



## CRUZADOR: UMA NAVIS RARA

CL TAMANDARÉ (C12) SAINDO À BARRA DO RIO DE JANEIRO

---

*CMG (Ref) William Carmo Cesar*

---

No dia 24 de agosto de 1980, por volta das 23 horas, ao largo da Cidade do Cabo, no litoral atlântico da África do Sul, o cruzador “Tamandaré”, incorporado à Marinha do Brasil em fevereiro de 1952, antigo USS CL- 49 “St. Louis” e heroico “Lucky Lou” sobrevivente dos tempos de Pearl Harbor e da campanha do Pacífico durante a II Guerra Mundial, foi a pique em meio a uma tempestade. Adquirido, em leilão, por uma firma estrangeira, após sua desativação em 1976, o bravo C-12, que estava sendo rebocado para Formosa, preferiu o pélagos oceânico a ser sucateado em um estaleiro qualquer.

Decorridos menos de dois anos do episódio acima, outro cruzador, o argentino ARA “General Belgrano”, também ex-norte-americano (CL-46 USS “Phoenix”), afundava a 150 milhas a leste da Isla de los Estados, atingido por torpedos disparados do submarino nuclear “Conqueror”, da Real Marinha Britânica, durante a guerra das Falklands / Malvinas de 1982.

Em junho de 2006, em uma inesquecível Viagem de Instrução de Guardas-Marinha, embarcado no NE “Brasil” como instrutor de História Naval, tive a oportunidade de conhecer, no porto de Callao, Peru, o BAP

“Almirante Grau”, um dos últimos cruzadores ainda em atividade. Comissionado na Armada Peruana, o belíssimo ex-“De Ruyter” da Marinha Holandesa, modernizado nos anos 1985-88, inclusive com instalação de reparos para lançamento de mísseis Otomat, exibia, ainda, sua imponente bateria de quatro torres duplas de canhões Bofors de 152 mm.

Tendo compartilhado, por mais de três anos, da praça d’armas do saudoso C-12, em meu primeiro e proveitoso embarque como Oficial de Marinha, passei a nutrir grande admiração e interesse pela história desse importante navio-tipo, hoje uma *navis* rara nas Marinhas de guerra do planeta.

## A GÊNESE DO NAVIO DE GUERRA

O transporte de riquezas pelos mares, desde tempos remotos, despertou a cobiça, a pirataria e provocou o choque de interesses entre mercadores rivais. Surgiram as primeiras disputas marítimas, caracterizadas por lutas nos conveses entre marinheiros e mercadores em ações de pilhagem.

Com o propósito de prover a defesa das embarcações e de suas mercadorias, soldados começaram a ser

embarcados nas naves redondas, de boca larga, utilizadas no transporte de cargas. Mas logo iria surgir o navio longo, especialmente desenhado para o combate: a galera a remo, com pouco calado, boca estreita e mais manobreira que o navio redondo.

Os fenícios foram os precursores no emprego de galeras birremes, com duas bancadas de remadores e armadas com esporão (aríete) à proa. Graças a essa pioneira arma estrutural, e também ao corvo, à catapultas e ao fogo grego, cartagineses, gregos, romanos e bizantinos puderam manter, cada um a seu tempo, o domínio do Mediterrâneo e dos mares adjacentes.

Posteriormente, navios de borda alta, multimastreados e guarnecidos com velas quadradas e latinas, e armados com canhões, deram dimensão estratégica aos poderes navais, levando potências europeias ao domínio de mares nunca antes navegados, abrindo caminho para a formação de grandes impérios no ultramar.

Das pequenas caravelas portuguesas e naus ibéricas, vieram as carracas de meados do século XVI e os galeões do século XVII, que chegaram a montar mais de três mastros.

A abordagem e a luta corpo a corpo no convés, do



CRUZADOR MIGUEL GRAU

tempo das galeras antigas e mediterrâneas, deixavam de ser prática corrente, em favor do combate à distância pelo fogo da artilharia. Nascia a linha de batalha quando as manobras de possuir o vento passaram a ser perseguidas pelos comandantes de força ofensivos. A era da vela atingia o seu auge com os superartilhados navios de linha, as belonaves capitais das principais Marinhas mundiais, como a HMS “Victory”, capitânia de Horacio Nelson em Trafalgar.

Com a introdução do vapor e do aço a bordo, fruto da Revolução Industrial, o século XIX vai assistir a uma das maiores mudanças no desenho, na construção, no armamento e, também, nas táticas e na condução da guerra naval. O projétil explosivo nos canhões navais decreta o fim dos cascos de madeira, a proteção encouraçada se torna vital para a defesa do navio e uma disputa acirrada se estabelece entre o canhão e a couraça: nascia o encouraçado, o sucessor do navio de linha.

E, ao lado dos encouraçados, outro navio-tipo de grande porte e quase tão imponente, porém mais veloz, passou a ser bastante empregado pelas Marinhas de guerra: o cruzador.

## O CRUZADOR E SUA DIVERSIDADE

O termo *cruiser*, ou *cruising*, fora originalmente empregado para indicar não uma classe ou tipo de navio, mas sim a função a ele atribuída. Podia ser, por exemplo, uma fragata ou um brigue destacado para a realização de tarefas especiais, como patrulha e proteção do tráfego mercante, em operação escoteiro, isto é, isolado dos grupos e forças navais, em cruzeiros normalmente distantes e muitas vezes prolongados.

Durante a era da vela, quando os ingleses começaram a classificar os navios por classes, de acordo com seu porte, quantidade de conveses artilhados e número de canhões a bordo, os cruzadores eram os navios mais leves, mais velozes e menos artilhados do que os navios de linha, com menos de 60 canhões, portanto, não destinados a engajar na linha de combate principal, mas sim em tarefas especiais. Ao final dos anos 1880, o termo passou a ser institucionalizado na Marinha Real Britânica, que reclassificou todas as antigas fragatas e corvetas como *cruisers*.

Das últimas décadas do século XIX ao início do século seguinte, uma gama variada de modelos de cruzadores, com características peculiares, passou a ser construída e incorporada às forças navais. Como eram

destinados ao ataque ou à proteção das rotas marítimas comerciais, em cruzeiros distantes e prolongados, de um modo geral possuíam grande capacidade de armazenamento de combustível (carvão) e eram armados com pesados canhões, o que os aproximou do porte dos encouraçados.

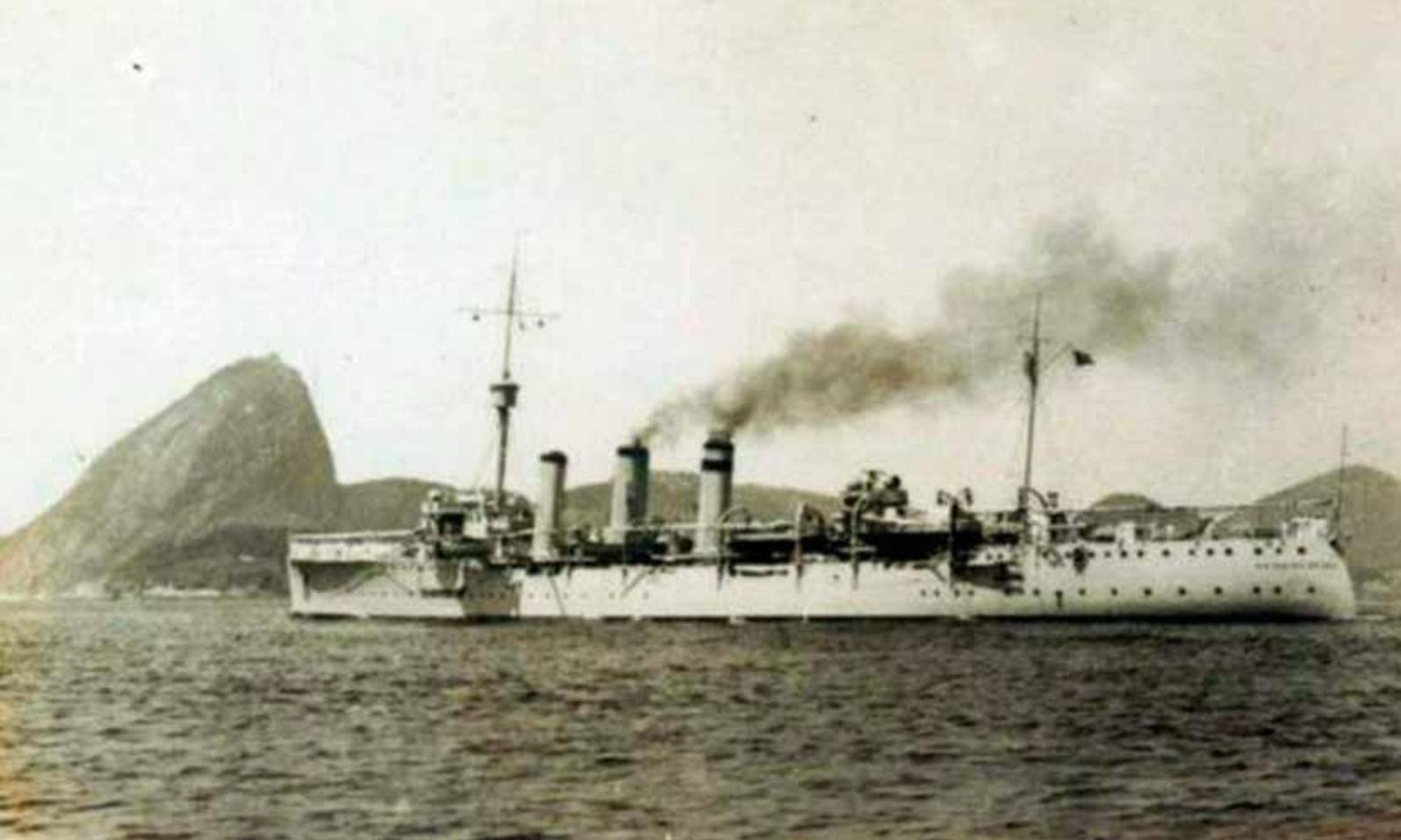
Entre esses variados tipos encontramos primordialmente: o cruzador encouraçado ou blindado – CE, que possuía uma cinta de proteção encouraçada no casco, acima da linha d’água, e no convés; o cruzador protegido – CP, com proteção encouraçada apenas no convés; e o *Scout Cruiser* – SC, surgido no início do século XX, de menor porte, menos armado e protegido, porém mais veloz que os demais pois era destinado a operar junto das esquadras, como escolta ou líder de flotilhas.

Em 1907 foi lançado um supercruzador encouraçado ou encouraçado-veloz, um verdadeiro dreadnought-cruiser, um único tipo de navio capaz de executar a tarefa de três belonaves – do cruzador protegido de menor porte, do cruzador encouraçado/blindado e do próprio encouraçado: o HMS “Invencible” seguido do “Inflexible” e do “Indomitable” que, a partir de novembro de 1911, foram oficialmente denominados cruzadores de batalha pelo Almirantado Britânico. Além dos ingleses, os alemães e japoneses também lançaram cruzadores da batalha que se aproximavam do porte de um encouraçado, ainda com canhões de grande calibre, porém um pouco menores, e couraças menos espessas, embora os alemães tenham optado por couraças mais protegidas e canhões de calibre menor.

Posteriormente, os ingleses fizeram uma reclassificação geral de seus cruzadores, em função do armamento, que resultou em cruzadores leves, armados com canhões de até 6 polegadas, blindados como o CE, nas laterais e no convés, mas de menores dimensões, e em cruzadores pesados, com canhões de calibre superior, até 12 polegadas.

## O CRUZADOR NA MARINHA BRASILEIRA

Ao final da primeira metade do século XIX, a Marinha Imperial Brasileira possuía uma esquadra de naus e fragatas, *em tudo semelhante às marinhas de guerra da era napoleônica*, ou seja, com cascos de madeira e movidas a pano, enquanto os países industrializados já adotavam o vapor como propulsão. A renovação da frota com meios navais equipados com a nova tecnologia trazida pela revolução industrial tornou-se uma



CRUZADOR RIO GRANDE DO SUL - 1910

necessidade e provocou uma série de encomendas, tanto no exterior como em nossos estaleiros, que resultou na incorporação, até o final dos anos 1860, de cerca de vinte navios, ainda com casco de madeira, mas movidos a vapor e por rodas de pás laterais, como a fragata “D. Afonso”, construída na Inglaterra e comissionada em 1848, que teve como primeiro comandante o Capitão-de-Mar-e-Guerra Joaquim Marques Lisboa, futuro Almirante, Marquês de Tamandaré e Patrono da Marinha.

Nos anos de 1864 e 1968, dois amplos programas navais, que incluíram fragatas, corvetas e canhoneiras encouraçadas, foram propostos e em parte executados. Dessa forma, em 1869, ao final da Guerra do Paraguai, o Brasil apresentava uma força naval com quase 60 belonaves, entre os quais 16 de primeira linha, força que segundo alguns autores, “*somente ultrapassada, quanto ao número de unidades, pelas armadas da Grã-Bretanha, Rússia, Estados-unidos e Itália, embora a maior parte desses navios fossem de dimensões apropriadas a operações costeiras e fluviais*”.<sup>1</sup>

Somente a partir de 1870, portanto ainda no II Reinado do Império, começariam a ser incorporados

à Marinha do Brasil navios maiores, entre eles os primeiros cruzadores que, ao final do século XIX, como pode se constatado no Quadro I, chegaram a somar cerca de quinze unidades. Desses, dois tornaram-se famosos como navios-escola, o “Almirante Barroso” e o “Benjamin Constant”, que em Viagens de Instrução de Guardas-Marinha realizaram, respectivamente em 1888-1889 e 1908, a segunda e a terceira circum-navegação da Marinha Brasileira. Um terceiro, o “Tamandaré”, também merece destaque por ter sido o maior até então lançado pelo Arsenal da Corte, com 4.500 toneladas e 96 metros.

No século seguinte, já em plena República, a Esquadra receberia seus quatro últimos cruzadores, como mostrado no Quadro II. Em 1910, como parte do programa de 1906 do Almirante Alexandrino, dois scout de 3.150 t, 122 m e velocidade de 27 nós, construídos na Grã-Bretanha – o “Rio Grande do Sul” e o “Bahia”; quatro décadas depois, em 1951, dois cruzadores leves transferidos da Marinha dos Estados Unidos, veteranos da Segunda Guerra Mundial, o C-11 “Barroso” e o C-12 “Tamandaré”, com mais de 11.000 t, 185 m e 15 canhões de 152 mm, em cinco torres triplas, as últimas e imponentes belonaves mais bem artilhadas da Marinha Brasileira

<sup>1</sup> NARCISO, José. A política de Poder Naval no Brasil. In: RPN, Março, 1980, p.26.

## QUADRO I - Cruzadores da Marinha do Brasil - Século XIX

Nome	Comissão/ Baixa	Local de construção	Deslocamento Comprimento	Propulsão	Armamento	Observações
Trajano	1873 / 1906	AMRJ	1.400 t / 64 m	Mista	3 x 70 lbs	Cruzador Escola
Guanabara	1879 / 1893	AMRJ	1.900 t / 61 m	Vapor	9 x 70 lbs	
Parnahyba	1879 / 1889	AMRJ	470 t / 53 m	Vapor	1 x 30 lbs	
Almirante Barroso (Cruzador-Escola)	1882 / 1893	AMRJ	2.050 t / 72 m	Mista	6 x 120 mm	Realizou, entre 1888-1890, a 2ª circum-navegação da MB, levando Guardas-Marinha.
Primeiro de Março	1882 / 1917	AMRJ	730 t / 56 m	Mista	2 x 57 mm 2 x 37 mm	
Imperial Marinheiro	1884 / 1887	Ponta da Areia	730 t / 62 m	Mista	7 x 32 lbs	
Tiradentes	1892 / 1919	Armstrong Grã-Bretanha	705 t / 50 m	Vapor	3 x 57 mm 2 tubos torpedo	
Benjamin Constant (Navio-Escola)	1892 / 1926	La Seyne Toulon	2.300 t – 74 m	Mista	4 x 120 mm 8 x 120 mm 4 tubos torpedo	Efetou a 3ª circum-navegação da MB, com Guardas-Marinha, em 1908.
República	1892 / 1920	Armstrong Grã-Bretanha	1.230 t – 70 m	Vapor	6 x 120 mm 4 tubos torpedo	
Andrada	1894 / 1913	Noruega	1.877 t - 85 m	Mista	2 x 120 mm 2 x 76 mm 2 tubos torpedo	Ex- Britania e ex-America
Barroso C-1	1896 / 1931	Armstrong Grã-Bretanha	2.300 t - 108 m	Vela	6 x 152 mm 4 x 120 mm 3 tubos torpedo	
Tymbira Tamoyo Tupy	1896 / 1917 1896 / 1916 1897 / 1915	Kiel Alemanha	1.040 t – 86 m	Vapor	2 x 100 mm 6 x 57 mm 3 tubos torpedo	Cruzadores-Torpedeiros
Tamandaré	1897 / 1915	AMRJ	3.400 t – 96 m	Mista	10 x 150 mm 2 x 120 mm 5 tubos torpedo	Cruzador Protegido Maior belonave construída no antigo Arsenal da Corte.

NOTA: Foram, ainda, comissionados por curto período, os seguintes cruzadores:

- Entre 1893 e 1894, como cruzadores auxiliares, o Pereira da Cunha (ex-Vênus) e o Meteoro, dois vapores mercantes.
- Em 1896, junto com o C-1 Barroso, dois outros cruzadores de 3.400 t e 108 m, o Almirante Abreu e o Amazonas, os quais foram transferidos para os Estados Unidos, em 1898, e renomeados, respectivamente, USS Albany e New Orleans.

## QUADRO II - Cruzadores da Marinha do Brasil - Século XX

Nome	Comissão/ Baixa	Local de construção	Deslocamento Comprimento	Propulsão	Armamento	Observações
Rio Grande do Sul (Scout Cruiser)	1910 / 1948	Armstrong Grã- Bretanha	3.150 t - 122 m	Vapor	10 x 120 mm 6 x 47 mm 2 tubos torpedo	Participou da IGM, integrando a DNOG, em 1918 e da IIGM.
Bahia (Scout Cruiser)	1910 / 1945	Armstrong Grã- Bretanha	3.150 t - 122 m	Vapor	10 x 120 mm 6 x 47 mm 2 tubos torpedo	Participou da IGM, integrando a DNOG e da IIGM, integrando a FNNE, afundando em 1945.
Barroso C-11 (Cruzador Leve)	1951 / 1973	Philadelphia Navy Yard EUA	11.000 t - 185 m	Vapor	15 x 152 mm 8 x 127 mm 28 x 40 mm	Comissionado na Marinha dos EUA, de 1939 a 1945, participou da IIGM.
Tamandaré C-12 (Cruzador Leve)	1951 / 1976	Bremerton Washington EUA	11.000 t - 185 m	Vapor	15 x 152 mm 8 x 127 mm 28 x 40 mm	Comissionado na Marinha dos EUA, de 1939 a 1945, participou da IIGM.

NOTA: Em 1917, foram comissionados dois cruzadores-auxiliares, o Belmonte (ex-Posen) e o Parnahyba (ex-Alrick), navios mercantes alemães. Ambos foram, no entanto, transferidos para o Lloyd Brasileiro, ainda naquele ano, sendo o Belmonte renomeado Mandu.  
Em 1937, o Mandu voltou a servir à Marinha de Guerra, como navio-tender, para apoio ao recebimento, na Itália, dos submarinos T1 - Tupy, T2 - Tymbira e T3 - Tamoyo.

desde os tempos dos encouraçados “Minas Gerais” e “São Paulo”.

### OS CRUZADORES NO MUNDO

Na primeira metade da década de 1970, quando os cruzadores “Barroso” e “Tamandaré” estavam ativos e incorporados à Esquadra Brasileira, vários países ainda possuíam esse tipo de belonave em suas Marinhas, destacando-se os Estados Unidos, a União Soviética e a Grã-Bretanha com mais de dez exemplares cada, além da Argentina, Chile, França e Itália com três, o Peru e a Índia com dois e a Holanda e Espanha com apenas um. Merece destaque o USS “Long Beach”, dos EUA, de 15.000 t, 220 m e armado com mísseis, como o primeiro navio de guerra de superfície com propulsão

nuclear, lançado em 1959, comissionado em 1961 e desativado em 1995.

Nos últimos anos do século XX, passadas duas décadas da baixa de nosso último cruzador (C-12, 1976), apenas duas marinhas no mundo ainda contavam com esse tipo de belonave em suas Armadas, além do Peru com seu belíssimo “Almirante Grau”:

- Os Estados Unidos, com quatro nucleares de 8.700 t e 180 m (“Mississippi”, “Arkansas”, “California” e “South Carolina”) e vinte e sete convencionais, de 7.000 t e 173 m, da classe “Ticonderoga”; e
- a Rússia, com quatro cruzadores de batalha nucleares, de 19.000 t e 230 m, classe Kirov (“Almirante Ushakov”, “Alm.Lazarev”, “Alm.Nakhi-

mov” e “Pyotr Veliki”), quatro de 9.800 t e 186 m (“Moskva”, “Marshal Ustinov”, “Varyag” e “Alm. Lobov”), além de cinco de 7.600 t e 173 m (“Ochakov”, “Kerch”, “Azov”, “Petropavlovsk” e “Vladivostok”).

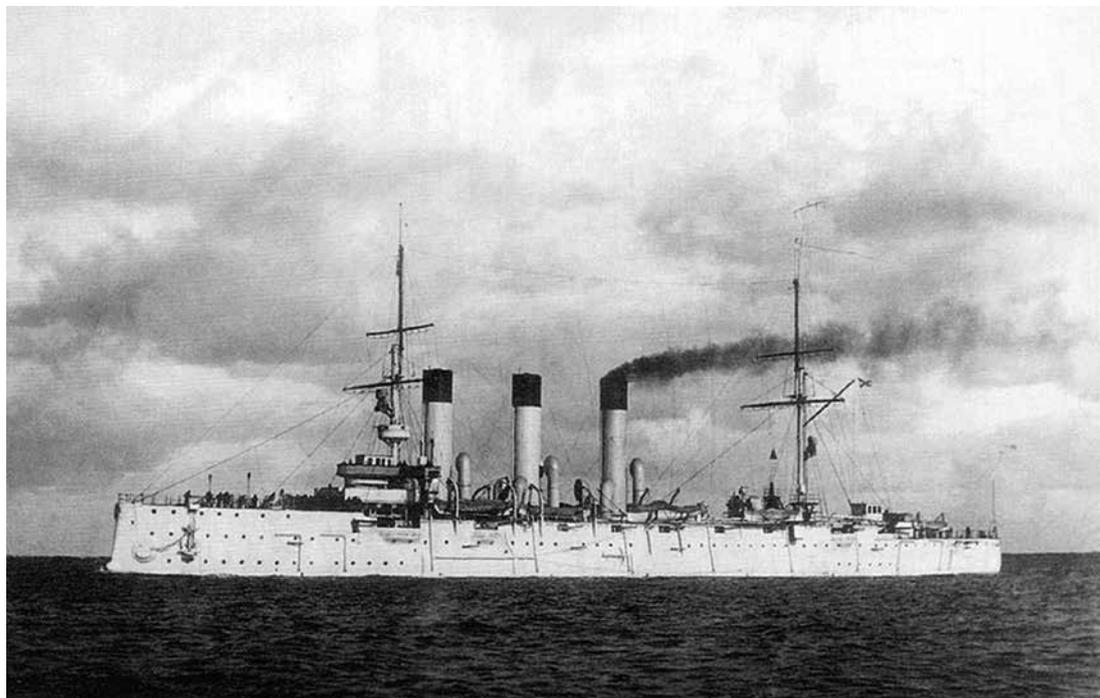
### ALGUNS CRUZADORES TORNARAM-SE FAMOSOS

Inúmeros cruzadores participaram de guerras e engajaram várias batalhas navais, importantes e decisivas. Alguns foram afundados e muitos sobreviveram: Tsushima (1905), Coronel, Falklands (1914) ou Jutlândia (1916), na I Guerra Mundial, além de Pearl Harbor – de onde suspendeu, heroicamente, durante o ataque aeronaval japonês da manhã de 7 de dezembro de 1941, o nosso “Tamandaré”, então CL-49, USS “Saint Louis” –, e tantas outras operações no Pacífico, no Atlântico, no Mediterrâneo e no Índico, na II Guerra Mundial, assim como na Coreia, no Vietnã nas Malvinas estão aí para comprovar.

Como o “Lucky Lou”, o saudoso C-12 / CL-49, muitos tiveram ação de destaque e merecem ser relem-

brados, entre os quais podemos incluir:

- o “Aurora”, que participou do cruzeiro da frota russa, do Báltico ao Mar do Japão, sobreviveu à batalha de Tsushima e participou da Revolução Russa, de outubro de 1917, e hoje pode ser visitado, como navio-museu, em São Petersburgo;
- o HMS “Hood”, cruzador de batalha inglês, afundado pelo encouraçado Bismarck, em maio de 1941, ao largo da Islândia, vitimando cerca de 1400 tripulantes;
- o HMS “Belfast”, cruzador britânico, com ações no Cabo Norte e na Normandia, na II GM, e na Guerra da Coreia, hoje também navio-museu, em meio ao Tâmis, à vista da belíssima Tower Bridge;
- o “Bahia”, scout brasileiro, integrante da DNOG, na I GM, e da FNNE, na II GM, afundado por explosão acidental, em julho de 1945, em Estação Naval de apoio a aeronaves, nas proximidades dos rochedos de São Pedro e São Paulo;
- o “General Belgrano”, da Armada Argentina, que foi ao fundo durante o conflito das Falklands/Malvinas, atingido por torpedos disparados do submarino nuclear britânico, “Conqueror”, em maio de 1982, portanto, o último cruzador afundado em ação na-



CRUZADOR “AURORA” - 1903



CRUZADOR TAMANDARÉ - 1897

### **BIBLIOGRAFIA**

CARVALHO, Almirante Trajano Augusto de. *Nossa Marinha: seus feitos e glórias, 1822- 1940*. Rio de Janeiro: Fundação Emílio Odebrecht & SDGM, 1986.

Jane's Fighting Ships. Edições 1973-1974 e 1996-1998.

LAMBERT, Nicholas. *Sir John Fisher's Naval Revolution*. Columbia, South Carolina: University of Carolina Press, 2002.

NARCISO, José. *A Política de Poder Naval no Brasil*. (In: REVISTA PORTOS & NAVIOS, fevereiro a setembro de 1980). Rio de Janeiro: RPN, 1980.

PEMSEL, Helmut. *A history of war at sea*. Annapolis: Naval Institute Press, 1979.

<http://www.naviosbrasil.com.br/ngb/ngb-new.htm>.