

## **A VIDA NOS <<FF>> 1914-1934 (4)**

\*\*\*\*\*

### **QUE FALTA FAZ UM PROGRAMA DE TESTES!**

Dizem que á proporção que se avança na vida, a recordação de pessoas e de cousas traz o encanto de despertar viva a imaginação.

O encontro com um companheiro antigo de lutas, trouxe-me a lembrança do passado, porque recordei-me aqueles 13 mezes em que, como Chefe da Flotilha de Submarinos, tive a ventura de privar de perto com aquela pleiade de abnegados que até as suas vidas ofereciam para verem, cada vez mais alto, o nome em que era tida aquela nossa fôrça, minúscula pelo numero de suas unidades, porem, grande e muito grande pelo grão de eficiencia em que era mantida, a custo de sacrifícios só conhecidos dos que tiveram a ventura de nela servir.

Seja-me, no entretanto, permitido, antes de iniciar a narrativa de um dos episodios a que assisti, felicitar-me por ter convivido com a brilhante oficialidade que constituía a Flotilha daquela epoca, sendo dificil destacar dentre ela e demais sub-oficiais, inferiores e praças, qual o mais leal, o mais proficiente e o mais disciplinado.

Aí vai o episodio:

O "F-1" tinha terminado um período de grandes reparos e ia entrar novamente em serviço, justamente quando a nossa esquadra se aprestava para as manobras que anualmente realizava em aguas da Ilha Grande, estando incluído nessa vez em seu programa, o desenvolvimento de temas taticos, em conjunto com os, nossos submarinos. Na Flotilha todos "faziam força" para que os 3 "FF" tomassem parte nas operações. O "F-1", porem, precisava verificar o estado de seus engachetamentos, a estanqueidade de seus compartimentos, tanques, etc., fazer novamente as suas "aguas", naturalmente alteradas depois de um regular período de inatividade por que passou, em que houve alterações sensíveis de pesos.

E foi para a verificação de seu "assetto" que saiu certo dia para imersão. Foram momentos angustiosos que ainda conservo na mente. Quem assiste, mesmo para aqueles que conhecem a manobra, ao desaparecimento de um submarino, todo fechada e com o seu pessoal recolhido, sente sensações dispares e inexprimíveis.

O "F-1" executou perfeitamente a manobra, mas ao cabo de alguns momentos surgiu no local onde mergulhára, um repucho semelhante a um espirro de baleia, mostrando em seguida toda

a sua prôa fóra dagua, quatro metros mais ou menos, com uma forte inclinação, estimada em cerca de 45° e começou, com esta formidável inclinação, a mergulhar de pôpa. O aspecto era impressionante afigurando-se-nos um naufragio.

Como primeira providencia foram dadas as necessarias ordens para que o Tender tivesse o seu "aparelho de socorro" pronto a funcionar. Passou-se mais eu menos uma hora. A angustia pesava em todos nós e tudo faziamos para que, no momento preciso, nada viesse a faltar .

"F-1" na superfície! brada o sinaleiro do "Ceará", restituindo-nos o socêgo e dando como terminado o incidente que tão funestas consequencias podia acarretar.

Nessa ocasião aparece afobado o mecanico encarregado do aparelho, para participar que as "catarinas" só poderiam funcionar no dia seguinte, dando as causas que justificaram plenamente essa falta.

Atraca o "F-1" ao costado do Tender, apresenta-se o seu Comandante e dá parte do ocorrido, declarando que a inclinação havia sido de 15° apenas e não de 45° como suponhamos, e que toda a sua guarnição tinha se portado da melhor maneira possível sem perder, por um instante, a confiança em seu comandante.

Foi então que notei estar com o coração batendo apressadamente.

Hoje, dos "F-1", "F-3" e "F-5" nada resta para nós a não ser o espirito das cousas a relembrar um passado brilhante, cheio de lutas e de sacrifícios; ficaram, porem, os autores do seu prestigio.

A esses, eu direi: Adiante toda força!

EMMANUEL BRAGA  
Capitão de Mar e Guerra

## **NOSSOS PRIMEIROS MERGULHADORES**

Os submarinos constituem para mim as maiores recordações que tenho do meu tempo de Marinha e que mais saudades me trazem dessa fase feliz de minha vida. E quantos episodios vêm-me á mente neste momento em que procuro rememorar essa epoca em que, empolgado pela eficiencia de nossa Flotilha, a ela dedicava toda a minha atividade, sacrificava o bem estar, o aconchego do lar, os momentos de folga, enfim tudo, até a propria saude, para que cada vês mais fosse alevantado o gráo de perfeição em nossos quotidianos treinamentos! Recordar todas essas passagens, durante o longo espaço de tempo em que neles servi, desde a sua construcção na Italia, seriam necessarios volumes de muitas paginas. E os tipos? Lembro-me ainda do Cabo Silva.

Certa vez, em Spezia, para que os mergulhadores não perdessem o treino, fez-se um exercício de escafandria, nele tomando parte todos os nossos especialistas; o sargento Bibiano, porém, por uma falsa manobra em uma das valvulas de seu aparelho, apenas descêra poucos metros, vem rapidamente á superfície flutuando, com surpresa para os que assistiam a tão interessante espetaculo. O nosso cabo Silva, displicente como sempre e feliz como nunca, não perde a ocasião para filosofar e de improviso solta a seguinte quadra que tornou-se celebre:

Bibiano Arves da Cunha,  
Palombaro de prima, classe;  
Marguiô e não achou fundo.  
Era mió que se matasse.

Aí já a língua italiana era por ele manejada com certo desembaraço como provou nesse improviso, empregando a palavra *palombaro* em vês de escafandro; e si não fôsse esse seu traquejo na língua de Dante não teria se saído tão bem nas multiplas enrascadas em que se vio metido, chegando mesmo a sofrer acusações infundadas com o fim de estorquir-se-lhe algumas centenas de liras.

A. S. VIANNA  
Cap. de Corveta

Foto 10: Os sinos submarinos dos treis "FF", entregues ao nosso Museu Histórico.

## **QUESTÃO DE HONRA**

Quando comandei o "F-5", indo certa vês para imersão, notei que um torpedista vestia uma mescla demasiadamente suja de oleo e graxa; chamei-lhe a atenção recomendei-lhe que jogasse fóra logo que regressássemos do exercicio. O marujo inquieto rodeiou-me até que conseguiu abordar-me para ponderar que aquele uniforme assim sujo é que dava sorte nos seus lançamentos de torpedos e que se não o vestisse poderíamos perder o concurso que vínhamos disputando com certa de vitoria. Aquela ponderação não deixou de calar em meu espirito, e sem ser "macumbeiro" e nem acreditar em mandingas cedi. Estava em jogo uma decisão para a qual todos os meus comandados contribuíam com a sua parcela de trabalho e de esforço e nada devíamos desprezar que pudesse influir nessa competição que, para nós, constituía uma questão de honra.

E este era o aspecto pitoresco da vida de nossos "FF"; no meio daquela atividade febril de constantes exercicios, diariamente surgiam episodios que faziam rir, amenizando esse trabalho intenso que os navios exigiam.

E sensações? Tivemo-las diversas nas muitas dezenas de vezes que imergi. Recordo-me ainda da minha primeira imersão como comandante e que si não fôsse a pratica adquirida anteriormente como imediato, poderia redundar num terrivel fracasso para a estréa. A maré corria com grande intensidade e de tal forma atuava pelo través do "F-5" que jogou-o para cima de um casco sossobrado, fazendo o meu periscopio roçar na boia que o assinalava; sómente eu observava o horizonte, e sem que ninguém se apercebesse do ocorrido manobrei com calma e segurança, livrando-nos de ficarmos seguros em sua amarração. Senti um calefrio em todo o corpo e mais nada.

- De outra feita, o mecanico, por engano, meteu unais agua em um dos tanques de prôa do que a que havia sido determinada; quando imergimos, o resultado não se fez esperar e o "F-5", completamente desequilibrado, navegava como um verdadeiro bôto, quasi espetando-se de prôa na lama. Vim rapidamente á superficie, remediamos o mal e assim passou-se mais um calefrio.

Estes fatos fazem-me lembrar uma frase dita por um colega meu, depois de ter passado por um desses transes:

"Servir em submarino é muito bom, mas seria melhor ainda si eles só navegassem na superficie".

A. SEGADAS VIANNA  
Capitão de Corveta

## **O TORPEDO FUJÃO**

Parece-nos justo que se tendo fallado em tantos transes arriscados e em tantos casos pittorescos e mesmo comicos passados na antiga Flotilha de Submarinos, se procure contar tambem algum capaz de mostrar o espirito de camaradagem e cooperação a mais efficaz e producente em que nella se vivia.

Dizem que nas unidades confiadas ao grande Nelson, os seus commandados viviam como "a band of brothers". E é bem possível, mesmo porque, sem essa condição preciosa em uma força naval, não era muito facil que, em momentos tão delicados e decisivos, os tripulantes de seus navios houvessem feito tanto quanto fizeram.

Sentimento igual guiou os primeiros passos do pessoal da Flotilha, cuja existencia, seus dedicados servidores não querem deixar apagar-se, sepultada em profundo esquecimento. Essa asserção, concordamos, exijo bem uma prova ou cousa equivalente que tire qualquer duvida sobre sua veracidade. Vamos dal-a bem significativa, contando um facto que se passou durante as provas para a obtenção do "Premio Independencia"; em 1916.

Disputavam ardentemente esse concurso os tres submarinos duo possuíamos. Lá pelo meio do prazo marcado, andavam os "FF" tão proximos em pontos, um dos outros, que seria um tanto arriscado afirmar-se de antemão qual o que naquelle ano iria inscrever o seu nome num dos escudos de prata que ornavam o bellissimo conjuncto que constituía o cubiçado troféu.

Um, porem, havia que dia a dia ia tornando mais elevado o seu score, nas diversas circunstancias preestabelecidas ; esse era o "F-5", já vencedor do concurso da armo anterior.

Em uma bella tarde, a sua guarnição aprontou-o para a prova do dia seguinte e parte delia foi para terra em golo de uma folga muito merecida. Tudo havia ficado em ordem; os torpedos fartamente experimentados e alojados cuidadosamente em seus tubos, assim como os demais aparelhos promptos, de modo a poupar qualquer parcella de tempo que o submarino dispunha para effectuar os seus dois tiros para o concurso.

Mas em navios tão complicados e tão delicados, não raras vezes o desejo de tel-os promptos á primeira vóz, dá lugar a algum contra-tempo, ou melhor, a alguns caso que até á sua manifestação positiva, era cousa fóra de qualquer conjectura.

Assim foi que, estando o "F-5" nessa tarde pacificamente prezo á sua amarração costumeira, no caos de Mocangué, seus tripulantes que ainda estavam a bordo sentiram como um choque

inesperado e simultaneamente produzir-se o disparo de um torpedo, que por signal encontrando campo livre, correu em magnifica trajetoria, cerca de 2.000 metros, fluctuando depois perfeitamente como si houvesse sido lançado em um disparo de exercido a curta distancia. Technicamente o motivo de tal surpresa, um tanto desagradavel, não foi difficil de ser constatado. Passado o facto e recolhido a bordo o torpedo fujão, apresenta-se a todos uma situação mais seria: era provavel que a pressão que se havia produzido dentro do tubo até abrir violentamente a sua comporta externa, tal não houvesse feito sem deixar como vestígio alguma avaria, talvez importante para impedir o navio de continuar a participar da disputa do premio, ou pelo menos, a perder considerável numero de sahidias, o que iria collocar-o em condições bem inferiores a de seus concorrentes, para a victoria final que se esboçava.

Alem disso, para examinar convenientemente o que se havia passado, necessitava o navio ir ao dique, ou então encontrar-se uma pessoa perfeitamente conhecedora do aparelhamento do tubo, para em mergulho ou mettida num aparelho de escaphandro, examinal-o cuidadosamente.

E, enquanto se faziam taes conjecturas veio a noite impedindo com as suas trevas de se fazer qualquer coisa naquele ambiente tão pouco claro como são as aguas da nossa Guanabara.

O Commandante do "F5", ao contrario dos seus collegas dos outros dois "FF", não era grande nadador e muito menos mergulhador; assim tornava-se inevitavel a parada do navio, por alguns dias.

No dia seguinte, entre oito e nove horas da manhã, quando chegava o Commandante da Flotilha á Base, viu nas proximidades da prôa do "F5" apparecerem e desaparecerem da superficie dagua, então calma e tranquillã, dois habeis mergulhadores que pareciam discípulos emeritos dos conhecidos apanhadores de moedas que havíamos visto algumas vezes em Barbados e S. Vicente e que, depois de varios mergulhos, traziam a noticia agradavel de que nem o tubo nem a sua comporta havia soffrido avaria alguma e que esta poderia ser facilmente fechada, desde que se lhes substituíssem alguns de seus pinos e desempenassem algumas de suas hastes.

Esses mergulhadores de ultima hora eram os comandantes dós submarinos "F1" e "F3" que, como vimos, tomavam parte no concurso e disputavam, avidamente, o numero de pontos que lhes permitissem a cobiçada victoria.

Nesses dois ultimos navios notava-se tambem desusado movimento a essa hora da manhã. Explicou-se depois: eram as

suas guarnições que auxiliavam a do "F5" nos trabalhos de que necessitava para o seu immediato reparo.

E assim foi a causa determinada e reparados os estragos e em menos de dois dias achava-se novamente o "F5" em condições de proseguir na lucta em que tão brilhantemente se achava empenhado.

Reflectimos depois maduramente sobre o facto de apparencia tão simples mas que, na verdade, tinha uma significação especial, bem mais importante do que se poderia avaliar no momento.

Como se viu, os primeiros a correr em auxilio do seu leal adversario foram justamente os commmandantes dos outros dois submarinos, utilizando-se de suas qualidades pessoases em um sport ao qual o commandante do "F-5" não era muito afeito; esse exemplo propagara-se e as guarnições imitaram-no.

Em gente de outra especie, esse contra-tempo seria ensejo para gozar "de tout son coeur" o prazer satanico de vêr, para a disputa de um premio a que os antigos submarinistas ligavam tanta importancia, um dos seus concorrentes irremediavelmente posto fóra de combate.

Este facto que relatamos ao correr da penna, prova o que dissemos ao inicio de sua narrativa, sendo na sua singeleza sufficiente para a dar, como queriamos, uma idéa do espirito de cooperação, da harmonia, da lealdade e como consequencia, da mais perfeita camaradagem com que se formou na nossa Marinha a sua primitiva Flotilha de Submarinos, espirito que ainda existe e que existirá sempre e que reviverá fortemente no dia em que outras unidades do mesmo typo venham permittir a formação de uma outra que, recordando factos como este, em tudo será digna de comparar-se á primeira que possuiu o Brasil.

E quando essa mentalidade predominar em todas as unidades de nossa Marinha de Guerra, nos seus navios, em todos os seus departamentos e entre todo o seu pessoal, como será ella feliz!

E, agora, julgamos de justiça citar os nomes desses commandantes, que deram aos seus commandados tão altruísticos e nobres exemplos de desprendimento e abnegação: eram os então Capitães Tenentes Nogueira da Gama, Lemos Basto e Adalberto Landim, respectivamente do "F5", "F3" e "F1".

F. F. F.

## **QUE ATRAÇÃO PELO FUNDO!**

Afim de dar um pequeno realce ao que representou nesses 20 anos o serviço nesta Flotilha que agora se extingue, vou passar a relatar o acidente sofrido nos fins do ano de 1923 por um dos submarinos que hoje é definitivamente desligado de sua atividade.

Os fatos servirão como uma demonstração de valôr e da disciplina da gente brasileira, na hora do perigo, e as vantagens do treinamento e confiança mútua, entre os membros de uma guarnição.

Aliás, em duas outras ocasiões, em que durante a minha vida de Marinha tive acidentes graves, também esse valôr calmo não faltou á maruja, a qual, nem que fosse por esse só momento, posso dizer "que tinha a honra de comandar".

Não fôra o grão de perfeição atingido no treinamento do Submarino "F-3" náquela época e a Marinha do Brasil contária hoje nos seus fâstos um dáqueles dramas pungentes, vividos no fundo do mar, por aqueles que aí se encontram encarcerados, e também na superfície da terra pelos companheiros, esposas, mães, filhos e amigos, na luta impotente para reaver os que lhes são caros, que lentamente se asfixiam e morrem, impotentes, no tumulto de aço em que a má sorte transformou, por ventura, o barco que era o seu orgulho.

Foi em Dezembro de 1923. Depois de um ano de treinamento intenso com praticamente a mesma guarnição, com a qual o navio já fizera cerca de 140 imersões, de ter concorrido a um premio Independencia, quando o "F-1" galhardamente arrancou ao "F-3" esse premio, embora só por diferença de um acerto, foi este navio designado para fazer a pratica com os alunos da Escola de Submarinos que nesse ano terminavam o curso.

Na vespera da saída o navio pousára no fundo entre Mocanguê e Feiticeiras. A manobra foi cautelosa e demorada afim de evitar qualquer acidente nos lemes, hélices e valvulas.

Quando depois de pousado no fundo foi largada a boia telefonica, maior não poderia ser o susto do pessoal da lancha em serviço de escolta que tendo já por tanto tempo perdido o submarino de vista, pensou imediatamente em qualquer acidente grave.

Mal sabíamos que no dia seguinte, nem tempo haveria para pensar nessa boia.

No dia 13 ás 8 horas o navio guarneceu-se e largou do costado do "Ceará", sem novidades e como hábitualmente.



Apezar de como Comandante ter levado o navio á imersão cerca de 140 vezes, não foi nunca sem uma certa emoção que após a vóz de "postos de imersão", com o navio seguindo adeante, convés completamente deserto, e já descendo a escotilha da torreta, eu me quedava um momento a contempla-lo assim, e muitas veses pensava si não seria esse o dia do acontecimento fatal, que uma vez tem que chegar, no qual a bôa sorte e a nossa capacidade serão as nossas unicas salvações.

Além das Feiticeiras, foi a guarnição mandada aos postos de imersão e pouco depois era dada a voz de "abrir os Kingstons".

A manobra era dirigida por um dos alunos.

Logo que o navio começou a imergir senti que algo de anormal havia. Menos de dois minutos depois; o navio seguira velozmente para o fundo e o ponteiro de profundidade girava como gira o ponteiro de segundos de relógio.

A manobra não se fez esperar: lemes acima, ar aos duplos fundos.

O navio, porém, continuou francamente descendo e inclinou perigosamente a prôa para cima, e com violencia chocou com o fundo aos 25 metros de profundidade!

Absoluto silencio reinava a bordo.

- "Água no 7° e 8° compartimentos, em grande quantidade!" ouviu-se bradar do 6° compartimento, "grande quantidade de gases".

- Fechar todas as portas estanques do 6° compartimento para ré".

- Não é possível entrar no 7°; gases em grande quantidade; a porta estanque do 6° está fechada.

- "Parar os motores".

- "Desligar todas as baterias do quadro". Acender luzes de emergencia".

No silencio reinante a bordo se revelava absoluta disciplina da guarnição; nem um pequenino "palpite" foi aventurado.

A hora era solene, o espetro da morte esvoaçou do 1° ao 6° compartimentos onde se acumulava a guarnição, mas os animos não se abateram, e cada um se manteve no seu posto, olhos cravados no Comandante.

Calmamente encetou-se a manobra para desprender o navio da tabatinga onde se engastára.

Em cerca, de um quarto de hora, (que quarto de hora!) o navio se desprendia do fundo, e com grande inclinação para ré, maquinas a toda força adiante, e expelindo água dos duplos fundos por quantas valvulas tinha, surgia na

superfície qual gigantesco cetáceo perseguido per implacáveis inimigos, no abismo.

Passou-se a nuvem negra. Verificámos a causa, reparámos o mal e voltámos á nossa rotina habitual.

A. ALMEIDA MAGALHÃES  
Cap. de Fragata

## **O IRREVERENTE F1**

O "F-1" era o menino travesso da Flotilha. Sempre alegre, jovial bem disposto e afeito como nenhum outro á pratica dos esportes, que cultuava com inegualavel afan, sobresaíndo-se sobre os demais em todas as competições atleticas de nossa Liga. Talvêz que por essa sua inclinação natural, não lhe foi permitido em sua travessia da Italia para o Brasil, vir á reboque, como aconteceu aos seus "irmãos; encerraram-no no bôjo do "Kangurú", amarrado e peiado para não fugir, o que foi para ele um verdadeiro suplicio por não ter podido apreciar as delicias da viagem e as belezas dos portos da escala. Metia-se em tudo, fôsse, como fôsse, e para disputar um concurso ou fazer uma comissãozinha fóra da barra saía com a superstrutura com falta de chapas, motores desmontados ou desfalcado de baterias de acumuladores. Em certa epoca foi o navio mais popular de nossas praias de banhos que frequentava-as com assiduidade para gáudio de suas ninfas e tritões. Durante umas manobras que fizemos na Ilha Grande, acossado por vento forte e mar de vagalhões que não podia vencer, foi caindo para cima de terra, motivando um famoso radio do "José Bonifacio" que dava-o em perigo. De outra feita desapareceu em imersão por tanto tempo que providencias chegaram a ser dadas para levanta-lo do fundo com a cabrea do Arsenal de Marinha. E como estas passou-nos muitas outras peças e logros, algumas registradas nestes episodios, sem nos esquecermos do fornecimento que fêz dagua salgada, em lugar de nafta, para os tanques do "F-5". Em outra ocasião, por só dispor de um motor Diesel pronto, foi excluído da comissão que a Flotilha ia fazer até Santos, mas tais foram as ponderações de seu comandante que foi-lhe ordenado seguir.

E lá se foi a nossa saudosa trinca, levando como apoio o "Cuiabá" sob o comando do hoje Almirante reformado Americo José Cardoso que, sabendo das condições do "F-1", não o deixava fóra de suas vistas, de maneira a poder socorre-lo em caso de eventual necessidade.

Si o "F-1" atrazava-se mais na formatura, surgia logo na vêrga do "apoio" o sinal oferecendo-lhe serviços. Mas tudo corrêu sem maior novidade até que já dentro do canal de S. Sebastião o "F-1" pára subitamente sem nada comunicar nem ao Chefe nem ao "Cuiabá", irritado que estava pelas repetidas ofertas de um reboque mesquinho e aviltante para quem se preza. Sae da linha e com a correntesa vai caindo para cima da ilha. O Comandante Cardoso, prevendo um encalhe iminente,

pede por sinais reiteradas informações sobre a causa da parada, não obtendo nenhuma resposta; retrocede com o seu navio para mais se aproximar, chama-o insistentemente com o apito, com a sereia, com semaforas, e nada! Exasperado, chega á fala passeiando colerico de um bordo a outro, no passadiço de seu cargueiro; pede um megafone e brada em altas vozes para o submarino, mas fa-lo com tal afobação que, ao em vêz de colocar o porta-vóz na bôca, coloca-o em uma das vistas, á guiza de oculo de alcance, sem se aperceber do engano que causou hilaridade nos presentes.

Nessa ocasião o "F-1" fumega, dá adiante, e passando bem rente do "apoio", participa o ocorrido e segue para ocupar novamente o seu lugar na linha.

## **COMISARIO NÃO PODE SER SUBMARINISTA!**

Houve, certa época na Marinha em que os Comissários para serem promovidos necessitavam de um mínimo de 100 dias de mar. Era um requisito indispensável ao acesso e sem ele ficariam marcando passo como aconteceu a diversos que, sabendo de cor toda a Lei de Fazenda e tendo a sua escrita certa e em dia, foram preteridos por colegas que tiveram a felicidade de contar esse tempo em viagem, dentro dos camarotes ou passeando pelos convêzes dos encouraçados. Um dos que serviram em nossa Flotilha, como Chefe do Departamento de Fazenda, estava ameaçado de uma preterição e perdendo a esperança de uma viagem para o "Ceará", pensou em completar esses 100 dias nos próprios submarinos, aproveitando as suas saídas para exercícios. Consultou a diversos especialistas sobre a possibilidade de um desastre; inteirou-se dos meios de salvamento de que dispunham os navios; de como poderia respirar em caso de uma imersão mais prolongada; quais as utilidades das boias telefônicas e dos manilhões; fez, enfim, um curso rápido e expedito para poder julgar se deveria ou não se aventurar a tão grande façanha.

Mas entre uma preterição certa e um desastre duvidoso, optou por este, fazendo a sua estréia no "F-3". Na hora marcada para desatracação já estava ele a bordo de moral elevado pelas preces e promessas que fizera à sua padroeira. Foi-lhe determinado o 1º compartimento para posto em imersão e assim lá se foi para baixo d'água, antegosando a contagem de mais esse diazinho de mar, feito heroicamente depois de três rápidas imersões do "F", enquanto que os seus colegas, para obterem-no, necessitavam permanecer fóra da barra por mais de 12 horas. As cousas, porém, não, lhe sorriram naquele dia aziago. As mal fadadas caixas-vasias, que tantas peças nos pregaram, resalveram fazer mais uma das suas, alagando-se de forma a levar o submarino, para baixo, com forte inclinação de prôa. O nosso Comissário, não tendo nunca assistido a tais acrobacias, empalideceu, arregalou os olhos, abraçou-se à escada de ferro para não ser arrastado; evoca fervorosamente as graças de seus santos protetores e manifesta a sua resolução inabalável de não mais imergir. O "F-3" vem à superfície e volta ao Tender para reparar o mal. E lá se foi o dia de mar do Comissário, que preferiu ser preterido a morrer do coração.

Foto 11: O último desfile da flotilha, no dia de sua baixa.

## **A FLOTILHA DE SUBMARINOS**

As campanhas pela renovação do material flutuante da nossa esquadra se têm evidenciado eficientes sempre que são tratadas com sinceridade, patriotismo e desinteresse, pelos legítimos interpretes da opinião nacional.

E no esforço que nesse momento fazemos com toda a paixão civica que nos inspira a necessidade da substituição dos nossos velhos navios, temos a ventura de ver, á nossa frente as maximas autoridades do Paiz empenhadas por esta renovação necessaria.

A nossa vitoria está por isso assegurada e podemos entoar hosanas á nossa Marinha gloriosa, no momento em que orgulhosamente celebramos os feitos da Flotilha de Submarinos, que hoje solenemente desaparece do ról dos navios da Esquadra Brasileira, depois de mais de vinte anos de ininterrupto serviço, por termos a certeza que em breve vê-la-emos substituida por outras maiores e compostas de navios novos e modernos.

Determinada a sua construção com o programa naval de 1906, do Presidente Rodrigues,Alves, fruto de uma das mais brilhantes campanhas civicas realizadas em nosso paiz, esses tres pequenos navios e o tender "Cerará" tornaram-se, desde logo, o centro da mais notavel atividade naval, que produziu os mais brilhantes oficiais, sub-oficiais e marinheiros da nossa Armada.

Durante todo esse longo tempo, foram os submarinos o nucleo em torno do qual cimentámos a confiança no valôr admiravel da nossa maruja, pelas provas constantes da sua capacidade tecnica, e pelo zêlo apaixonado com que conservava aquele delicado e precioso material. Nenhuma Marinha do mundo se pôde orgulhar de *records* semelhantes em navios deste tipo. Mais de dez mil milhas navegadas; mais de mil e quinhentas imersões; mais de mil lançamentos de torpedos - sobre alvo movel - com 90% de acertos! - registrou cada um desses navios, dentro e fóra do Rio de Janeiro, em alto mar, sem jamais haver contado accidentes lamentaveis. Em nenhuma outra Marinha tais navios *vivem* tanto!

Em um paiz pobre como o nosso, evidentemente desaparelhado de arsenais para a conservação conveniente da sua esquadra, essas cifras e essas provas magnificas de eficiencia dos nossos submarinos são de molde a encher-nos de viva ufania!

Constantemente em serviço ativo, conservados com verdadeira paixão e até com sacrifício pessoal pelos que os tripularam, esses navios resistiram heroicamente às inclemências do tempo - mais de 20 anos! - e foram sempre as mais lindas gêmeas do diadema fulgurante da Marinha do Brasil! Pela felicidade, inteligência e ardôr com que foram comandados, tornaram-se a escola que produziu os mais brilhantes, cultos e capazes oficiais da nossa Armada: Castro e Silva, Mario Sampaio, Lemos Basto, Nogueira da Gama, Rademaker, Adalberto Landim, Mario Hecksher, Theobaldo Pereira, Segadas Vianna, Caetano Taylor, Aureliano Magalhães, Washington Perry, Nelson Simas, Ouro Preto, Aché, Cristiano Aranha, Mario Coutinho, Paiva Azevedo, Hernani Souza, Paquet, Braz Vellozo, Pinto Lima, Hugo Pontes, Amilcar Moreira, Edgard Oliveira, Raul Reis, Mattoso Maia, Baptista Coelho, Leonidas Conceição, Nuno Barbosa e outros distintos oficiais que os comandaram e serviram de modo notavel nesses 20 anos de incessante trabalho, e alguns do quais morreram e outros praticamente se invalidaram fisicamente a seu bordo: são nomes que a Nação precisa conhecer e admirar entre os seus mais dignos e abnegados servidores. São algumas das mais vivas esperanças da Marinha!,

E' preciso haver penetrado em um submarino, mesmo dos de maior tonelagem das grandes marinhas estrangeiras, pára ter-se uma idéa da complexidade daqueles "relogios" complicados e cheios de aparelhos e instrumentos delicados, funcionando em reduzidíssimo espaço! Ser submarinista é provar, no mais alto gráo, uma grande capacidade física, intelectual, tecnica e moral!

E' preciso ser forte na verdadeira acepção do termo e dar á patria tudo: a saúde, o tempo, a inteligencia e o risco constante da vida, em plena paz!

Escola de oficiais brilhantes e de brilhantes suboficiais e marinheiros, a Flotilha de Submarinos pagou fartamente, generosamente á Nação, os sacrifícios com ela feitos pelo Tesouro Nacional: deu-lhe esse "Espirito da Marinha" - solido, inabalável, glorioso e imortal que Velho Sobrinho e Gastão Penalva tão lindamente cantaram em prosa e verso na "Legenda" levada á cena no Teatro Municipal do Rio de Janeiro, em 1929, encarnado na distinta personalidade e acuidade artística da senhora Hugo Pontes! Deu-lhe a energia moral de que foi prova formidavel a Divisão Naval de Operações de Guerra que o Almirante Pedro Frontin levou aos mares europeus na conflagração de 1914! - divisão gloriosa, cuja historia precisa ser contada á nação para regalo das suas vaidades civicas!

Deu-lhe essa formidável resistência às seduções mentirosas e miseráveis da política partidária demolidora da disciplina e da eficiência dos instrumentos sagrados da Defesa Nacional, que são os navios da Esquadra, que laboriosamente levamos todo esse tempo - desde 1914, a criar e desenvolver na complexidade da organização das unidades e dos serviços diretores e auxiliares que a Missão Naval Americana facilmente orientou, constituindo entre nós, com esses velhos navios, uma pequena, mas das mais eficientes esquadras do mundo - como organização - justamente, para não dizer só por isso - pelo "Espírito da Marinha", que a afastava de tudo quanto não fosse a dedicação, a renúncia e o estudo das coisas profissionais, para a defesa da Pátria!

A sementeira ficou! As rajadas das tormentas que soam sobre a Marinha, sacudirão fortemente os seus galhos dadivosos desse bouaá, sem poder, todavia, destruí-la, fazendo cair sobre a terra uberrima da Pátria as sementes magníficas da renovação constante desse "Espírito", que é a expressão máxima do nosso orgulho de brasileiros!

A Flotilha de Submarinos desaparecerá aos nossos olhos rasos de lágrimas de saudades, mas deixando-nos certos de que a Nação reconstruirá em breve a sua Armada confiante no valôr e no patriotismo da sua nobre gente!

FREDERICO VILLAR  
Cap. Mar e Guerra



## **PROPHECIAS**

Março de 1923

Grande fôra o sacrifício exigido pela viagem de ida e volta ao porto de Santos e bem damnosas haviam sido as consequencias que ao material já cansado pelo uso, a inclemencia das vagas, a inconstancia do tempo e a continuidade prolongada do funcionamento de seus motores, haviam produzido.

E por isso, o Submarino "F-1 ", permanecêra 4 longos mêses retirado da actividade e atracado ao costado do Tender Ceará.

No seu minusculo interior, a sua guarnição caprichosa e dedicada, no vai-vêm constante de um labutar intenso, procedêra ás desmontagens para os reparos necessarios á sua eficiencia.

Os dias, as semanas e os meses, se sucederam rapidos e o esforço do trabalho de sua gente se traduzira finalmente na completa recomposição dos aparelhos desmontados.

Os seus compartimentos se arrumaram daquella forma que constitue o espanto e a admiração dos que, pela vez primeira, penetram no interior silencioso e quasi mystico de um submarino.

O contentamento de todos nas diversas phases do trabalho diario, se manifestára de varias formas, e os ditos chistosos e as anedoctas alegres se misturavam na confusão de vozes e de risos.

Nada até então perturbara o interesse geral e tudo indicava que os exercícios que já se planejára, teriam para seu brilhantismo, o entusiasmo de toda a guarnição.

.....

Um dia, porem, um marujo que licenciado na vespera regressára de terra, trouxe a má nova de uma prophecia. "O F-1, faria, com seu proximo exercício, a sua ultima immersão". Para demonstrar a sua absoluta crença, o marujo convicto, affirmou de prompto que "iria pedir passagem de navio, assim que o F-1 estivesse em condições de mergulhar". Elle consultára a uma cartomante de "valôr". Por esse valôr ainda não desmentido, elle se sentia apavorado. E ella, entre sorrisos e contracções, cartas espalhadas sobre a mesa forrada de panno negro esmaecido, lhe disséra, que o navio em que elle estava embarcado seria victima de um desastre de consequencias fataes, cuja causa porem, não lhe era possível

precisar. "Via um navio pequeno, coberta dagua e envolto no manto da desgraça."

Eu julgára desde logo conveniente procurar destruir a impressão que naquelle cerebro rude de marujo simples, haviam produzido os vaticínios da cartomante e, posto que nas explicações que lhe dei, houvesse empregado todo o esforço de que seria capaz o meu raciocínio, não me foi possível restituir-lhe a confiança que deixára em meio, ás cartas de um baralho.

A diminuição da dedicação de uns, o aparente desinteresse de outros e a alteração geral do ambiente, justamente na phase de menor trabalho, me permittiram concluir que a noticia da propheta encontrára acolhida em outras almas tambem simples, com prejuizo para o moral de uma guarnição que deveria estar afeita aos perigos das immersões.

Os dias restantes decorreram sob uma febril actividade e não poucas vezes, á minha passagem rapida pelos compartimentos do navio, os meus ouvidos perceberam palavras de receio.

.....

O "F-1," ficou finalmente prompto. O seu interior se alvejara com a brancura brilhante da tinta esmalte e os seus metaes refulgiam com scintillações doiradas que offuscavam.

As inspecções haviam sido passadas com a minucia indispensavel e tudo fôra encontrado em ordem e absolutamente perfeito.

.....

Dia... a guarnição já se encontrava a postos e o navio recebêra a visita de officiais que desejaram tomar parte na primeira immersão que se faria, depois do periodo de reparos por que o "F-1" acabára de passar.

Serena e calmamente, o "F-1" se afastou do costado do Tender Ceará, e impulsionado pelos seus motores, demandou o fundo da bahia, acompanhado apenas pela embarcação escalada para o serviço de escolta.

O sol despontára brilhante, reflectindo-se nas aguas tranquilladas de um mar verde esmeralda e o céu, de uma limpidez serena, transmitia a todos a confiança nos bons fados.

Ao apito de postos de immersão, os homens que se encontravam pelo convez, como que por encanto desapareceram pelas escotilhas. As tampas fecharam com o ruido caracteristicamente lugubre; separando do mundo exterior, por instantes que poderiam se prolongar para toda a eternidade, 24 homens cheios de vida, em cujos cerebros, possivelmente

bailavam visões macábras, que por orgulho e vergonha, nasceram e morreram no mysterio do silencio.

Aqui, alli, alem, de pôpa á prôa, algo de anciedade se observava no olhar, na attitude, e nos gestos daquelles que, em muda e emocionante expectativa, aguardavam os acontecimentos que se poderiam desenrolar.

Os instantes iniciais de uma immersão são cheios de grandes apprehensões e não poucas vezes, de cruel angustia, e nem a calma, e confiança têm a força precisa pára impedir que o coração se confraja e pulse desordenadamenre, sob o poderoso influxo de extranha comoção.

O navio inclinou ligeiramente para a proa e obedecendo á manobra dos seus lemes, mergulhou completamente, nas aguas serenas da Guanabara.

Tudo corrêra normalmente, e a immersão fôra feita com proficiencia. Durante muito tempo, o navio percorrera, imerso o fundo da bahia em todos os sentidos. O ambiente já se saturára das emanações diversas, e das paredes e dos tectos dos compartimentos, gottejava vapor dagua; marinheiros somnolentos, manifestavam na molleza dos gestos, a acção prejudicial do ar não renovado.

Era, pois, conveniente o retorno á superficie e o contacto com o ar athmosphérico.

O Comandante iniciou a manobra e pela valvula respectiva mandou ar aos fundos duplos. O navio subio rapidamente e sob geral espanto, mais rapidamente ainda, tornou a mergulhar.

Pelo periscopio de vante, curioso do espectaculo da emersão, observei emocionado que, violentamente revolta em turbilhões de espuma, a agua se elevava aos céus, como se fôra uma tromba dagua. Facilmente comprehendí que o retorno á superficie não se faria normalmente. Meus olhos prescutadores volveram-se para o manometro de profundidade, cujo ponteiro, indifferente à nossa angustia, retornou a marcação primitiva.

Mais ar, repetição de manobra e o mesmo effeito, apavorantemente desolador. O navio pesára um pouco mais, tendendo a procurar o fundo. Era preciso nesta contingencia, mante-lo entre duas aguas, a força de machinas, pois convinha evitar a perda da visibilidade pelos periscopios.

A objectiva do periscopio, transmittia á occular o panorama exterior. A agitação dos homens que tripulavam a lancha que fazia a escolta, demonstrava a impressão que os dominava. Elles haviam percebido a catadupa que se fizera, e observaram na sinuosidade da trajectoria no plano vertical, a nossa lucta com o navio que se tornára caprichosamente indomavel.

Em todos os compartimentos, máo grado a emoção geral, o silencio era profundo. Olhares esgazeados e pallidez de cêra

desfiguravam muitos dos que ainda hoje, por extranho capricho, não confessam a emoção que os dominou.

No compartimento de torpedos, em attitude apalermada, o marujo da cartomante com os olhos marejados dagua e com a voz tremula de mêdo, recordou á previsão e maldisse a immersão...

Nova tentativa fôra feita inutilmente. O torreão emergira por momentos, para imergir rapidamente. Seria vã nova repetição e desnecessario o gasto do ar que nos restava e que nos seria indispensaval a vida em caso de insuccesso definitivo.

Durante uma hora, os corações pulsaram violentamente, e durante esse tempo os pensamentos se entrechocaram na idealisação de venturas de uma vida ainda não vivida.

Era fôra de duvida que a installação de ar comprimido soffrêra uma avaria grave e dadas as circumstancias, seria bem possível que outra lhe tivesse acompanhado.

Certo disso, foram iniciadas manobras de recurso.

.....  
Lentamente, o ponteiro do manometro de profundidade oscillou e deslocou-se para a esquerda, indicando assim que o, navio obedecia á manobra effectuada.

Minutos que pareceram seculos se escoaram antes que o torreão afflorasse á superlcie. Mas, ei-lo finalmente inteiramente a descoberto, em seguida a prôa e finalmente a pôpa.

O "F-1" retornára á superfície, com a inexpressiva indifferença das coisas inanimadas.

As tampas das escotilhas se reabriram e sobre o convez reapareceram em busca de ar puro e talvez da propria vida que haviam julgado perdida, muitos daquelles que, minutos antes, blasphemavam contra o Destino que os ameaçava de uma morte tragica.

Alli e além, indifferentes ao quasi drama que se passára, espectadores curiosos, de bordo de embarcações varias sulcavam a bahia em busca das ilhas distantes, contemplavam o submarino que acabára de emergir. O sol já attingira o vertical e começára a descambar e a brisa, da tarde, tracejava na abobada em caprichosos arabescos, "rabos de gallo" preságos de ventos provaveis.

O céu não estava mais límpido, nem o sol mais brilhante, nem o mar mais sereno, no entretanto, tudo parecia mais bello, mais calmo e mais puro, sob o contraste chocante e instantaneo das emoções da vida.

.....  
O nosso marujo, já refeito do susto, com a physionomia illuminada por um sorriso de franca ingenuidade, chegou-se a mim, e depois das palavras costumeiras "Seu imediato dá

licença?" acompanhadas da continencia militar, fallou assim:  
"Ainda não foi desta vez, seu immediato, mas assim mesmo,  
quasi que a mulher adivinhou. Digam o que quizerem, mas  
parece mesmo que as cartomantes têm pacto com o demo. Mas,  
emfim, como falhou desta vez, não deve haver mais perigo, não  
é verdade seu immediato ? . . . e por isso eu não peço mais  
passagem de navio, porque o que ella disse, bem pode ser para  
outro submarino".

LEONIDAS MARCOS DA CONCEIÇÃO  
Capitão Tenente

## O SUBMARINO

-----

O submarino é o anonimato da gloria. O avião risca os céus e arrebatada com suas acrobacias as multidões ou, no desastre, as eletrisa de horror. O enorme cetáceo de aço mergulha despercebido nas águas e delas emerge ou nelas obscuramente para sempre fica. A agonia não tem testemunhas: a luta pelo ar e contra a água passa-se nas trevas e no silêncio. Qualquer coisa de tumulto antecipado. As grandes dedicações que se não e praticar nestes momentos trágicos, ninguém sobrevive para conta-las e nem aos feitos admiráveis de coragem e disciplina que por ventura se passem.

Poderá apenas a imaginação esboçar alguns quadros: os sobreviventes, amontoados, em desespero cruel... rajadas de absurda esperança sacudindo-os a cada ruído estranho... a água cresce... a sede de oxigênio cresce, contorcendo as bocas... aqui, além, implorações: "ar! ar! eu sufoco!..." E as horas que giram lentamente, naquele giro que aumenta... as horas que se arrastam vagarosas naquela fome que exaspera... as horas que se imobilizam - pesadas e lugubres - naquela asfixia que entorpece e mata... Quadros a Rambrandt: pintados em negro.

Isto é a morte no submarino. Bem diverso tudo do meteoro que despencou do céu em plena luz e que se apaga em um instante.

E a vida a bordo? Um rosário de pequenos e diários sacrifícios em que a saúde, como uma vela a arder, se queima e gasta imperceptivelmente.

"Já sabe? X . . . morreu ontem à noite, de repente! Que estupidez!..."

O ar é viciado e a pressão cresce; com o dedo se pode escrever no teto, alagado pelo suor dos vapores. Si os Diesels funcionaram, seu calor, de compartimento a compartimento, vai sufocando. Tudo bem, entretanto. Cada um tranquilo em seu posto. Mas a tensão nervosa está em cada um. Escutam-se todos os ruídos pesquisando-se si são normais. Acompanham-se todas as inclinações e adernamentos analisando-os para que não se agravem ou prolonguem. Aspiram-se todos os odores: um "curto" na instalação... um derramamento de ácido... Quem pode, olha os manômetros, os grupos, a profundidade, as pressões... Palpam-se os elétricos, os reostatos, os acumuladores. Os sentidos estão sempre vigilantes: tensão nervosa sempre alerta: o coração em sobrecarga. Na manobra e no cuidado de um, pode estar a vida de todos.

Rumo á barra. O "F-1 " desce, tudo "safo" em volta Vou á minha inspeção de Imediato, escutando e farejando. A prôa em ordem, o 2º e o 3º normais. No compartimento dos Diesels um pequeno ruido esquisito. "Que ha?"

"Deve ser o volante roçando em qualquer cousa," seu "Imediato."

Hum! não é normal isto: roçando em que? Recomendo que procurem a causa e sigo até a pôpa. Na volta me debruço sobre o volante de BB. que continúa seu chiado inexplicavel Vinha pelo caminho pensando o que poderia ser: e continuava ignorando. Subitamente jorros d'água. Céus, agua a bordo!

Vem do alto? Vem de baixo ? É grande o veio? Um arrebite saltado? Uma valvula solta? Uma chapa furada?

O volante a girar, atira agua por todos os lados. Profundidade: 5 metros. O Comandante, no periscopio de ré, ouve tudo e não faz uma pergunta. A guarnição sabe que a agua entra; alguns homens dos motores estão molhados: todos permanecem imoveis a espera de ordens. Eu e o motorista chefe continuamos debruçados a investigar. Profundidade: 5 metros. Parece um exercício de alagamento.

"É melhor subirmos, não acha, Imediato?"

"É ."

"Lemes ácima! . . . ." e a manobra continua. Regresso do abismo á superficie; alegria da luz, do ar puro, do ilimitado horisonte. Ninguem, por um instante, duvidou de que a situação pudesse ser grave: quem sabe o que significava uma agua entrando pelo casco interno? Mas nenhum homem se moveu: parecia um anunciado exercício de alagamento. Qual o submarinista que não teve consigo fatos desta ordem e durante eles não presenciou a mesma calma e a mesma confiança gerais?.

Eis a vida do submarino.

A compensação de tudo isto? O amôr da arma, o orgulho do seu poder.

A linha de couraçados formidaveis avança: um torpedo silencioso pontilha o mar com a sua esteira "Submarino a bombordo!" Todo a linha inflete instantaneamente: os couraçados formidaveis fogem. É um prazer ve-los em debandada. Talvez algum estale ao meio. Ficarâ ao desamparo: mais louco será o terrôr dos que fogem.

O trafego maritimo está conturbado: páira sobre o paiz a fome dos viveres para o povo, das munições para as tropas. Boiando entre as aguas imensas do mar, aqui um, milhas além outro, são êles os donos dos caminhos infinitos.

Nos portos, por detraz das rêdes, estão abrigadas as frotas poderosas.

AURELIO LINHARES  
Capitão Tenente

Foto 12: O "F-3" tirado de avião.



## **A BAIXA DOS "FF"**

-----

Por Aviso n. 4.232, de 18 de Novembro de 1933, de S. Excia. O Sr. Ministro da Marinha, foi mandado dar baixa do serviço da armada aos submarinos "F-1", "F-3" e "F-5", devendo ser entregues ao Arsenal para aproveitamento do material.

Esta sentença condenatoria, embora justa e oportuna não deixou de provocar em nós outros, submarinistas, um sentimento de verdadeira tristeza.

Durante estes 20 anos de febril atividade, neles vivemos e com eles pulsamos num labutar diario e lucrativo em que alicerçamos em base solida, os nossos conhecimentos na arte de navegar em baixo dagua, dentro desses engenhos admiraveis, verdadeiros portentos do senso inventivo do genero humano. E neles, deixando uma maior ou menor particula da nossa vitalidade, dóe-nos agora assitir a transformação de sua pujante "força em ser", numa socáta de ferro velho, entregue por força das circunstancias, á sanha devastadora do malho e do bedame.

A 30 de Dezembro concretisámos o nosso preito de gratidão, prestando-lhes derradeiras homenagens, no momento em que era dado cumprimento ao aviso que determinou a sua baixa.

Celebradas missas votivas pelos nossos antigos e sempre lembrados companheiros de vicissitudes e visitados, em Romaria, os tumulos dos almirantes Marques de Leão e Filinto Perry, a quem devemos quase que exclusivamente a iniciativa da construção e posteriormente a vinda dos tres "FF" para o Brasil, reunimo-nos a bordo do capitanea, o Tender "Ceará", para assistir ao ultimo desfile de nossa saudosa flotilha, comandados ainda, força e navios, pelos que hoje almirantes e capitães de mar e guerra, os conduziram em seus primeiros passos para esta senda gloriosa que se findou sob calorosos "hurrahs" das guarnições dos demais navios da esquadra e tendo, içado em seus tópes o simboloco sinal de "ADEUS".

Os seus sinos foram entregues, como valiosas recordações, ao Museu Histórico, para perpetuar, entre nós a lembrança dos primeiros submarinos brasileiros, sendo em seguida lida a seguinte Ordem do Dia, em presença de todas as autoridades superiores da Armada:

"Desligamento" - Em cumprimento á ordem do dia n. 31, do Sr. Almirante Comandante em Chefe são, nesta data, desligados da Esquadra Brasileira, os tres submarinos "F-1",

"F-3" e "F-5", para os efeitos do aviso n. 4.232, de 18 de Novembro proximo passado, de S. Excia. o Sr. Ministro da Marinha, que ordenou a baixa desses navios do serviço ativo da Armada.

Quando em 1913, ainda no alvorecer de seu programa naval, o Brasil inteiro se rejubilava pelo ressurgimento de sua Marinha de Guerra, e assistiamos, cheios de entusiasmo, vibrando de amôr pela nossa carreira, ao nascedouro de uma arma que apenas iniciava os seus primeiros passos, e como tal na duvida do futuro que lhes esperava como parte integrante da nossa Marinha, estava longe de imaginar que coubesse a mim o doloroso dever de providenciar a sua baixa do serviço ativo.

Faço-o com a mais profunda saudade, mas com muito maior orgulho, porque nesses anos que se passaram, se a evolução do progresso e da ciência conseguiu o aperfeiçoamento da tecnica e da construção naval, levando-as ao apogeu com o lançamento de submarinos de cerca de 3.000 toneladas e armadas com canhões de 305 m/m, não pôde siquer modificar os princípios basicos de equilibrio sobre os quais Laurenti arquitetou na sua inteligencia privilegiada, os planos estruturais desses tres navios. E a prova mais evidente é que os ultimos submarinos alemães, os construidos em 1918, traziam praticamente as mesmas características de construção, com a transformação do tipo Lake para tipo Lake Laurenti.

Nos seus vinte anos de vida ativa e .eficiente, com um "record" de serviços que honraria qualquer marinha do mundo, proporcionaram sempre, esses tres navios, á pléiade de oficiais que por aqui passou, os mais sabios ensinamentos.

Passam eles á inatividade com cerca de 1.000 imersões e 400 lançamentos de torpedos cada um, sem que se tenha a lamentar um só desastre, devido á qualidade do material.

É forçoso entretanto reconhecer, e o faço aqui com a maior satisfação, que a dedicação do pessoal submarinista, desde o oficial mais graduado ao ultimo grumete, foi incontestavelmente a maior das alavancas que elevaram bem alto os nomes desses navios no conceito de nossos chefes e de nossos colegas.

Nesta flotilha nunca houve horas marcadas de expediente ou de trabalho; formou-se aqui um ambiente de confiança mutua e de solidariedade absoluta; de disciplina consciente e de verdadeiro civismo, que só os que por aqui passaram, poderão dizer! E a solenidade que hoje se realiza, na comunhão de todos os submarinistas, dos nossos sentimentos de mais profunda saudade, é a prova mais cabal que a todos podia dar a nossa coletividade!

Esse ambiente de união, de camaradagem e de trabalho, não morrerá jámais! Os Tds. "Ceará" e "Humaitá" se incumbirão de guarda-lo, intacto, em sua pureza, para transmiti-lo á nova flotilha e aos seus futuros navios.

Submarinistas! No desfile que os "FF" vão fazer, lembremo-nos dos momentos mais agradaveis que neles passámos, evoquemos a memoria dos que caíram no cumprimento do dever e ergamos aos Céos as nossas preces, para que a flotilha resurja novamente forte e sadia, para gloria do Brasil e da nossa Marinha.

(a) ADALBERTO LANDIM  
Capitão de Fragata, Comandante

FIM