



Corveta Vital de Oliveira



Cruzador Almirante Barroso



Navio-Escola Almirante Saldanha

CIRCUNAVEGAR TAMBÉM É PRECISO !

CMG (RM1) William Carmo Cesar

UM SONHO DE TODO MARINHEIRO

As memoráveis viagens de Bartolomeu Dias em 1486, Colombo em 1492 e Vasco da Gama em 1498 representam importantes marcos na história das navegações de alto mar, pois serviram de estímulo para uma verdadeira escalada de viagens transoceânicas.

Ao final da segunda década do Século XVI, coube, entretanto, ao navegador português *Fernão de Magalhães* planejar e comandar a primeira façanha marítima que tornaria realidade um novo modelo de cruzeiro marítimo: a *circunavegação do globo*. A serviço dos reis de Espanha, Magalhães partiu de Sevilha em setembro de 1519 com cinco velhas *naus* compradas de segunda mão e reformadas para a grande viagem. Apenas a nau *Vitória*, carregada de *especiarias nas Molucas*, então comandada pelo espanhol Juan Sebastian de Elcano, retornou à Sevilha dias antes de completar três longos anos de ausência, sem o idealizador e líder dessa grande epopéia marítima, Magalhães, que perdera a vida em Cebu, nas Filipinas, em 1521.

A partir da circunavegação de Magalhães-Elcano, navios de diferentes bandeiras passaram a empreender viagens redondas, seguindo derrotas diversas, ora em rumo ao nascente ora seguindo em direção ao poente para, após cortar todos os meridianos terrestres e navegar por todas as

longitudes, retornar ao porto inicial da derrota.

Em 1577, um corsário inglês a serviço de Elisabeth I, Francis Drake, partiu de Plymouth também com cinco navios, regressando em 1580 com apenas a *Golden Hind* para concluir a primeira circunavegação inglesa. Entre 1598 e 1601, foi a vez dos Países Baixos Holandeses enviarem uma pequena flotilha, comandada por Olivier van Noort, em viagem ao redor do planeta. A França escolheu um experiente oficial de marinha, Louis Antoine de Bougainville, para comandar a fragata *Boudeuse* e o navio de suprimentos *Etoile* durante expedição à volta do mundo, conduzida entre 1766-69. Em 1803 o czar Alexandre I designou as corvetas *Nadezhda* e *Neva* para se tornarem as primeiras belonaves russas a circunavegarem o globo, sob o comando de Adan Ivan Krusenstern.

Podemos destacar, ainda, algumas outras viagens marítimas ao redor do mundo que se tornaram famosas, como a Expedição Exploradora do capitão Charles Wilkes, da marinha norte-americana (1838-1842), em cuja frota se incluía o navio *Vincennes*, que já havia realizado a pioneira circunavegação daquela marinha cerca de uma década atrás; os três notáveis cruzeiros do grande explorador inglês James Cook (1768, 1772 e 1776), que morreu no Pacífico durante sua última circunavegação; a viagem do capitão Fitz Roy, que conduziu a bordo do *Beagle*, entre 1831 e 1836, aquele que se tornaria o mais célebre dos naturalistas, Charles Darwin; a pioneira circunavegação solitária, do norte-americano Joshua Slocum e seu pequeno veleiro *Spray*, entre 1895-98; a viagem da Grande Esquadra Branca da Marinha dos Estados-Unidos composta por dezesseis encouraçados capitaneados



anha



Navio-Escola Benjamin Constant



Navio-Escola Brasil

pelo *Connecticut* (1907-09); ou a primeira circunavegação submersa do globo efetuada pelo submarino nuclear SSR(N) 586 *Triton*, em 1960.

AS CIRCUNAVEGAÇÕES DA MARINHA BRASILEIRA

Desde longa data, a Marinha do Brasil vem mantendo a tradição de realizar periódicas Viagens de Instrução com o propósito de complementar, a bordo, a formação dos Guardas-Marinha oriundos da Escola Naval. Algumas dessas viagens, normalmente de longa duração, tornaram-se especiais ao levaram as proas dos nossos navios-escola (NE) a cruzarem todos os meridianos do globo em históricas circunavegações.

A VIAGEM PIONEIRA

Foi ainda no período monárquico, no Segundo Reinado, que se realizou a primeira viagem de circunavegação da então Marinha Imperial Brasileira. Essa importante missão foi atribuída à Corveta *Vital de Oliveira*, então sob o comando do Capitão-de-Fragata *Júlio César de Noronha*. Além de sua principal tarefa, ministrar a instrução profissional aos *Guardas-Marinha*, caberia àquela corveta conduzir, a partir da Europa, uma *Missão Diplomática Especial* do governo brasileiro destinada à China.

A nossa pioneira circunavegação teve início ao meio-dia de 19 de novembro de 1879, quando a *Vital de Oliveira* suspendeu do porto do Rio de Janeiro com destino a Lisboa. A partir da capital portuguesa, a corveta arribou em Gibraltar, se dirigiu a Toulon, na França (onde embarcou a Missão Diplomática, da qual fazia parte o Chefe-de-Divisão de nossa marinha, *Arthur Silveira da Motta*, futuro Barão de Jaceguay) e

escalou na ilha de Malta, tornando-se o primeiro navio brasileiro a atracar no porto de La Vallete, de onde prosseguiu até a baía de Pot-Said, na entrada do Canal de Suez. Dali o navio brasileiro deslocou-se até Ismaília para, em seguida, demandar Suez e Adem, de onde se fez ao mar, com destino ao oceano Índico. Visitou o Ceilão e Singapura antes de dirigir-se para Hong Kong (onde desembarcou a nossa Missão Diplomática). Em seguida, suspendeu da baía Victória com destino ao Japão, alcançando Nagasaki e Iocohama no mês de junho de 1880, a partir de onde deu início à longa travessia do oceano Pacífico. Foram 23 dias de mar até São Francisco, na costa oeste dos Estados Unidos, de onde a corveta rumou então para o México, indo aportar no belíssimo balneário de Acapulco. Desceu, em seguida, o litoral da América do Sul até Valparaíso, no Chile. Na etapa seguinte, enfrentaram a região dos estreitos, iniciando o percurso a partir de Port Otway, no Golfo de Penas, de onde demandou os canais laterais da Patagônia, tornando-se o primeiro navio da Marinha Brasileira a transpô-los, antes de penetrar no estreito de Magalhães, 400 milhas ao sul. A travessia do estreito foi realizada em oito dias de complicada navegação, sob temperatura da ordem de três graus centígrados, até chegarem a Punta Arenas, onde os brasileiros passaram o Natal de 1880. A última escala, antes do regresso ao Brasil, foi em Montevidéu.

Finalmente, às cinco horas e trinta minutos da manhã de 24 de janeiro do ano de 1881, a *Vital de Oliveira* lançou ferros na baía de Guanabara. Foram 430 dias durante os quais a corveta percorreu um total de 35.044 milhas náuticas, a uma velocidade média de 6,5 nós, encerrando, com sucesso, a circunavegação pioneira de nossa Marinha.

DO IMPÉRIO À REPÚBLICA

Na tarde de 27 de outubro de 1888, sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Custódio José de Mello, o cruzador *Almirante Barroso* suspendeu do porto do Rio de Janeiro, dando início ao prolongado cruzeiro de circunavegação. Em seu primeiro percurso, até o extremo sul do continente sul-americano, fez escalas em Montevideu e em Buenos Aires, antes de alcançar Punta Arenas, no Chile, onde passou o Natal. Na etapa seguinte, no estreito de Magalhães, depois de castigado pelo mau tempo e pelo rigoroso inverno, cujo frio excessivo provocou um grande desconforto entre os membros da tripulação, o *Almirante Barroso* alcançou Valparaíso. Depois de prolongada travessia do Pacífico, de quase dois meses e meio, chegou à Austrália, onde a permanência foi de mais de um mês, em sua maior parte passado docado. Mais 44 dias de mar e aportou em Yocohama, a 19 de julho de 1889. No Japão, escalou ainda em Nagasaki, antes de partir para a China e visitar Xangai. Aportou depois em Hong Kong e Cingapura, ambas então colônias britânicas. Em outubro, a quilha do *Almirante Barroso* cortou as águas do Mar de Java, rumo ao porto de Batávia, onde a permanência foi longa, de quase dois meses, também passados em grande parte em reparos em um dique local. Em Achem, Sumatra, possessão holandesa, onde o navio arribou a seguir, a tripulação tomou conhecimento de que havia sido proclamada a República no Brasil, em razão do que a Família Imperial havia partido para o exílio na Europa. No porto seguinte, Colombo, no Ceilão, o príncipe Augusto Leopoldo, então segundo-tenente, teve que desembarcar, em cumprimento a determinações republicanas.

Partindo do Ceilão, o navio subiu o litoral da Índia até Bombaim, onde permaneceu durante os primeiros dias de 1890, antes de suspender para demandar o golfo de Adem, no mar arábico. A partir de Adem, visitou Djedá, atravessou o canal de Suez e, após permanência de mais de uma semana em Alexandria, iniciou período de navegação através do Mediterrâneo, com escalas em Nápoles, Toulon, Barcelona e Gibraltar.

Trinta dias levou o cruzador em sua última singradura, ao longo do Atlântico, até atingir a velha Bahia, berço de seu comandante Custódio de Mello, que lá chegou com as platinas de Contra-Almirante, posto ao qual havia sido promovido.

Da capital baiana, o navio demandou o Rio de Janeiro, onde fez seu último fundeio, encerrando, na

baía de Guanabara, o cruzeiro ao redor do mundo de 21 meses e dois dias e 36.691 milhas navegadas.

UMA CIRCUNAVEGAÇÃO CENTENÁRIA

Às quatro horas da tarde do dia 26 de janeiro de 1908, o NE *Benjamin Constant*, terceiro navio de nossa marinha a circunavegar o planeta, e que se tornaria conhecido como *Cisne Branco*, demandou a barra da baía de Guanabara para iniciar o seu fascinante cruzeiro, sob o comando do Capitão-de-Fragata Antonio Coutinho Gomes Pereira, simultaneamente com a força naval de encouraçados da marinha norte-americana, então de passagem pelo Rio de Janeiro, também em viagem ao redor do mundo.

Os primeiros portos de escala foram Montevideu e Punta Arenas, de onde o NE partiu para singrar as águas do *Grande Oceano*, após enfrentar a difícil passagem pela região dos estreitos. Aportaram em seguida em Talcahuano, Valparaíso e Callao. Do Peru suspendeu com destino ao Havaí e, trinta dias depois, já se encontrava atracado ao cais da estação naval norte-americana em Honolulu, após ter efetuado a maior perna de mar de toda a comissão, de 5.200 milhas náuticas ao longo do Pacífico.

Em meio à travessia seguinte, com destino a Yocoama, o comandante Gomes Pereira resolveu se aproximar da ilha de Wake, uma feliz decisão que levou o navio a realizar a mais nobre tarefa de toda a viagem: o resgate de 20 naufragos japoneses há longo tempo isolados naquela ilha distante, sobreviventes da escuna de pesca *Tokio Maru*. No Japão o comandante teve a honra de receber a bordo, para um almoço, o ilustre Almirante *Heihachiro Togo*, grande herói da Marinha Imperial Japonesa e vencedor da Batalha de Tsushima, travada contra forças navais russas havia menos de cinco anos.

De Yocoama partiu o nosso navio-escola para visitar Nagasaki e Sasebo, antes de demandar Xangai, na China. Dali o navio seguiu para Hong Kong onde, devido à peste que grassava entre os chineses, não houve licença. Em sequência, o navio escalou em Cingapura, cruzou o estreito de Málaca e visitou o porto de Colombo, no Ceilão. Alcançou, em seguida, Adem, cruzou o estreito de Bab-el-Mamdeb, atravessou o mar Vermelho, aportou em Suez, em Ismaíia, e chegou à Alexandria. Daí em diante, a quilha do *Cisne Branco* passou a cortar as águas do Mediterrâneo, onde efetuou suas últimas escalas no estrangeiro, visitando os seguintes portos europeus: Nápoles, La Spezia, Toulon e Gibraltar.

NAVIO ESCOLA "CUSTÓDIO DE MELLO"
(Brazilian Training Ship "Custódio de Mello")

VIAGEM DE INSTRUÇÃO DE GUARDAS-MARINHA

(Midshipmen Training Cruising) - (Voyage d'Instruction des Enseigns de Vaisseau)

1968



OS NAVIOS QUE REALIZARAM AS CIRCUNAVEGAÇÕES BRASILEIRAS

Navio	Construção	Deslocamento	Comprimento	Boca	Propulsão
Cv Vital de Oliveira	AMRJBrasil - 1867	1.424 t	66,7 m	11,2 m	Vela-3 mastros Motor auxiliar
C Almirante Barroso	AMRJBrasil - 1882	1.960 t	64,0 m	11,0 m	Vela - 3 mastros Motor auxiliar
NE Benjamin Constant	La Seine França - 1892	2.820 t	74,0 m	15,6 m	Vela - 3 mastros Motor auxiliar
NE Almirante Saldanha	Barrow - 1933 Grã Bretanha	3.325 t	93,0 m	15,8 m	Vela - 4 mastros Motor auxiliar
NE Custódio de Mello	Tóquio - 1954 Japão	4.800 t	120,0 m	16,0 m	Caldeiras
NE Brasil	AMRJBrasil - 1983	2.548 t	130,0 m	14,0 m	Diesel

Após se despedir do Mediterrâneo e cruzar o Atlântico, o *NE* chegou ao litoral brasileiro, aportando no Recife nos primeiros dias de dezembro. Em seguida, demandou o Rio de Janeiro para, finalmente, amarrar à bóia, fundeada nas águas da baía de Guanabara, na madrugada do dia 16 daquele mês, após ter percorrido 30.465 milhas e cumprido 160 dias de mar.

NOSSA ÚLTIMA CIRCUNAVEGAÇÃO A PANO

Um longo cruzeiro ao redor do mundo levou o *NE* *Almirante Saldanha*, então sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra *Silvio Borges de Souza Mota*, a suspender do porto do Rio de Janeiro, a 25 de abril de 1952, rumo à cidade de Dacar, na outra margem do Atlântico. Do Senegal o navio rumou para Casablanca no Marrocos, dali seguindo para Portugal e Espanha. Após cruzar o imponente estreito de Gibraltar, demandou Marselha, lá permanecendo por quase um mês antes de ir para a Itália, escala seguinte onde os tripulantes tiveram a oportunidade de verificar os estragos deixados pela Segunda Grande Guerra. Em seguida, o *NE* alcançou Pireu, na Grécia, último contato da tripulação com a Europa, em toda essa viagem.

Depois de passagem por Port-Said, travessia do canal de Suez, fundeio no golfo de Adem e singradura no mar Vermelho, o *Almirante Saldanha* deu início a uma nova e exótica etapa de sua jornada, já no Índico, com excêntricas estadias em Bombaim, Gôa – então colônia portuguesa, e Colombo, no Ceilão, antes de cruzar o estreito de Málaca e alcançar Cingapura. Em outubro já se encontrava navegando em mar aberto, rumo à Jacarta. Na prolongada singradura seguinte, ao longo do Pacífico, velejou pelos mares das Flores e de Banda, e atravessou a passagem das Molucas, indo atingir Guam, nas Marianas. A partir das Marianas, visitou ainda Honolulu antes de demandar São Francisco, onde chegou na véspera do Natal de 1952. De San Diego, porto seguinte, rumou para Acapulco e depois para Corinto, já na América Central. Demandou o litoral oeste sul-americano e visitou Callao, Valparaíso e Talcahuano, antes de dirigir-se à região dos estreitos, cuja passagem até Punta Arenas foi efetuada em oito dias e meio.

Cumpridas suas últimas escalas, em Porto Belgrano, Buenos Aires e Montevideu, o nosso veleiro-escola demandou a baía de Guanabara onde, na manhã de 16 de maio de 1953, encerrou a quarta circunavegação brasileira, durante a qual foram percorridas 34.056 milhas náuticas em 204,5 dias de mar, totalizando quase 13 meses de longa ausência.

PRIMEIRA CIRCUNAVEGAÇÃO TOTALMENTE A VAPOR

O Programa de Movimentação nº. 006/68, anexo à Ordem de Movimento nº. 002/68 da então Força de Transportes da Marinha, determinou que o *NE* *Custódio de Mello*, comandado pelo CMG Hedno Vianna Chamoun, suspendesse do Rio de Janeiro para uma Viagem de Instrução ao redor do globo.

Por volta das 16 horas do dia 19 de abril de 1968, o *U-26* aproou à barra da baía de Guanabara para dar início a uma das muitas travessias da longa e sonhada viagem, rumo ao Recife e a Belém, os dois únicos portos visitados no Brasil. Da foz do Amazonas demandou, via cabo Orange, o Canal do Panamá. Em pouco menos de meio dia o *NE* percorreu as 50 milhas que separam o Atlântico do Pacífico, via eclusas de Pedro Miguel e de Miraflores, até alcançar o píer da Base Naval de Rodman, na Zona do Canal, onde ficou estacionado. Na noite de 11 de maio, após suspender de Balboa e cruzar sob a Ponte das Américas, uma bela estrutura metálica que interliga os continentes americanos através das duas margens do canal, a quilha do velho *U-26* passou a cortar as águas do Pacífico em direção ao México. Após estadias em Acapulco e na Base Naval de Long Beach, em Los Angeles, o *Custódio de Mello* iniciou uma nova fase da V Circunavegação da Marinha Brasileira com a primeira longa pernada através do oceano Pacífico, que o levou a alcançar a ilha de Oahu e atracar em Honolulu, à vista do majestoso vulcão Diamond Head. Do cais de Honolulu, o *NE* suspendeu em direção à Base Naval de Pearl Harbor, importante sítio por seu valor histórico, devido aos acontecimentos marcantes ali ocorridos ao tempo da II Guerra Mundial. Das ilhas Havaianas o *U-26* seguiu para o Japão.

Uma neblina pairava sobre a baía de Tóquio e, no cais, uma banda militar entoava o *Cisne Branco* quando o nosso navio-escola realizou as manobras de atracação no Harumi Píer, na manhã de 24 de junho. Após uma semana de estadia, o *NE* deixou para trás este exótico, moderno, tradicional e hospitaleiro país.

Ao navegar com destino às ilhas Filipinas, o navio enfrentou o pior mar de toda a viagem, provocado por um furacão que pouco antes havia varrido aquela região do Pacífico, com as águas revoltas lavando convés e superestrutura do *NE*. No início de julho, atracou em Manila, no arquipélago filipino. Mais cinco dias através do mar da China Meridional, rumo à baía de Cingapura, e o velho *U-26* lançou ferros, na manhã do dia 15 de julho de 1968, naquela cidade-estado. Dali zarparou para atravessar o estreito de Málaca e alcançar

as águas do lendário oceano Índico, em demanda do Ceilão, fundeando em Colombo, a capital cingalesa, no final de julho. Três dias depois o navio suspendeu para uma das mais longas travessias da circunavegação, ainda através do Mar das Índias, em demanda do outrora também temeroso Canal de Moçambique, alcançado no início do mês de agosto. Dias depois atracou no porto de Lourenço Marques, Moçambique, de onde largou as espias, a 12 de agosto, rumo ao derradeiro porto desta longa viagem.

Na noite de 15 contornou o cabo das Agulhas, o ponto extremo-sul do continente africano, em demanda do cabo da Boa Esperança, outrora *das Tormentas*, com o mar mantendo-se violento até a entrada da baía da Cidade do Cabo, quando o navio sofreu balanços superiores a 30 graus. Tal fato foi registrado pela imprensa local, no jornal *The Cape Argus* do dia 16 de agosto, em reportagem de primeira página sobre a chegada do NE *Custódio de Mello*, com o sugestivo título: “*Cabo Tormentoso!*”

Aos vinte dias de agosto, o bravo *Custódio de Mello* deixou a África do Sul, dando início à nossa última singradura. Foram nove dias de mar cruzando as águas do Atlântico Sul até encerrar, no dia 30, na baía de Guanabara, a sua X Viagem de Instrução de Guardas-Marinha e V Circunavegação da Marinha do Brasil. Foram 135 dias de inesquecíveis experiências, 43 dias passados em 10 portos estrangeiros, 89 dias de mar, com travessias que tiveram de 3 a 13 dias de duração e 25.991 milhas navegadas.

AS ÚLTIMAS CIRCUNAVEGAÇÕES DA MARINHA BRASILEIRA

A partir final da década de 1980, assumiu a nobre missão de conduzir os Guardas-Marinha brasileiros em Viagens de Instrução, o navio-escola *Brasil*, construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Entre os meses de março e outubro de 1989, em comemoração ao centenário da nossa segunda circunavegação, esse mais novo NE realizou a sua primeira viagem à volta do mundo, que teve a duração de seis meses e vinte dias. Sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra José Lourenço dos Santos, o U-27 seguiu uma derrota básica semelhante àquela do *Almirante Barroso* cem anos atrás, navegando no sentido leste-oeste e visitando os seguintes portos estrangeiros, após suspender do Rio de Janeiro e escalar no Rio Grande/RS: Buenos Aires, Montevideu, Valparaíso, Callao, Guayaquil, Acapulco, Los Angeles,

Honolulu, Tóquio, Nagasaki, Inchon, Xangai, Hong Kong, Cingapura, Jacarta, Bombaim, Jedá, Alexandria, Pireu, Nápoles, Toulon, Málaga, Lisboa e Las Palmas. De volta ao Brasil, antes de regressar ao porto do Rio de Janeiro, visitou ainda, Belém, Itaquí, Fortaleza, Recife, Salvador e Vitória.

2008: UMA CIRCUNAVEGAÇÃO MAIS DO QUE ESPECIAL

No dia 20 de junho desse ano, durante o qual comemoramos o centenário da circunavegação do NE *Benjamin Constant* e os 40 anos da viagem ao redor do globo do NE *Custódio de Mello*, o navio-escola *Brasil*, que já havia realizado em 1997 sua segunda volta ao mundo, suspendeu da baía de Guanabara para dar início, em cumprimento à oportuna e feliz determinação do Comando da Marinha, à nossa oitava circunavegação, levando a bordo mais uma Turma de Guardas-Marinha da Escola Naval para sua tradicional Viagem de Instrução.

Ainda por oportuno, nessa especial VIGM-2008, nossos atuais GM terão o prazer de visitar, como fizeram seus antecessores em 1908 e 1968, o tradicional e hospitaleiro *País do Sol Nascente* e compartilhar, naquele longínquo e exótico Japão, das comemorações do *Centenário da Imigração Japonesa para o Brasil*.

Dada por finda a longa derrota e cumprida a honrosa missão, que os bons ventos de ida os tragam de volta, com justo orgulho e alegria, à nossa Pátria do coração!



Navio-Escola Brasil