

NESTA EDIÇÃO

- ✿ A Marinha Mercante Brasileira e Transpetro – 1
- ✿ O Barco “Jurupaná” – 1
- ✿ O Ataque ao Pacote Brasileiro “Uberaba” – 2
- ✿ Túnel do Tempo – 8

A MARINHA MERCANTE BRASILEIRA E A TRANSPETRO

A Transpetro, subsidiária da Petrobras, é hoje a maior empresa armadora brasileira. É também uma referência na Marinha Mercante pela resistência em manter a nossa bandeira tremulando em seus navios e os nossos tripulantes em seus postos de trabalho. É uma empresa que teima em ter esperança.

Lamentamos que a Petrobras tenha que afretar cerca de duas centenas de navios tanques para transportar sua produção. Respeitamos aqueles que discordam da nossa opinião, mas será que o Brasil não tem condições de transportar, com os nossos tripulantes e com bandeira brasileira, o petróleo e seus derivados que produz?

Será que precisamos chamar as bandeiras de conveniência, verdadeiras bandeiras de aluguel, para substituir o nosso pavilhão nas adriças e mastros dos nossos navios? Será que apesar do respeito que merecem esses trabalhadores, precisamos convocar filipinos, croatas, coreanos e outros estrangeiros para substituírem os nossos tripulantes?

Acreditamos que existam dificuldades, mas não cremos em problemas sem solução.

Enquanto isso, a Petrobras segue o seu processo desenvolvimentista com a descoberta do pré-sal e outras bacias petrolíferas offshore. Hoje o petróleo é para o nosso país o que no passado foi o café: “uma pepita de ouro no garimpo da

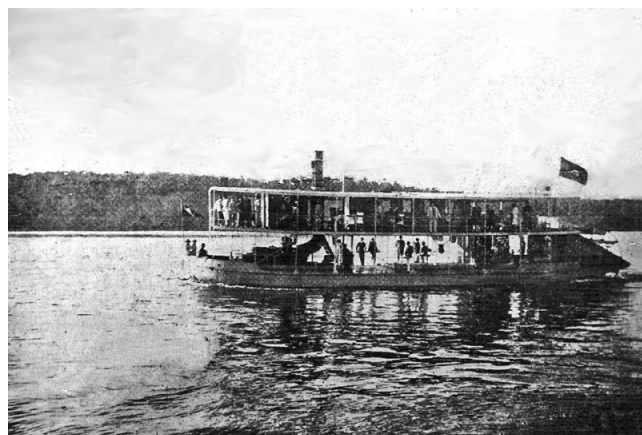
esperança”, segundo as palavras de Roberto Campos. Ainda assim, falta muito para substituir os navios afretados que consomem anualmente bilhões de dólares de nossa exaurida economia.

CLC Alvaro José de Almeida Júnior
presidencia@centroscapitães.org.br

O BARCO "JUPARANÃ"

Rubem Braga

Apresento-vos um navio que não é dos maiores do Mundo: tem 26 metros de popa à proa, e 6 de largura. Está sendo todo pintado de branco. Assim ficará mais bonito. Estão sendo arrumados seus 8 camarotes, e também seu bar com uma boa geladeira. Foi lançado à água em 1926, mas agora está todo renovado, e galante.



O BARCO “JUPARANÃ” - 1927

Quereis fretar esse navio e nele navegar a vossa tristeza e o sonho vosso? Arranjo por 3 dias; e pagareis 800 cruzeiros por dia. Isso inclui, senhor, a lenha para o motor de 80 cavalos, e o pagamento dos 13 tripulantes, inclusive o papo cordial e a cachacinha fornecidos em seu próprio camarote, pelo comandante Pedro Pichim. Seu nome, tal como ficou registrado em Moscou, é Pedro

Epichim, e assim ele se assina; mas está acostumado a ser chamado de "seu" Pedro Pichim. O cozinheiro é bom, e não ficareis espantado ao reparar, por exemplo, que o timoneiro às vezes usa um enorme facão de mato pendurado no cinto. Nosso barco é muito florestal. Nele podereis subir de Regência do Rio Doce a Colatina e entrar em muitas lagoas, inclusive na maior e mais bela de todas as lagoas de água doce deste imenso Brasil, de água muito clara e muito funda, cercada de floresta imponente, com a Ilha do Imperador no meio, tendo uns 32 quilômetros de comprimento e, na maior largura, uns 5.

Nesse navio podereis levar, se tendes muitos amigos, até 300 pessoas, e se tendes muitos haveres até 25 toneladas de carga. Aconselho-vos a não levar tanto, pois se é verdade que o "Juparanã" cala, sem carga, apenas 55 centímetros, também é certo que seu casco se afunda na água mais 1 centímetro por 2 toneladas de carga; de maneira que, tendo muito peso, ele perde o que me parece ser seu encanto principal, que é a presteza e graça com que acode ao chamamento de qualquer bandeira branca na margem, encostando os peitos no barranco, como pata maternal.

Assim essa viagem de 130 quilômetros, desde a Barra até Colatina tem, na verdade, muito mais do dobro, não só pelo capricho do canal como pelo bom coração de nosso barco. Às vezes aparece uma bandeira branca à margem direita e outra à margem esquerda; e nem é bandeira direito, é um saco de algodão ou um simples lenço, qualquer farrapo branco chamando, mandando seu apelo da fímbria da floresta escura. E lá vamos costurando o rio, da margem norte à margem sul.

Quando anoitece, basta ao caboclo ribeirinho agitar uma lanterna ou lamparina, um simples tição bem aceso para que o "Juparanã mude de rumo e, com sua grande roda traseira batendo como um coração amigo, vá apanhá-lo na barranca humilde. E ele é amigo de suas irmãs menores, essas canoas do Rio Doce, canoas de peroba, cobí, vinhático, cerejeira, oiticica, araribá, seja de 20 metros de comprimento e quatro palmos e chave de largura, seja canoinha boeira que um menino guia. O canoeiro, do meio do rio, faz um sinal, e ele pára, delicado. O canoeiro vem vindo, e agita um papel na mão:

— Firmino, esta carta é para botar no Correio em Colatina...

E se o canoeiro viaja, sua canoa também vai.

Temos nesta viagem atadas a cada lado seis canoas compridas, e Pedro Pichim me diz que chega a levar trinta em suas ilhargas amigas.

Não é preciso comprar passagem, fica entendido que em cima é primeira classe e embaixo é segunda. Camarote e comida são pagos em separado. Pedro Pichim, o velho lobo do rio, leva na mão um caderno escolar onde toma nota do nome do passageiro e o preço da passagem: da fazenda "Maria Bonita" até a fazenda "Boa Esperança", ele calcula, por exemplo, 10 cruzeiros. Há 26 anos, desde que esse navio, vindo da Alemanha, foi montado em Colatina e lançado às águas do rio, que Pedro Pichim o comanda para baixo e para cima — e ajuda a pôr a mesa, oferece manga às damas e ingá às criancinhas, tão cheio de autoridade e tão simplesmente cordial, já com dois filhos homens na tripulação. Antigamente, diz ele que muitas vezes tinha de cobrar passagem de revólver na cinta, às vezes mesmo na mão, porque algum baiano de maus bofes resolvia fazer carinho no cabo do seu facão de mato e dizer que já tinha pago. "Então paga outra vez porque senão encosto o barco no barranco e você salta."

Quem sobe da Barra e vê, logo acima de Povoação, no lado norte, uma pequena sede de fazenda fazendo um claro no debrum escuro da mata e pergunta seu nome, lhe respondem: é o "Império da Boa Vontade". No dia azul em que esse império se estender pelo mundo, há de ter, como nau capitânia de sua grande Marinha de Paz, o barco "Juparanã", amigo de todas as bandeiras brancas.

CLC Alberto Pereira de Aquino
apanavigator2@gmail.com

O ATAQUE AO PAQUETE BRASILEIRO "UBERABA"

Em 1918, o "Uberaba" era um navio de passageiros que pertencia à frota da *Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro*.

Anteriormente, era o mercante alemão "Henny Woermann", pertencente à *Companhia de Navegação Woermann Linie*, que tinha linhas regulares para a África Ocidental.





O "UBERABA" AINDA COMO "HENNY WOERMANN"

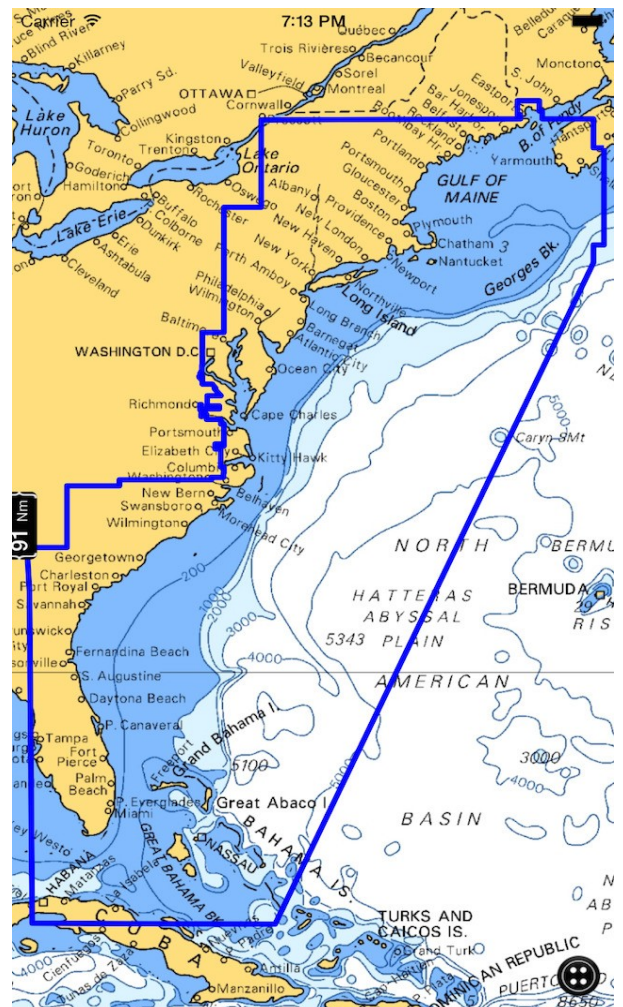
Em 1914, no início da Primeira Guerra Mundial, o "Henny Woermann" procurou abrigo no porto de Recife porque, na época, o Brasil era ainda um país neutro.

Mas, em 1917, com o torpedeamento de navios mercantes brasileiros, na Europa, e o apresamento, pelos alemães, do comandante do "Macau", CLC Saturnino Furtado de Mendonça e de seu fiel despenseiro Arlindo Dias dos Santos, que insistiu em acompanhá-lo e que nunca mais foram vistos, o Brasil declarou guerra à Alemanha e confiscou os seus navios, surtos nos portos brasileiros.

No dia 9 de agosto de 1918, sob o comando do velho marinheiro Capitão Francisco Rodrigues do Nascimento, o "Uberaba", em viagem de regresso, deixou o porto de Nova York.

Depois de navegar durante 24 horas, na manhã do dia 10, pelas 0900 horas, ainda em águas americanas, a umas 150 milhas do porto de partida, foi surpreendido por um grande submarino alemão.

Segundo testemunhas abalizadas, era um tipo moderno de cruzador submarino, de umas 3000 toneladas de deslocamento, regulando o tamanho do cruzador "Bahia" da nossa Marinha de Guerra.



COSTA LESTE DOS ESTADOS UNIDOS

O submarino alemão perseguiu o "Uberaba", atacando-o à considerável distância, disparando contra ele os seus dois possantes canhões, por 32 vezes.

Os projéteis estouravam sobre o paquete, procurando os artilheiros alemães inutilizar a estação radiotelegráfica e a popa, não conseguindo, porém, o seu objetivo.



CANHONEIO DO "UBERABA"



No início do ataque, o Comandante Nascimento mandou parar as máquinas, julgando tratar-se de um tiro de aviso, para o navio passar por algum tipo de inspeção, por parte de um destróier americano da Patrulha Costeira.

Mas, imediatamente, verificando que no submarino, estavam desmontando a chaminé falsa de lona que, à distância, ajudou a confundir o submarino, com um destróier, deu ordem de “toda força avante” e mandou içar a bandeira nacional.

Em seguida deu ordens para que todos a bordo vestissem o colete salva-vidas e os passageiros ficassem em local abrigado, próximo às suas respectivas baleeiras, que foram deixadas prontas para serem arriadas, no caso de necessidade. Na mesma ocasião foram emitidos sinais radiotelegráficos de socorro, indicando a situação e posição do navio.

Uma estação terrestre recebeu o aviso e informou que ia solicitar o auxílio pedido.

A ansiedade tornava-se apreensiva. Os minutos passavam sem ao menos uma informação sobre a chegada de navio de guerra americano, que viesse em socorro do navio.

As granadas alemãs caíam quanto os dois canhões do submarino alemão podiam atirá-las.

Finalmente foi recebida uma mensagem informando que quatro destróieres haviam partido, a toda força, para socorrer o “Uberaba”.

Na fuga empreendida pelo “Uberaba”, que executava uma rota de zig-zagues, para evitar as granadas do submarino, a distância entre os dois ia diminuindo e todos se perguntavam se os americanos chegariam a tempo de salvá-los.

Nesta situação aflitiva, para aumentar a pressão nas caldeiras, 25 marinheiros americanos, que viajavam como passageiros, ofereceram seus serviços e imediatamente foram ajudar os foguistas a alimentar as fornalhas.

Com admirável sagacidade e presença de espírito que o fizeram herói, pelos passageiros, o Comandante Nascimento manobrou o “Uberaba” com tanta destreza, que as balas e granadas caíam e estouravam afastados do navio, a bombordo e a boreste.

Toda vez que o Comandante Nascimento avistava os clarões dos tiros, dava ordem para carregar o leme a boreste ou a bombordo e o navio zig-

zagueava somente o necessário para evitar que os estilhaços de granadas e de *shrapnell* alcançassem o navio e ferissem ou matassem as pessoas a bordo.

Já se passavam duas horas, desde a emissão do pedido de socorro, quando o vigia, na posição arriscada do ninho de pega do mastro do traquete, avisou que destróieres no horizonte, estavam se aproximando, navegando à grande velocidade.

Bem tocante e indescritível foi a cena que então se passou quando os destróieres se aproximaram do paquete do Lloyd. Os passageiros fizeram uma manifestação de simpatia e agradecimento dando vivas e palmas às guarnições dos vasos de guerra *yankees*.



A aproximação dos destróieres foi feita tendo o navio do Lloyd como um obstáculo para a visão dos alemães, que só constataram a presença dos americanos, quando estes passavam pelo “Uberaba”.

Como sempre ocorre, nestas ocasiões, verificando que estava em perigo, enfrentando navios de guerra e não um pacífico e desarmado navio mercante, o submarino agressor mergulhou e fugiu ao combate.

Todos ficaram felizes em escapar do submarino alemão e muito gratos à Marinha de Guerra americana e ao Capitão Nascimento, por terem saído com vida e sem ferimentos desse incidente, que poderia ter ocasionado também a perda do navio.

O “Uberaba” sobreviveu à Primeira Guerra Mundial, mas em 1921, naufragou nos Baixios de Manoel Luis, no Maranhão.

Essa história poderia ter acabado aqui, mas em todo relato sobre afundamento de navios



mercantes, os historiadores sempre são zelosos e não se esquecem de identificar o submarino agressor e de mencionar o nome do seu comandante.

Agora que o ataque a um navio mercante não teve sucesso, devido a perícia do seu comandante e o auxílio dos navios de guerra americanos, os fatos caem no esquecimento porque não estão nos registros das patrulhas dos submarinos que, na internet, estão à disposição do pesquisador interessado.

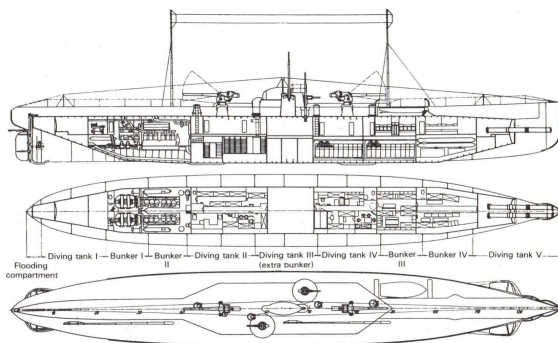
Assim com os dados que temos poderemos tentar identificar o submarino que atacou o “Uberaba” utilizando os dados contidos no “uboat.net”, para a Primeira Guerra Mundial (WW1), e verificar qual ou quais submarinos alemães estavam em patrulha, na Costa Leste Americana, no dia 10 de agosto de 1918.

Também é importante os dados fornecidos pelos tripulantes e passageiros do “Uberaba”, entre os quais estavam marinheiros e oficiais da Marinha de Guerra Americana, que viajavam como passageiros:

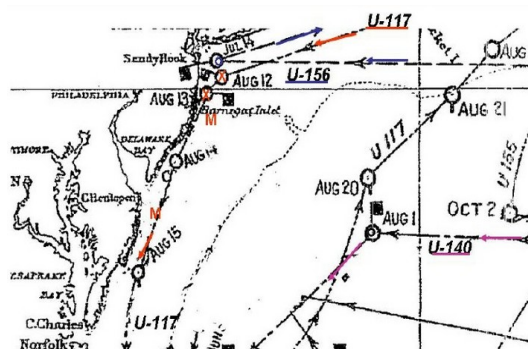
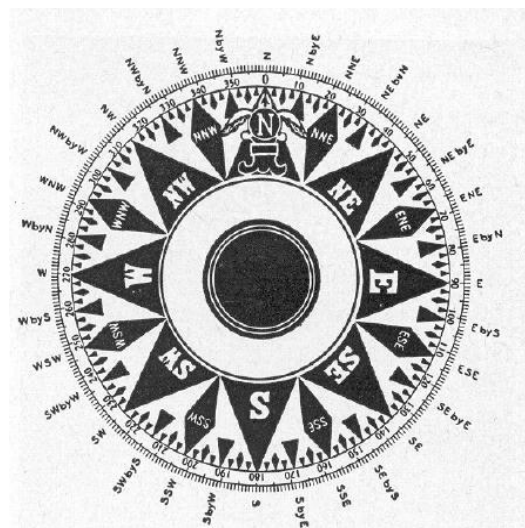
O submarino era grande, do tipo moderno de cruzador submarino, de umas 3.000 toneladas de deslocamento, possuía dois grandes canhões e o comprimento era próximo do comprimento do cruzador “Bahia”, da nossa Marinha de Guerra.

Com esses dados, foram selecionados os dois únicos submarinos alemães que se encontravam, naquela data (10 de agosto de 1918), na Costa Leste dos Estados Unidos, eram o U-156 e o U-117.

De acordo com o “uboat.net”, o U-156, no dia 11 de agosto de 1918, colocou ao fundo o navio mercante inglês “Penistone”, de 4.139 toneladas, em um local situado a 145 milhas náuticas a SW½S de Nantucket, posição bem próxima de onde ocorreu o incidente com o “Uberaba”, no dia anterior.



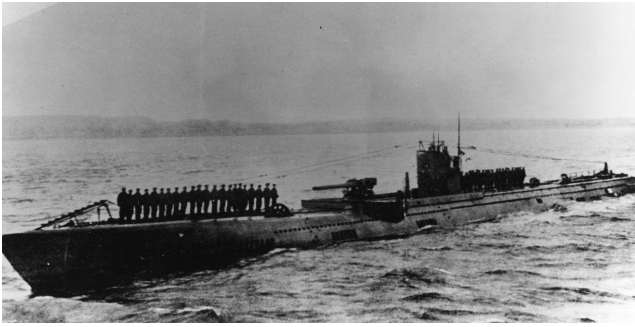
U-156



POSIÇÕES DO U-117 EM AGOSTO DE 1918

O outro submarino era o U-117, que era um lançador de minas, vindo do quadrante nordeste, com rumo próximo a SW, no dia 10 de agosto estava navegando ao largo do Cabo Cod, onde afundou várias embarcações pesqueiras estando, assim, longe do local, na data em que ocorreu o incidente com o “Uberaba”.





U-117

Assim só resta imputar ao U-156, sob o comando do capitão-tenente Richard Feldt, a participação frustrada no ataque ao navio mercante brasileiro “Uberaba”, no dia 10 de agosto de 1918, na Costa Leste dos Estados Unidos, tendo em vista que era o único submarino alemão, na área em que ocorreu o incidente.



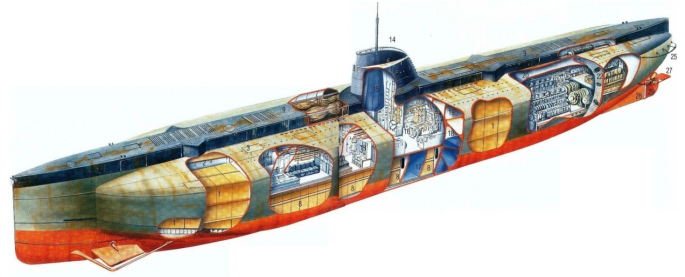
SUBMARINO U-156

Como curiosidade, será interessante acrescentar que dois submarinos do tipo do U-151 foram construídos com finalidade diferente dos demais, do mesmo tipo.

O “Deutschland” e o seu irmão o “Bremen” foram construídos, em 1916, como submarinos mercantes, pela Companhia Ozean-Reederei, subsidiária da Companhia de Navegação North German Lloyd (atual Hapag-Lloyd).



SUBMARINO MERCANTE “DEUTSCHLAND”



O “DEUTSCHLAND”

Não possuíam armamento e tinham uma capacidade de transporte de 750 toneladas de carga comercial.

A finalidade do seu uso era a de romperem o bloqueio que existia por parte dos navios da Marinha Real da Grã-Bretanha, que dificultava o tráfego dos navios de superfície.



O “DEUTSCHLAND” CHEGANDO A BALTIMORE EM 1916

O “Deutschland” fez duas viagens comerciais a portos dos Estados Unidos que, na época, ainda eram neutros.

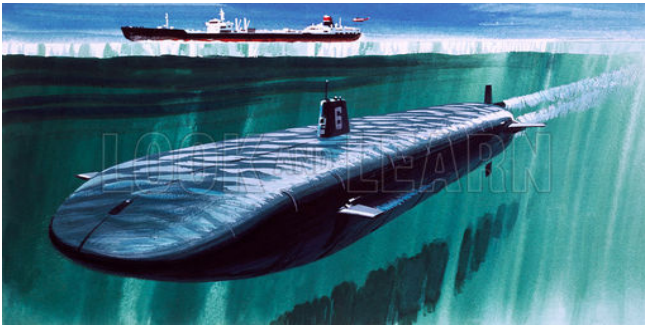
Só em 1917 é que recebeu armamento e foi comissionado na Marinha de Guerra da Alemanha, com a identificação U-155.

O “Bremen” se perdeu na sua primeira viagem comercial, com toda a sua tripulação, não tendo nunca feito parte da Marinha de Guerra da Alemanha.



O COMANDANTE PAUL KÖENING DO “DEUTSCHLAND” EM BALTIMORE – 1916





O FUTURO?

Atualmente, existem vários projetos relativos à construção de grandes submarinos nucleares cargueiros, com capacidade para navegar sob a banquisa polar nas rotas da Passagem do Nordeste e da Passagem do Noroeste do Oceano Ártico.



PASSAGENS DO NOROESTE E DO NORDESTE NO OCEANO ÁRTICO

CLC Alberto Pereira Aquino
apanavigator2@gmail.com

Para mais informações, contatar:

Centro dos Capitães da Marinha Mercante
Av. Rio Branco, 45, salas 1907/1908.
presidencia@centrodoscapitães.org.br
+55 (21) 2518-1638 | +55 (21) 2253-4623

O entusiasmo é a maior força da alma. Conserva-o e nunca te faltará poder para conseguires o que desejas.

Napoleon Hill



TÚNEL DO TEMPO

MEMÓRIAS DA MARINHA MERCANTE



CLC HORÁCIO DUARTE (LADO DIREITO) A BORDO DO CONTRATORPEDEIRO SERGIPE EM 26/10/1980 - OPERAÇÃO UNITAS, EMBARCADO COMO OBSERVADOR A CONVITE DA MARINHA DO BRASIL.

NAVIO "CAMBOINHAS" ENCALHADO NO LITORAL DO RIO SE JANEIRO, NA PRAIA QUE HOJE LEVA O SEU NOME.



CLC FRANCISCO CESAR GONDAR, AINDA IMEDIATO, NA COSTA RICA (PUERTO CALDERA, 1984) COM O NAVIO GRANELEIRO ALCYON DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO ALIANÇA AO FUNDO.

Colabore enviando suas imagens históricas para nossas próximas edições pelo e-mail contato@centroscapitães.org.br.

