 de março e percorreu 3.100 milhas em experiências, das quais 2/3 submerso. Bateu nessa viagem os recordes mundiais de velocidade (acima de 40 nós) e de profundidade (mais de 400 pés). Sua tripulação é de 12 oficiais e 108 praças.

3 — A Marinha Americana planeja o início da instrução de 1.200 praças em submarino nuclear, em turmas de 300 alunos, cada uma. Novecentos virão da esquadra de submarinos em operações. Os outros 300 serão selecionados entre os mais avançados das classes básicas de submarinos.

Aquêles que cumprirem o programa terão oportunidade de se tornarem oficiais, sub-oficiais ou serão promovidos de graduação.

O curso escolar é dividido em dois períodos. O primeiro de 21 semanas, será feito em uma escola de seleção em New London ou Mare Island. Cerca de 200 irão para a costa Leste e 100 para Oeste. Os que tiverem demonstrado uma boa base em matemática e ciências, terão maiores facilidades durante o curso.

Depois da fase escolar, os graduados irão para a instrução de reatores em Arco, Idaho, West Milton, Nova York ou New London, onde ficarão seis meses. Ao terminar este último período, o graduado recebe um título de operador de reator, dado pela Comissão de Energia Atômica. Dali serão mandados aos novos submarinos ou navios da esquadra para instrução operacional.

4 — Os primeiros estudos do avião Fouga CM 175 "Magister" começaram em maio de 1954 e terminaram a favor de um avião de instrução para caça de navio-aeródromos. A introdução no convés em ângulo e do sistema de pouso pelo espelho, levaram à escolha do avião adaptado para esses métodos (em especial, boa visibilidade) e as características necessárias de um avião de navio-aeródromo — pequenas velocidades de catapultagem e de pouso.

A escolha da Marinha recaiu no Fouga CM 170 R, já em serviço nas forças aéreas da França, Alemanha, Bélgica e Holanda, e, em breve, Finlândia e Israel, que lhes está dando resultados satisfatórios. Este avião foi adaptado para uso pela Marinha Americana e tomou a designação de CM 175. Sua adaptação incluiu o seguinte:

a) Instalação do gancho de pouso e da catapulta e, também, um indicador auditivo de velocidade que permite ao piloto conhecer melhor a sua velocidade de pouso;

b) Reforço do trem de pouso;

c) Instalação de um "canopy" deslizante para maior segurança em caso de queda ou acidente no navio-aeródromo;

As principais missões deste avião na aviação embarcada serão:

a) A chamada escola de transição para os futuros pilotos de caça destinados a voar Aquillons e Stendards;

b) Dar instrução especializada a bordo dos navios-aeródromos Clemenceau, Foch e, mesmo, do Aeromanches que foi modernizado para lançar o Fouga;

c) Escola de lançamento de engenhos-foguetes. É de se notar que um avião tipo Fouga custa 1/3 menos do que um avião de caça.

Eles já pousaram nos navios-aeródromos ingleses Bulwark e Eagle, e no dia 4 de dezembro fizeram experiências de pouso no Arromanches. A sua adaptação a este tipo de navio-aeródromo ligeiro é tão perfeita, que isto poderia interessar aos países equipados com velhos navios-aeródromos ingleses, que têm sido modernizados.

Podemos adiantar algumas características do avião:

Envergadura — 12,14 m;

Comprimento — 10,20 m;

Peso máximo de catapultagem — 3.450 kg;

Peso máximo de pouso — 3.100 kg;

Dois turbojatos Turbomeça Marbore IIB com um impulso de 400 kg cada;

Dois assentos em "tandem", tendo o instrutor no posto de traz um periscópio para visibilidade à frente;

Velocidade média de pouso — 96 nós;

Velocidade máxima — Mach 0.83 ou 400 nós.

5) A Marinha Americana estabelecerá no próximo ano um sistema de comunicações entre Washington e Pearl Harbor, por meio da lua. É conhecido como "Projeto Relay-Lua de Comunicações" e terá muito maior capacidade que os convencionais sistemas atuais. Ele é o resultado de nove anos de trabalhos do Laboratório Naval de Pesquisas. O sistema opera do seguinte modo:

— Os sinais de rádio são transmitidos de Maryland ou Havaí, por meio de grandes antenas de 84 pés de diâmetro e em forma de salsichas;

— Os sinais refletem-se na lua e são recebidos em antenas parabólicas semelhantes, em Havaí ou Maryland, no tempo de 1,5 segundos, depois de percorrer a distância de 460.000 milhas. Há uma única limitação no sistema, é que o contato só pode ser mantido quando a lua estiver visível, tanto no Havaí como em Maryland. Assim o contato rádio diário variará de 4 a 14 horas, dependendo da órbita da lua. O novo sistema trará as seguintes vantagens:

— não é prejudicado pelos ruídos causados na ionosfera;

— é, praticamente, invulnerável à interferência. Para interferir o inimigo precisará ter uma estação bloqueadora dentro de poucas milhas das estações transmissora e receptora ou emitir sinais da mesma frequência. Caso esta técnica seja usada, o sistema poderá rebater mudando frequências em poucos segundos;

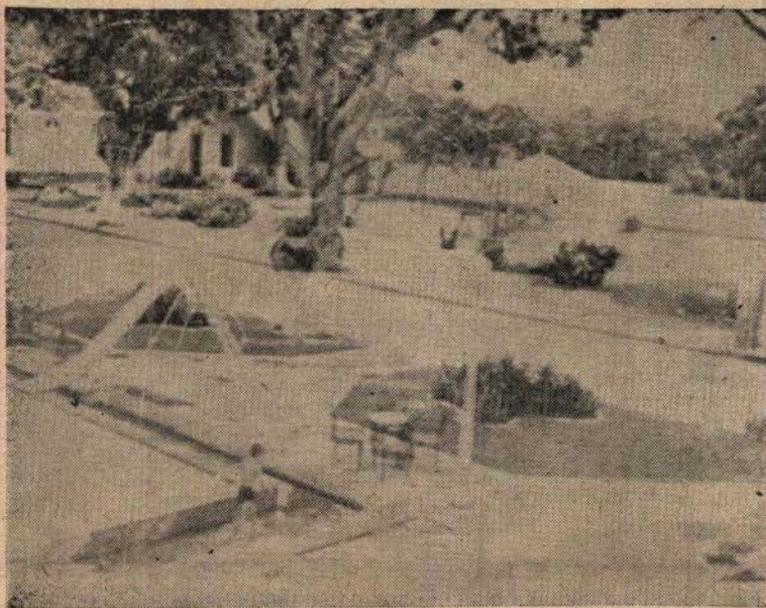
— opera, em um vasto e novo espectro de frequência dentro dos atuais e inúmeros canais de comunicações de longo alcance.

O Laboratório de Pesquisas Navais experimentou frequências de 30 a 3.000 megaciclos e ainda não encontrou limite para as frequências que podem ser enviadas à lua.

Além disso será possível enviar mensagens simultâneas em muitas e diferentes frequências.

III — O QUARTO DISTRITO NAVAL

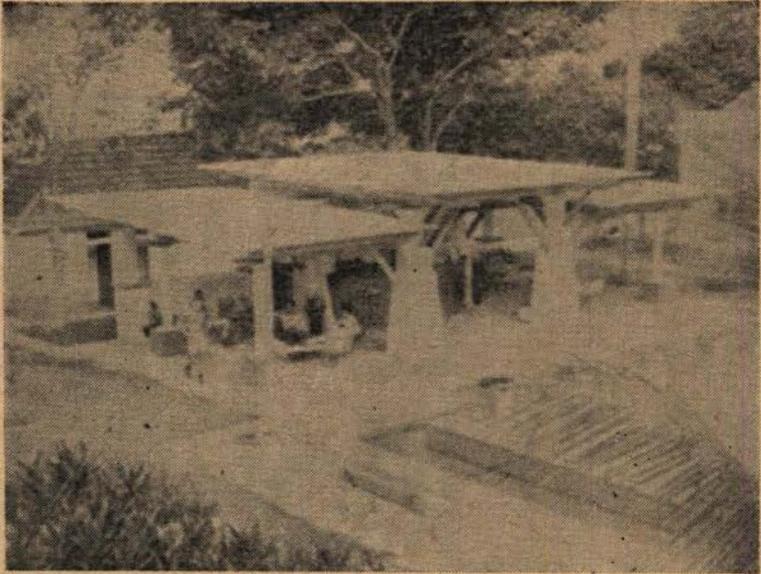
Criado pelo Decreto-lei de 17 de outubro de 1941, sob n. 3.726, o Quarto Distrito Naval, que se denominou na data de sua instituição Comando Naval do Amazonas, e passou mais tarde a Comando Naval do Norte, nasceu do velho e tradicional Arsenal de Marinha do Pará, já antiquado e sem a necessária eficiência, o qual foi extinto, depois de mais de um século de atividades, instalado no terreno concedido pela Carta Régia de 11 de junho de 1761, cento e quatro anos antes e no mesmo dia onde a História Naval das Américas registra seu feito maior — a Batalha de Riachuelo.



Aspecto da alamêda principal da área da sede do Comando

Tendo como seu primeiro comandante o ilustre marinheiro — Contra-Almirante — Eduardo Augusto de Brito Cunha, cuja posse se verificou a 5 de janeiro de 1942, o Quarto Distrito Naval nesses quatro lustres de atividades tem sido, no extremo setentrião do país, sob a patriótica orientação dos dezoito comandantes que teve até o presente, um núcleo de constante e profícuo trabalho, uma permanente afirmação da presença da gloriosa Marinha de Tamandaré, da foz do Amazonas às mais longínquas e recusadas fronteiras do Brasil norte, quase às fraldas dos contrafortes andinos.

De sua criação, extinto o Arsenal, ampliaram-se os setores da Marinha, com a organização da Base Naval de Val-de-Cães, principal escopo objetivado, quando transformadas, em 1942, as oficinas do Departamento extinto, em oficinas mistas, primeiro passo àquela época para o surgimento de uma base naval na Amazônia, hipótese então formulada pelo saudoso Almirante Gustavo Goulart, que lembrava às autoridades navais a conveniência de serem adquiridos terrenos entre Belém e Pinheiro (atual Icoaraci), mais ou menos, justamente, a situação atual da BNVC.



"Kar-Bar" junto à piscina

Coube ao Almirante Brás Paulino da Franca Veloso a missão de ser o encaminhador da solução para o problema da criação da Base, surgindo ainda o reerguimento da Flotilha do Amazonas e conseguindo a incorporação ao 4º DN de três navios cujos capitães aqui chegava a 24 de dezembro de 1948. A 11 de junho desse mesmo ano fôra recebida a área destinada à futura Base, cedida pelos SNAPP.

Foi ainda nesse ano produtivo de 1948 que se instalaram na sede do Distrito os serviços da AMSA, a benemérita e humanitária organização que minora sofrimentos, conforta e auxilia a centenas de famílias de servidores, nos seus vários setores especializados no campo da Saúde. Foi reiniciada ainda, nesse ano, já sob a responsabilidade da Marinha, a monumental obra que é o Dique Sêco, iniciada pelo Ministério da

Viação, mas que, sem essa transferência de responsabilidade, não teria passado, certamente, da fase inicial.

A Praça "Chefe-de-Esquadra Carneiro da Rocha", fronteira à sede do Distrito, era uma vasta área sem cuidados, que foi transformada na bela Praça -Almirante Tamandaré, chamada atualmente 11 de junho. nela fazendo-se inaugurar, a 14 de dezembro de 1948, um busto de bronze do Patrono da Marinha, trabalho de alto valor artístico devido ao AM da Ilha das Cobras.

A par de suas atividades no que concerne aos problemas navais do seu encargo, o 4º DN tem realizado obra digna de registro fazendo navegar os seus navios pelos rios interiores, levando aos brasileiros de longínquas paragens a alegria de confraternizar com seus praticos marujos, investindo-lhes novo sentido de Pátria e de amor ao Brasil. Hoje, quando uma das nossas corvetas navega em um dos rios dessa imensa rede fluvial da bacia amazônica, já não se surpreende ao ver estendidas, nos portos de serigais ou de pequenos grupos de população, faixas de saudação à Marinha que o cabloco amazônico aprendeu a querer bem com entusiasmo sincero.

O Quarto Distrito Naval é um setor da Marinha que evolui constantemente.

Cada comandante busca sempre ampliar o trabalho de seu antecessor, levando a termo novas obras, melhorando esta ou aquela dependência, porporcionando aos servidores, militares e civis, ambiente de trabalho condigno.

VELHO SONHO QUE SE CONCRETIZA

Uma velha, velhíssima aspiração da Marinha na Amazônia era, e isso desde os albores do século, obter um hospital que fôsse capaz de atender às finalidades mínimas exigíveis num estabelecimento dessa ordem.

A antiga Enfermaria, herança do velho Arsenal de Marinha do Pará, apesar de todo esforço, boa vontade, de dedicação dos muitos competentes diretores, que por ela passaram, apoiados sempre, sem quaisquer restrições pelos comandantes do Distrito, vinha prestando, serviços, mesmo sem possuir os requisitos mínimos, indispensáveis a uma casa de saúde.

Reformas várias foram feitas. Melhoraram-se tanto quanto possível as instalações e seus encargos foram bastante aumentados com a criação da AMSA, que presta assistência pré-natal, obstétrica e pediátrica, além de clínica geral. Entretanto, não se possuía um hospital à altura do vulto das atividades da Marinha, com todo o pessoal do Comando, BNVC e navios da Flotilha.

O atual comandante do Distrito ontra-Almirante — Luiz Fernandes Barata, conseguiu, afinal, conquistar para a Marinha sediada em Belém o hospital que há tanto tempo vinha sendo ansiosamente esperado e isso graças à elevada compreensão do nosso ex-Ministro, Almirante Alves Câmara.

O novo Hospital Naval de Belém, por si só atesta o alto descortino administrativo, a visão esclarecida e o sentido humano dado por um grande chefe a um setor importante da Marinha de Guerra que, utilizando verba destinada à construção da sua própria residência, preferiu dotar o Distrito sob seu comando de um hospital onde pudesse melhor atender aos seus doentes, afastando-os de onde antes se encontravam, em precaríssima situação.

Para levar a cabo essa realização, dada a estrita economia no dispêndio de verbas, fugindo a todo o gasto que não o indispensável, resolveu o Contra-Almirante Barata aproveitar o prédio quase novo, construído em 1951, para residência de SOs e SGs solteiros, ampliando-o e adaptando-o racionalmente às novas finalidades, para nêle instalar-se um verdadeiro hospital.

A antiga Enfermaria, chtëão no 2º andar de um velho edifício depois de obras de adaptação e reestruturação completas, depois de uma reforma radical, passou a ser a residência dos suboficiais e sargentos, com a vantagem de que para êsse fim, tem melhores acomodações, pode alojar número muito maior de homens, se preciso fôr.

O novo Hospital Naval de Belém é obra definitiva, pode ser apresentado como um nosocômio completo, onde todos os Serviços de Saúde se processarão eficientemente.

Para isso, contou o comando do Quarto Distrito Naval com uma equipe de auxiliares imediatos que lhe deram a leal e necessária colaboração, destacadamente o Capitão-de-Corveta — Alfredo Álvaro Canongia Barbosa, oficial dinâmico e eficiente supervisor das obras realizadas, e Capitão-Tenente (MD) — Dr. Wilton Barros Barroso que, como chefe do Serviço de Saúde, orientou a parte técnica dos trabalhos, quanto às instalações.

Eis, em síntese, o que é o Quarto Distrito Naval, num pouco de sua brilhante história e na obra dos seus grandes comandantes.