

A BAIXA DO

CRUZADOR, "TAMANDARÉ"

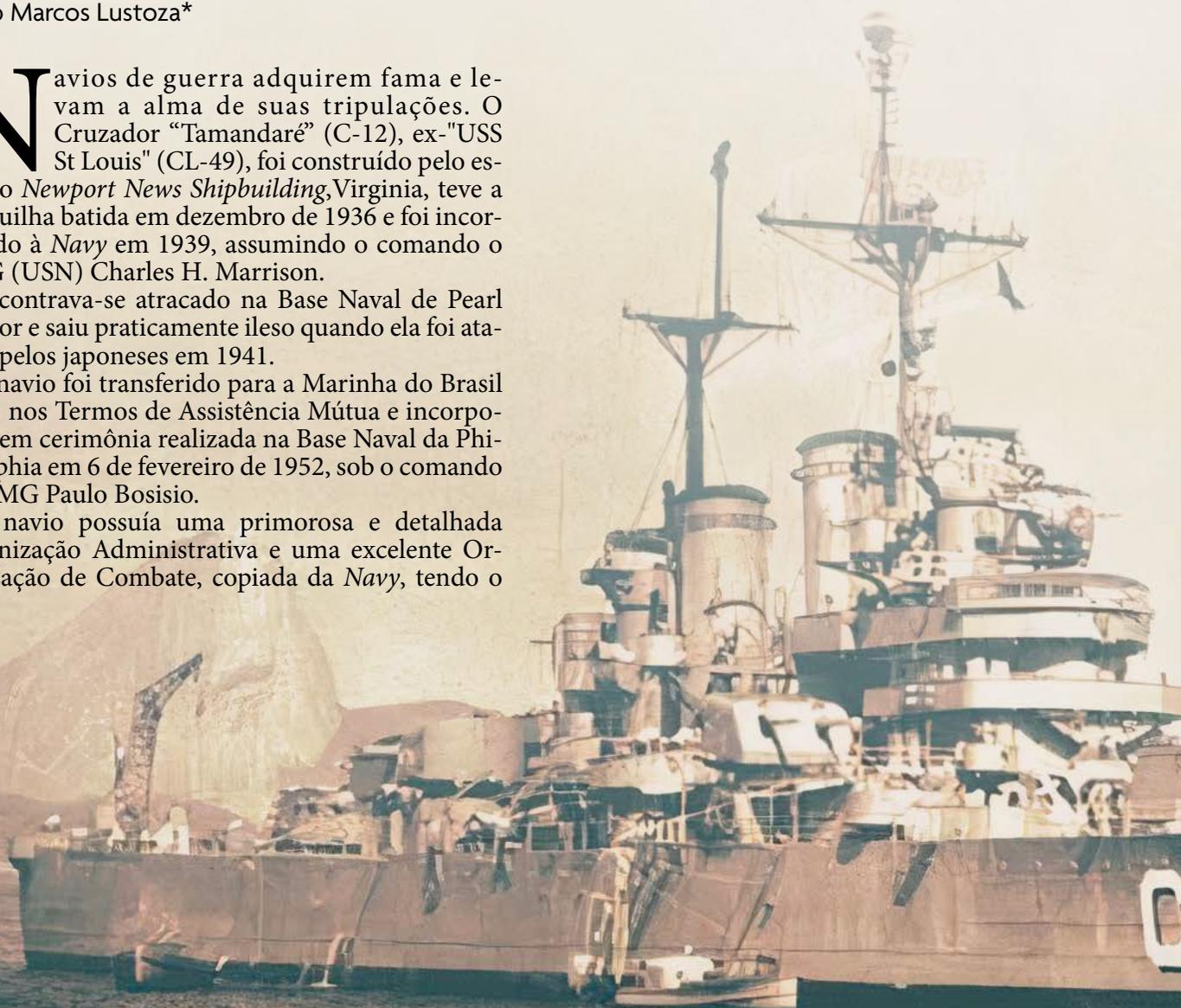
Paulo Marcos Lustoza*

Navios de guerra adquirem fama e levam a alma de suas tripulações. O Cruzador "Tamandaré" (C-12), ex-"USS St Louis" (CL-49), foi construído pelo estaleiro *Newport News Shipbuilding*, Virginia, teve a sua quilha batida em dezembro de 1936 e foi incorporado à *Navy* em 1939, assumindo o comando o CMG (USN) Charles H. Marrison.

Encontrava-se atracado na Base Naval de Pearl Harbor e saiu praticamente ileso quando ela foi atacada pelos japoneses em 1941.

O navio foi transferido para a Marinha do Brasil (MB) nos Termos de Assistência Mútua e incorporado em cerimônia realizada na Base Naval da Philadelphia em 6 de fevereiro de 1952, sob o comando do CMG Paulo Bosisio.

O navio possuía uma primorosa e detalhada Organização Administrativa e uma excelente Organização de Combate, copiada da *Navy*, tendo o



Cruzador funcionado como um verdadeiro navio-escola para várias gerações de oficiais e praças.

Episódio histórico marcante a serviço da MB foi a sua participação no Movimento de 11 de Novembro de 1955, quando, na saída da barra da Baía da Guanabara, estando a bordo o Presidente da República em exercício, Carlos Luz, sofreu intenso tiroteio da Fortaleza de Santa Cruz, em Niterói, e do Forte de Copacabana. Devido a manobras evasivas ou por falta de pontaria dos agressores não foi atingido. Mais tarde, o Exército Brasileiro (EB) declarou que quis apenas assustar os irmãos de armas. Consta que o cruzador não revidou os tiros por ordem do Presidente da República, a fim de não ocasionar baixas indesejáveis de civis e militares na praia de Copacabana, devido ao forte poder de fogo do navio.

No Carnaval de 1963, às pressas, foi mobilizado e deslocado para a área do Nordeste a fim de atuar na chamada "Guerra da Lagosta", um confronto com a Marinha francesa, porém, devido aos recorrentes problemas nas máquinas, não pôde chegar ao seu destino.

Depois de 24 anos servindo à MB, onde fez 220.000 Milhas Náuticas, foi realizada, em 28 de junho de 1976, a cerimônia de Mostra de Desarmamento, presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), Almirante de Esquadra Gualter Maria Menezes de Magalhães, que era Comandante do navio quando, em 1965, embarquei no C-12 no regresso da Viagem de Instrução de Guardas-Marinha.

Servi no navio nos postos de Segundo-Tenente, Primeiro-Tenente e Capitão-Tenente, quando exerci, respectivamente, no Departamento de Máquinas, as funções de Ajudante

do Encarregado da Divisão de Caldeiras (Div C), Encarregado da Divisão de Eletricidade (Div E), Encarregado da Divisão de Máquinas Principais (Div M), Encarregado da Divisão de Máquinas Auxiliares (Div A), Encarregado dos Grupos de Controle de Avarias (Div R e Div A) e da Propulsão (Div M e Div C); no Departamento de Armamento, as de Encarregado das Divisões de Canhões de 40 mm (5ª e 6ª Div).

Como o navio apresentava um alto consumo de combustível e muitos pedidos de reparo ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), o Comandante-em-Chefe da Esquadra (ComemCh), Vice-Almirante Carlos Auto de Andrade, mandou convocar o Chefe do Departamento de Máquinas do navio para uma reunião na Esquadra.

Estando o Chefe do Departamento de Máquinas de licença, o Comandante do navio, CMG Hugo Stoffel, determinou que comparecesse à reunião o Encarregado da Propulsão, no caso eu.

No encontro, presentes o Oficial de Máquinas da Esquadra, que conduziu a reunião, e o Encarregado da Comissão de Inspeção e Assessoramento de Adestramento (CIASA) do CA-AML (Camaleão), após relatar a péssima situação das máquinas e dos problemas enfrentados pelos maquinistas para bem conduzir com eficiência a instalação de máquinas do navio, foi sugerida uma inspeção do CIASA para se verificar o adestramento do pessoal.

Meu pavio curto acendeu e, respeitosamente, não acatei a sugestão, pois não se tratava, no caso, da má condução das máquinas, mas do mau estado em que se encontrava o



CARACTERÍSTICAS DO NAVIO

- **Comprimento:** 185,42 m
- **Boca:** 18 m
- **Deslocamento:** 13.400 toneladas
- **Potência:** 100.000 HP, 4 eixos propulsores
- **Armamentos:**
 - 15 canhões de 153 mm, 47 calibres, semiautomáticos, telecomandados, montados em 5 torres tríplexes no sentido axial, 3 AV e 2 AR
 - 8 canhões de 127 mm, 38 calibres, duplo emprego, montados em 4 torretas e distribuídos em igual quantidade, 2 em cada bordo
 - 28 canhões de 40 mm, 56 calibres, automáticos, montados em 3 reparos quádruplos e 1 duplo, em cada bordo
 - 8 metralhadoras automáticas Oerlikon de 20 mm, 72 calibres, montadas em reparos singelos, 4 por bordo, 6 AV e 2 AR
- **Máquinas:** 2 praças de máquinas, com 2 turbinas a vapor de AP e BP por eixo, 2 eixos em cada praça; e um Turbo-Gerador Principal em cada praça de máquinas
- **Caldeiras:** 2 praças de caldeira com 4 caldeiras de vapor superaquecido, 600 lbs/pol², em cada uma
- **Existia um enorme hangar no interior da popa**, que se destinava a alojar, na 2ª Guerra Mundial, um hidroavião recolhido por um guindaste. O navio possuía heliponto
- **Tripulação:**
 - 1.070 homens, sendo 58 oficiais, 168 SG e 809 CB e MN
 - 1 Destacamento de Fuzileiros Navais (7ª Div)

material. A situação era tão ruim que os tanques de reserva de água destilada para as caldeiras já não eram mais suficientes para complementar as perdas por vazamentos de água nas caldeiras e pudessem atingir o nível normal de operação. Em uma travessia Rio-Santos chegava-se ao porto com o mínimo de água de reserva nos tanques para se preservar uma segura estabilidade do navio, sendo necessário ficar atracado em Santos pelo menos três dias para os deficientes Grupos Destilatórios produzirem água para os tanques de reserva e o navio poder regressar ao Rio de Janeiro.

Explanei que o navio não tinha mais sequer condições de combate, havia constantes incêndios nas praças de caldeiras, não havendo a possibilidade de se realizar uma salva completa de tiros das torres pois apenas um canhão das torres podia atirar de cada vez devido ao sério perigo de os tiros abalarem as paredes e o revestimento térmico das caldeiras, as quais também apresentavam vazamento de óleo, que, junto com a água do porão, ocasionava a constante necessidade de se esgotar os porões das praças de caldeiras pelas poderosas bombas de esgoto do porão, causando um rastro visível de óleo na esteira do navio. No porto causava poluição no entorno onde o navio estava atracado ou fundeado. Se o pessoal não estivesse bem adestrado, o navio sequer suspenderia do porto.

O Oficial da Esquadra, tendo em vista as minhas enfáticas e contundentes considerações, encerrou a reunião.

Ao regressar ao navio fui dar ciência ao Comandante do que foi tratado, mas ao me receber disse que já tinha conhecimento do ocorrido, pois o ComemCh telefonou comunicando que abrira um Inquérito Técnico-administrativo a ser conduzido pelo AMRJ para apurar o explanado por mim e, em seguida, me deu férias, assim não acompanhei a bordo o andamento do processo.

Tendo sido nomeado Comandante do Navio Patrulha Costeiro "Pirajá", em Natal, desembarquei assim que regresssei de férias, mas soube que os engenheiros navais do AMRJ haviam condenado todas as caldeiras do navio e, após algum tempo, o navio deu baixa.

Creio que a intenção de baixa do navio já estava nos planos da Esquadra, pois não relatei nenhuma novidade, repeti na reunião o que já estava nos diversos relatórios do Departamento de Máquinas enviados pelo Comandante do navio à Esquadra.

Em agosto de 1980, o casco foi arrematado em leilão por USD 1.100.000, pela empresa Superwinoon Entrerprise Co, do Panamá, e rebocado para Hong Kong, para desmonte.

Ao largo de Cape Town, na noite de 24 de agosto de 1980, devido ao mau tempo, o rebocador largou o cabo de reboque e o ex-C-12 teve um fim mais digno, afundou deixando em nós um triste saudosismo. Até pouco tempo, antes da pandemia, a Praça d'Armas do navio ainda se reunia em almoços no Clube Naval. ■

* Capitão de Mar e Guerra (Ref^o)