



MARINHA

Coordenador: Ten da Armada A. BRANDAO DE FREITAS

I — A TRAGÉDIA DO CRUZADOR "BAHIA"

Capitão-de-Corveta CARLOS JOAQUIM MAGALHÃES

Estávamos em princípios de julho de mil novecentos e quarenta e cinco. — O cruzador *Bahia* rumava para um ponto determinado, no Atlântico norte, a fim de dar apoio a uns movimentos de tropas, que se faziam da Europa para a África. A Segunda Grande Guerra havia terminado há pouco tempo; mas, mesmo assim, os navios brasileiros, juntamente com outras unidades americanas, ainda mantinham o serviço de patrulha no mar.

Quando o *Bahia* deixou o pôrto de Recife — aliás pela última vez — o mau tempo reinante parecia o prenúncio da sua próxima catástrofe.

Dias depois, navegava-se ao largo da ilha de Fernando de Noronha. O tempo havia melhorado e todos os elementos da tripulação preparavam-se para os festejos da passagem pelo Equador. Agora, com a Segunda Conflagração Mundial terminada, podia-se escutar rádio, fazer projeção de cinema e não havia mais restrições quanto à iluminação de bordo.

Foi, entretanto, naquela manhã do dia quatro, que tiveram início os acontecimentos, que enlutaram a nossa Marinha por tanto tempo — Longe estavam todos de imaginar qualquer sorte de acidentes desagradáveis, justamente naquela ocasião quando os perigos decorrentes da guerra haviam cessado.

Tudo começou com um exercício de artilharia dos muitos que se faziam a bordo. Segundo os depoimentos feitos na época, a causa da desgraça foi um projétil de uma das metralhadoras, que alcançou o local

onde se alinhavam as bombas de profundidade — Fazia-se pontaria num alvo baixo, que havia sido lançado na água.

Naquele instante, o *Bahia* foi sacudido por uma violentíssima explosão — o fogo se havia transmitido também aos paíóis de munição — O susto, o choque nervoso, que todos sentiram, foi algo que ultrapassou, em violência, tôdas as emoções juntas, vividas pelos homens do mar, naquela época.

No convés, viam-se corpos de marinheiros despedaçados; e, dos compartimentos inferiores, muitos não puderam regressar.

Durante os poucos minutos que o navio levou para desaparecer, foi suficiente para que se lançassem ao mar grande parte dos recursos de salvamento disponíveis.

O *Bahia*, segundo se afirmou, submergiu de pé (com a proa levantada), levando consigo, para o fundo mar, cêrca de cento e poucos homens de sua tripulação, contando com a maioria dos oficiais, inclusive o próprio comandante. Alguns dos que se salvaram, no material flutuante jogado na água, ainda tiveram ânimo de dar vivas ao velho cruzador, à proporção que êle afundava.

As cenas altamente dramáticas vividas pelos náufragos, reunidos em cima das balsas e dos tambores de óleo, que foi tudo que restou do navio, constituem o segundo capítulo de uma história que seria escrita mais tarde. Quinze balsas reuniam cêrca de duzentos e setenta náufragos; tôdas elas suportando mais ou menos o dôbro da lotação.

Depois dos primeiros momentos, que se seguiram ao afundamento do *Bahia*, procurou-se fazer um levantamento da situação. Conseguiu-se salvar algumas caixas, cheias de alimentos e diversas quartolas de água doce. As condições físicas e o moral dos homens é que era precário; muitos encontravam-se feridos, outros em estado de grande excitação nervosa, de grande abatimento; mas havia, por outro lado, alguns que se mantinham com certa serenidade e que comandavam as ações. Dois dos quatro oficiais, sobreviventes da explosão, procuravam animar o pessoal, dizendo que todos possivelmente seriam recolhidos pelo cruzador brasileiro, o *Rio Grande do Sul*, que deveria estar por aquelas águas dentro de uns poucos dias.

Como havia sinais de que as balsas estavam sendo arrastadas por uma corrente marítima, sugeriu-se que se remasse para o ponto aproximado do naufrágio. Assim sendo, ficar-se-ia provavelmente sôbre a derrota, que seria seguida pelo *Rio Grande do Sul*. Foi aí que se notou a presença de dois aviões passando sôbre o local onde se achavam as balsas.

Derradeira esperança!... Apesar de todos os esforços, de todos os acenos, os náufragos não foram avistados...

Por outro lado, a desgraça parecia acompanhar aquêles infelizes. Lá para as tantas, êles se viram situados no meio de uma área extensa, coalhada de caravelas (*). A situação em que êles se encontravam,

(*) Caravela é um animal marinho que exerce uma ação cáustica — Queimadura —, quando em contacto com a pele humana.

com as balsas semi-submergidas em consequência do excesso de peso, propiciou a ação malévola daqueles animais. Muitos marinheiros chegaram a ficar com as pernas e com os braços em chagas.

Horas depois, morre o primeiro naufrago, vítima dos ferimentos da explosão; suas roupas foram retiradas, para serem aproveitadas, e o corpo lançado ao mar, com todo o respeito que o momento exigia.

No céu já desapareciam os últimos sinais de luminosidade; começava a noite, tenebrosa, trazendo o pavor, a angústia, para aquêles punhado de marinheiros. Muitos gemiam de dores, alguns gritavam parecendo ter perdido o senso, e outros debulhavam-se em lágrimas, ante a expectativa da morte lenta que se aproximava. Para evitar que as balsas se perdessem uma das outras, procurou-se amarrá-las, usando-se alguns pedaços de corda. Depois, como os trancos que elas davam sôbre as ondas eram violentos, procurou-se reforçar as suas amarrações, usando-se os próprios cintos das calças do pessoal.

Os marinheiros, molhados como estavam, cheios de frio, de sofrimentos, perdidos na imensidão do Oceano, começaram a dar mostras de desespero, com os primeiros casos de loucura. Um dêles lança-se na água, dizendo estar avistando um dos nossos navios, e desaparece rapidamente, tirando tôda a possibilidade de ser recolhido pelos colegas.

A influência maléfica dêsse primeiro caso foi terrível! Em outra balsa, dois outros marinheiros enlouquecem também e começam a agredir-se mutuamente. Para evitar que cometessem novos desatinos, foram amarrados pelo pessoal, que se mantinha ainda calmo e esperançoso. E assim, com as mãos e os pés atados, passaram o resto da noite encolhidos no estrado da balsa. No dia seguinte, para surpresa de todos, foram encontrados mortos na posição em que ficaram.

Depois dessa noite, e logo às primeiras horas da manhã, um dos oficiais determinou que fôsse feita a distribuição dos alimentos. Seria a primeira refeição. Comeram-se algumas bolachas e distribuiu-se um gole de leite condensado para cada um. Mas, para desalento geral, verificou-se que a água doce das quartolas se havia contaminado de água salgada... Aproximava-se, agora, nova forma de tortura — a sede — E, para maior ironia do destino, num lugar onde o manancial de água éra praticamente inesgotável!

No fim de algum tempo, notou-se que o local estava infestado de tubarões. Não existia a menor dúvida: os cadáveres lançados ao mar os haviam excitado. Alguns chegavam mesmo a roçar as barbatanas pelo casco das balsas. Deixou-se de apunhalá-los a fim de evitar que o sangue espalhado os atraísse em maior quantidade.

A sede concorria para provocar mais casos de loucura. Um dos marinheiros, munido de uma faca, foi interceptado quando ameaçava ferir um companheiro, para "beber-lhe o sangue". Dois outros, no início dos seus desatinos, andaram inutilizando parte dos alimentos; depois jogaram-se na água, para trocarem de balsa, e desapareceram logo em

seguida. Houve um, ainda, que causou profunda impressão nos demais companheiros; êle vinha remando, quando lá para as tantas, soltando o remo, disse: "êle já foi...". E afirmando que já ia também, atirou-se ao mar, afastando-se das balsas com largas braçadas. Segundos mais tarde, afundou-se e no seu lugar, tingindo a água, apareceram manchas de sangue...

Daí por diante, êsses mesmos casos iam sendo repetidos. Muitos continuaram ainda falecendo em consequência dos seus ferimentos. A falta de água doce e as restrições de alimentação concorriam também para agravar o estado de abatimento do resto do pessoal. Alguns mastigavam pedaços de cortiça para excitar a produção de saliva, entretendo a sede. Quando uma nova alva rompia, os olhares se entrecruzavam, como procurando descobrir quem seria o próximo a desaparecer para sempre...

Ora, ao final do quarto dia, apareceu algo no horizonte, que se assemelhava a uma embarcação. Todos os que dispunham de alguma energia puseram-se a remar, em direção ao objeto avistado, com os pedaços de madeira existentes.

Sim era de fato um navio!...

Houve logo gritos entusiasmados afirmando que se tratava do cruzador brasileiro, o *Rio Grande do Sul*. Aos poucos, entretanto, verificou-se o engano — era um cargueiro estrangeiro — Porém, o mais importante de tudo foi a onda de esperança que acabava de inundar a alma daquela gente...

Quando o navio se aproximou dos naufragos, pôde-se verificar que se tratava do *Balfe*, cargueiro inglês. Naquele momento, houve muita gente que chorou copiosamente de emoção. Alguns prorromperam em vivas, saudando o Brasil e a Inglaterra que acabava de os salvar.

À proporção que se recolhiam os naufragos, marinheiros de bordo do *Balfe* atiravam nos tubarões, que eram vistos rondando pela proximidade.

Os primeiros socorros foram ministrados ainda no convés do próprio navio inglês, enquanto se procuravam mais sobreviventes de outras balsas espalhadas. Houve uma delas que foi encontrada vazia, boiando ao sabor das ondas; todos os seus ocupantes tinham desaparecido...

Horas mais tarde, juntou-se ao cargueiro *Balfe*, um cruzador norte-americano, que auxiliou o tratamento de todos os homens que sobraram do vaso de guerra brasileiro. Alguns encontravam-se em estado grave, necessitando até de transfusão de sangue.

Dias depois, os naufragos chegaram ao pôrto de Recife. No cais, já se encontravam as ambulâncias, prontas para transportar os doentes para os hospitais navais. Viam-se também autoridades militares, gente de marinha e populares movidos pela curiosidade.

Na época de hoje, todos os sobreviventes do cruzador *Bahia* encontram-se reintegrados na vida social, porém, muitos dêles são portadores de neuroses, que se manifestam tôdas as vêzes que um acontecimento fortuito qualquer faz lembrar o naufrágio e aquêles quatro dias que se seguiram, tão dramaticamente vividos.

II — NOTÍCIAS DE TODOS OS MARES

Tenente A. BRANDÃO DE FREITAS

1 — ACADEMIA MILITAR DE ANÁPOLIS

A tradicional Academia acaba de adotar novo currículo escolar, nêe introduzindo as mudanças mais radicais, verificadas há quase meio século.

Assim, as disciplinas referentes a Caldeiras e Estabilidade dos Navios, que pareciam tão importantes, foram substituídas por Engenharia Básica, matemática e ciência, matéria que prima por aulas práticas, de acôrdo com as situações que deverão viver, os futuros oficiais.

Por outro lado, o Departamento das Armas, em vista das grandes mudanças haviđas no setor do armamento, incluiu as cadeiras de Computadores Digitais e Física Nuclear.

No setor cultural surgiram inovações interessantes, tais como, Teoria da Política, Literatura e Psicologia, tudo tendo em vista o preparo dos futuros almirantes norte-americanos.

2 — DESTROYERS COM MÍSSEIS

A Marinha Americana está construindo 18 destroyers com mísseis, ao custo de 36 milhões de dólares cada um (cêrca de 7 bilhões de cruzeiros).

Tais destroyers serão equipados com mísseis TARTER e com armas anti-submarinas de longo alcance, além de dois canhões de 5 polegadas. Os destroyers medirão cêrca de 130 metros de comprimento por 15 metros de bôca.

3 — CONTRÔLE DE TORPEDOS

Foi instalado no submarino nuclear GEORGE WASHINGTON, o primeiro a levar mísseis POLARIS, um sistema de contrôle de tiro Mark-112, de torpedo.

Tal sistema permite determinar a posição, a direção e a velocidade do inimigo. Resolve o problema de pilotagem e indica a solução no mostrador, cabendo ao operador, sômente, acionar a chave de disparo. Ainda, enquanto o torpedo percorre uma certa distância, o sistema mantém contrôle sôbre êle, modificando alguns elementos, se necessário.

A aparelhagem permite também, que aviões inimigos sejam detectados e, ainda, que os submarinos adversos sejam assinalados a grande distância.

4 — SUBMARINO NUCLEAR FRANCÊS

A construção do submarino nuclear francês está bem adiantada. Todavia, o problema relativo à força motriz ainda não está resolvido. Foram feitas diversas negociações com os EUA para que os técnicos franceses recebam as informações necessárias à construção de reatores, mas as firmas americanas preferem tomar a si o encargo de equipar o navio com turbinas de sua fabricação.

5 — SUBMARINO "TRITON"

Em novembro do ano passado foi incorporado à Esquadra Americana o submarino TRITON, tido como o mais poderoso do mundo.

É interessante assinalar algumas características do referido barco.

Podendo operar a altas velocidades, na superfície ou submerso, o TRITON desloca 5.900 toneladas, mede cerca de 150 metros de comprimento e custou perto de 22 bilhões de cruzeiros. Possui dois reatores que podem operar simultânea ou separadamente. É capaz de manter velocidade superior a 20 nós, na superfície ou submerso e é também, o primeiro submarino capaz de ser reabastecido ou de receber uma nova tripulação em pleno mar.

Lançado ao mar em agosto de 1958, o TRITON, passou um ano de duras experiências antes de ser incorporado à Esquadra, mas suas performances durante as provas por que passou, excederam a tôdas as expectativas.

6 — VENDA DE "FERRO VELHO"

A Frota de Reserva da Marinha Americana diminui dia a dia. A tendência é vender como "ferro velho" todos os navios construídos antes e durante a Segunda Guerra Mundial.

Em 1957 a Frota de Reserva contava com 1.523 embarcações e, no momento, não possui mais de 1.100 navios, todos impróprios para a guerra moderna.

Durante os próximos meses a Marinha pretende retirar da ativa cerca de 150 navios, incluindo-se entre eles, 23 cruzadores, 15 transportes e 5 encouraçados da década de 1920. A maioria das embarcações da Reserva da Marinha é vendida como "ferro velho" às nações estrangeiras. Em novembro próximo passado, nada menos de 5 navios-aeródromos foram levados para o Japão, onde estão sendo desmontados para serem utilizados nas fornalhas industriais.

A causa dessa política reside na economia que a Marinha tem de fazer para adquirir novos navios. Em 1959 despendeu perto de 30 bilhões de cruzeiros só na conservação de navios excessivamente velhos.

Baseada na despesa efetuada, verificou a Marinha que modernizar os navios estava se tornando proibitivo e que, em vista de tais gastos a

construção de novos navios, para fazer face às ameaças dos submarinos nucleares, armados com mísseis, estava sendo prejudicada, pois o atual emprêgo de foguetes e mísseis em lugar de canhões, implica numa variedade de equipamento eletrônico de alto preço.

No momento, a Esquadra ativa americana conta com 875 navios, mas em junho de 1960 só contará com 860 embarcações, de acôrdo com os planos orçamentários.

7 — O CRUZADOR NUCLEAR "LONG BEACH"

Segundo o cálculo de seus construtores, o cruzador LONG BEACH deverá estar pronto em março de 1960. O cruzador nuclear não levará um só canhão, diferindo assim dos outros cruzadores convertidos para conduzir mísseis. Seu convés, de 230 metros, será dotado de lançadores de mísseis e, no momento, está sendo projetado para êle, o seguinte armamento:

a) TALOS — míssil de ogiva nuclear, com alcance superior a 1.000 quilômetros, para ser disparado de uma plataforma dupla contra aviões lançadores de mísseis ou bombardeiros pesados de longo alcance. O LONG BEACH deverá ser dotado de mais de 50 destes mísseis.

b) TERRIER — duas plataformas duplas avante e a ré, lançarão êste míssil superfície-ar de 18 quilômetros de alcance e de ogiva de alto explosivo. O cruzador levará mais de 100 destes mísseis.

c) ASROC — uma plataforma a meio do navio disparará o míssil anti-submarino.

d) TORPEDOS — tubos a meia nau, de ambos os bordos, lançarão os torpedos MARK-44, anti-submarino.

e) POLARIS — se instalados no LONG BEACH, serão lançados de tubos situados acima do convés. Três dos mísseis poderiam ser estocados nos tubos e outros cinco nas proximidades.

Assim equipado, o LONG BEACH será mais que um poderoso navio e nos anos vindouros será o possível líder de uma grande armada que, sôzinha, poderá manter o equilíbrio de um mundo esmagado pela Bomba-H.

8 — SUBMARINOS RUSSOS

No momento, a URSS tem, pelo menos, 6 submarinos com mísseis balísticos, operando dentro do alcance do continente dos EUA, sendo 3 no Atlântico e outros 3 no Pacifico.

9 — NAVIOS BRITÂNICOS

O Almirantado Britânico deu a conhecer as fotografias dos navios de classe COUNTY, equipados com mísseis guiados. Quatro destes navios terão os nomes de HAMPSHIRE, DEVONSHIRE, KENT e LONDON. Eles conduzirão armamento misto constituído de canhões automáticos de 4,5

polegadas e mísseis SEA SLUG e SEACAT. O primeiro, a combustível sólido, possui grande alcance e é capaz de ser usado contra alvos de superfície ou aéreos. Será lançado de uma plataforma triplice, colocada no convés. O SEACAT, destinado a substituir o canhão de 40mm, como arma de defesa aérea imediata, será lançado de plataformas duplas ou quádruplas montados em torno da chaminé; de vante. Os navios dessa classe também possuem plataforma para levar um helicóptero anti-submarino, provavelmente do tipo WESTLAND-WESSEL.

Os novos navios estarão prontos em 1962 e levarão turbina a gasolina e máquina a vapor de construção excepcionalmente reduzida e leve.

10 — TRANSPORTE ANFÍBIO

O LVTUX-2, novo tipo de transporte anfíbio americano, tornará desnecessária a descarga de equipamento pesado em praias expostas ao fogo inimigo.

Completamente flutuante e capaz de atravessar bancos de areia, recifes e praias, o transporte pode andar a 15km na água e a 30km em terra. Tem capacidade para conduzir carros de combate pesados e canhões autopropulsados, mesmo em terreno acidentado, pantanoso ou escorregadio.



Caixa de 100 Comprimidos

DOR - GRIPE - RESFRIADOS

RODINE

A boa enfermeira



A marca de confiança

R-106-160