

“BICO FINO”* CONDUZ SUBMARINO “PELOS QUEIXOS”**

MILTON MARCIANO***
Vice-Almirante (Ref²)

SUMÁRIO

Pré-Unitas XIV
O reboque do *Guanabara*
Importância dos “Bicos Finos”
Unitas XV
Congratulações do *Humaitá*
Em Cabedelo (PB)
Apêndice

A fortuna do mar faz acontecer coisas incríveis. Jamais tomei conhecimento, ou sequer imaginei, que em nossa Marinha um contratorpedeiro fosse premiado com a sorte de rebocar um submarino em alto-mar. Realmente, é impensável que tal situação viesse a ocorrer. Que me perdoem os submarinistas pela revelação de fatos que não gostariam de ver publicados e que

muitos desconhecem, em particular os mais jovens oficiais.

PRÉ-UNITAS XIV

Tudo aconteceu quando, em exercícios durante a Operação Pré-Unitas XIV, o Submarino *Guanabara*, que tentava penetrar a cobertura antissubmarino e atacar o

* Gíria naval que designa os contratorpedeiros das classes *Fletcher*, *Allen M. Sumner* e *Gearing*.

** A reboque (Dicionário Marítimo Brasileiro – 1886).

*** Comandou o Contratorpedeiro (CT) *Paraíba*, o 2º Esquadrão de CTs e a Força de CTs. Comandou o Colégio Naval. Foi Adido Naval nos Estados Unidos e Canadá. Foi diretor de Informática, de Aeronáutica e de Ensino da Marinha.



CT *Paraíba* – comprimento total: 115m; calado: 4,7m; deslocamento a plena carga: 3.000 toneladas; e velocidade máxima: acima de 30 nós

corpo principal, ficou impedido de realizar o seu intento, pois teve que ir à superfície em emergência, por motivo de alagamento no compartimento de baterias, felizmente sob controle, pois não havia maiores riscos para a tripulação e o próprio navio. Logo o fato foi comunicado ao oficial no comando tático (OCT), com o respectivo pedido de socorro. Mais tarde, o ineditismo dessa situação, de certo modo, proporcionou às tripulações dos briosos “bicos finos” a oportunidade ímpar de “gozar” os submarinistas, seus tradicionais “rivais” em exercícios operativos no mar.

Tal situação ocorreu na madrugada do dia 30 de outubro de 1973, a cerca de 100 milhas do Cabo Santa Marta, em Santa Catarina (SC). Faziam parte do Grupo-Tarefa brasileiro 110.6 o Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*; os Contratorpedeiros *Paraná*, *Paraíba*, *Pernambuco*, *Piauí*, *Maranhão*, *Mato Grosso* e *Santa Catarina*; e o Submarino *Guanabara*, conforme o Termo de Viagem nº 118/73 do CT *Paraíba*.

O reboque do Guanabara

Depois de alguma expectativa, o *Paraíba*, cuja alcunha era “Manila”, teve o privilégio de ser designado para realizar a difícil faina de reboque do submarino avariado, acredito que pelo fato de o seu comandante ser o mais moderno, muito embora tivesse assumido o comando recentemente. Em decorrência, o navio foi desincorporado do grupo-tarefa e imediatamente rumou em direção ao *Guanabara*, que se encontrava à matroca. No deslocamento, começaram os preparativos para a faina de reboque, e o comandante, que jamais tivera uma vivência anterior na realização dessa faina com navios de superfície, muito menos com um submarino, teve que recorrer aos manuais e à experiência prévia de oficiais e praças que haviam servido em rebocador. Tal situação inédita não nos intimidou; pelo contrário, se constituiu em mais um empolgante desafio no mar a ser vencido na nossa carreira naval e encarada como uma incrível e afortunada



Popa do *Paraíba* e o *Guanabara*

oportunidade de socorrer o “inimigo” e a sua valorosa tripulação. Naturalmente, os demais CTs que respeitavam o navio, tanto é que pronunciavam frequentemente “delenda est Manila”, mais uma vez ficaram enciumados com a sorte do *Paraíba*.

Ao chegarmos às proximidades do submarino, observamos as condições meteorológicas, felizmente verificando que os ventos estavam com pouca intensidade e o mar com pequenas vagas, considerando-se as condições normais naquela área do oceano no paralelo do Cabo Santa Marta, quase sempre tempestuosa. Felizmente, a visibilidade também estava favorável.

Então, o contratorpedeiro contornou o submarino avariado e se posicionou com a sua popa a relativamente curta distância da proa, onde poucas praças se preparavam

para receber a retinida e, posteriormente, o cabo de reboque de aço, uma vez que apenas dispõe de amarras para a própria atracação. Sem dúvida, quanto menor a distância entre os navios, maiores a facilidade e a rapidez da faina marinheira, embora os riscos de uma colisão fossem proporcionalmente aumentados. É claro que não faltaram momentos de preocupação, e até mesmo de certa angústia, pelo fato de que, à medida que a faina transcorria, os dois navios tendiam a se aproximar, em virtude das condições de mar e vento, embora não muito desfavoráveis, e, particularmente, pela tensão exercida pelo cabo de reboque de aço, levando o comandante a, por diversas vezes, comparecer à popa e determinar a aceleração da manobra, uma vez que estava impedido de usar a máquina.

Uma vez concluída a passagem dos cabos, às 7h30 iniciamos a faina de reboque, que durou cerca de 15 horas, utilizando a velocidade média de seis nós. No deslocamento também foram adotadas todas as precauções e verificações que o reboque exigia, especialmente por se tratar de uma faina complexa e com tamanha responsabilidade, por envolver a segurança do submarino e da sua tripulação. Todavia, nas últimas horas do reboque, verificamos que o cabo de aço apresentava certa fadiga e, como resultado, algumas cordoalhas estavam se rompendo. Assim, especialmente depois do por do sol, vivemos algumas horas de intensa angústia, emoção, suspense e preces para que não acontecesse o pior, ou seja, o rompimento total do cabo de aço.

Felizmente, às 22h30 chegamos às imediações do porto de Imbituba (SC), onde nos aguardava a corveta encarregada de completar o reboque do *Guanabara*. A nossa tripulação estava eufórica com o pleno sucesso da emocionante e inesquecível faina, confirmando a lenda de que o CT *Paraíba* “não era um CT qualquer”.

O comandante procurou corresponder ao orgulho e à felicidade geral, determinando a colocação em linha das quatro caldeiras durante a singradura escoteira para o porto do Rio Grande (RS), o que permitiu ao navio desenvolver a velocidade na superfície de cerca 30 nós, sem qualquer problema.

Lá chegamos cerca das 16 horas do dia seguinte, atracamos a contrabordo do CT *Maranhão* e o navio foi incorporado ao grupo-tarefa para, poucos dias depois, suspender e participar da Operação Unitas XIV.

IMPORTÂNCIA DOS “BICOS FINOS”

A narração deste acontecimento inédito em nossa Marinha tem o propósito de, mais uma vez, enaltecer a extraordinária importância dos nossos antigos CTs, seja da classe *Fletcher*, *Allen Summer* ou *Gearing*, no aprimoramento de procedimentos operativos e marinheiros de nossas praças e nossos oficiais durante tantos anos em que estiveram no serviço ativo, contribuindo sobretudo para o orgulho das suas tripulações, que sempre enalteceram a vaidade de servirem nesses bravos CTs, naturalmente com destaque para o nosso glorioso *Paraíba*, pela sua sempre vitoriosa participação individual ou conjunta em tantos eventos operativos. Assim, é muito positivo e desejável que especialmente os atuais homens do mar tomem conhecimento de fatos marcantes envolvendo essa inesquecível e briosa classe de “bicos finos”.

Aproveito para comentar que a detecção de submarino submerso em sua tentativa de atacar o corpo principal sempre foi um tremendo desafio para os navios da cobertura, especialmente para aqueles dotados de recursos antissubmarino menos sofisticados, apesar da máxima vigilância por parte dos dedicados e competentes operadores dos equipamentos.

UNITAS XV

Com relação a esse aspecto operativo, mais uma vez tenho a honra de ressaltar a destacada participação do *Paraíba* na Operação Unitas XV, em cumprimento à Ordem de Operação 2050 do US *Consolant/CFT 138*, com a presença dos CTs *Mariz e Barros*, *Rio Grande do Norte*, *Piauí*, *Santa Catarina* e *Maranhão*, além dos submarinos *Rio Grande do Sul* e *Humaitá* (recentemente incorporado à nossa Esquadra, depois da sua construção em estaleiro inglês), *DLG Belknap*, *DD Bordelon*, *DE Ainsworth* e *SS 416 Tiru*, da Marinha dos EUA (Termo de Viagem 128/74 do CT *Paraíba*).

Eram cerca de 2h30 do memorável 20 de setembro de 1974 quando o oficial de som solicitou a minha presença no respectivo camarim, pois o *Paraíba* estava com contato submarino muito consistente. Meio incrédulo, prontamente atendi ao chamado. Após avaliar a situação, considerei o contato positivo e determinei a realização de ataques sucessivos ao “inimigo”.

Confesso que fiquei um tanto desapontado, pois o submarino não acusou os ataques conforme estava previsto na Ordem de Operação. Todavia, mais tarde o OCT parabenizou o *Paraíba* pelo sucesso da detecção e dos ataques realizados. A tripulação, mais uma vez, ficou exultante e orgulhosa com a atuação do navio.

Na reunião de crítica no porto da cidade de Rio Grande, o comandante do *Humaitá* explicou que decidiu penetrar pelo setor da retaguarda da cobertura A/S guarnecido pelo *Paraíba*, cujo sonar (AN/SQS-4A) era inferior aos demais. Assim, julgou que a penetração na cobertura não teria maiores problemas, contando também que, em face ao adiantado da hora, o pessoal do *Paraíba* não deveria estar atento. Ledo engano, fatal para as suas pretensões, que subestimou a

capacidade do aguerrido CT. Tremenda lição operativa: “jamais menosprezar a capacidade do inimigo”.

CONGRATULAÇÕES DO HUMAITÁ

Finalizando, transcrevo o cartão de congratulações enviado pelo comandante do *Humaitá*, com a sua gentil aquiescência para a reprodução neste artigo:

“Submarino *Humaitá*
Em 20/09/1974
Prezado Marciano

Mais uma vez se comprova que homens de ferro em navios de madeira valem mais que a hipótese contrária.

De nada vale um SQS-26 operado sem entusiasmo, a mola mestra do sucesso. A alta competência, o profissionalismo sério e, sobretudo, a vontade férrea seus e de seus subordinados provaram que um SQS-4A, no final de uma cobertura, é tão eficiente quanto os poderosos ‘pings’ de tantos milhões de dólares quando os seus operadores sabem fazer a diferença de equipamento.

Parabéns a vocês todos. Foi uma honra ter sido ‘afundado’ pelo *Paraíba*!

Guenter Henrique Ungerer
Comandante”

EM CABEDELLO (PB)

Em reconhecimento à participação destacada do *Paraíba* em muitos eventos operativos, o comandante em chefe da Esquadra designou-o para escoteiro oficialmente representar a Esquadra na Semana da Marinha, em dezembro de 1974, no porto de Cabedelo, no Estado que lhe deu o nome.

Na oportunidade, o navio foi homenageado por autoridades locais, destacando-se a presença do governador, a que retribuímos com especial almoço na proa. Todos nos orgulhamos também pela excelente acolhida por parte da população de João Pessoa. A mídia local deu ampla divulgação da presença do *Paraíba*, que se submeteu à visita pública no período em que esteve atracado.

Bravo Zulu para o eterno “Manila” e as suas tripulações, que criaram e enalteceram suas tradições exemplares, que, sem dúvida, serviram de exemplo e motivação para os posteriores “guerreiros” da nossa Esquadra.

Essas e tantas outras recordações de muitos anos em que tive a felicidade e o privilégio de viver embarcado em escoltas da nossa Esquadra da Marinha do Brasil haverão de me acompanhar pelo resto da vida.

Saudações aos saudosos “bicos finos”.
“Nosso Barco, nossa Alma”!

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Contratorpedeiro; Submarino; Reboque;

APÊNDICE

Marinha do Brasil

Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

Departamento de História

Histórico de Navios

PARAÍBA V

Nome de Origem:	USS <i>Bennett</i> DD473	Documento:	Aviso Ministerial nº 2.708
Nome MB:	<i>Paraíba</i>	Documento:	Portaria Ministerial nº 1.314 de 21 de agosto de 1978
Tipo de Navio:	Contratorpedeiro		
Deslocamento:	2.544t		
Incorporação:	15 de dezembro de 1959		
Baixa:	11 de outubro de 1978		
Construtor:	Estaleiros Boston Navy Yard		
Ministro:	Almirante de Esquadra Jorge do Paço Matoso Maia		

Contratorpedeiro da classe *Fletcher*, ex-USS *Bennett* DD473, construído nos Estaleiros Boston Navy Yard, Boston, Massachussets, Estados Unidos da América. Sua quilha foi batida em 1942, foi lançado ao mar em 16 de abril de 1942 e incorporado à Marinha norte-americana em 9 de fevereiro de 1943.

O navio teve destacada atuação, durante a Segunda Guerra Mundial, na Campanha do Pacífico, a saber:

- Ilhas Bougainville: escolta e transportes nos desembarques iniciais no Cabo Torokina e bombardeio de instalações de terra na Ponta Jaba;
- Ilhas Marianas: escolta e bombardeio de terra no assalto a Saipan-Tiriam-Guam;
- Mar das Filipinas Orientais: escolta de encouraçados;
- Ilha Palan: bombardeio de terra em Angaur e varredura de minas na Kossol Passage;
- Ilha de Iwo Jima: operações de ocupação da ilha, piquete radar e apoio de fogo;

– Okinawa: escolta de grupo de transportes e piquete radar.

Nas operações em que tomou parte, o navio abateu cerca de 28 aviões japoneses e mereceu do secretário da Marinha norte-americana, James Forrestal, a seguinte citação:

“Por heroísmo excepcional em ação como navio diretor de fogo no posto nº 4 de piquete radar, 60 milhas a NE da área dos transportes de Okinawa, nos dias 6 e 7 de abril de 1945. Combatendo galhardamente contra mais de 50 aviões inimigos, que fizeram repetidos ataques selvagens, o USS *Bennett* disparou barragens de fogo antiaéreo durante a famosa batalha naval que começou na madrugada de 6 de abril, quando dois dos nossos contratorpedeiros em postos de piquete radar próximos foram seriamente avariados e abandonaram a ação, afundando, na tarde de 6 de abril. O *Bennett* aproximou-se deles para auxiliar na busca de sobreviventes. Enquanto pros-

seguia no serviço de salvamento, o navio repeliu repetidos ataques durante a noite e, com o fogo de seus canhões e o auxílio dos aviões de combate que estava dirigindo, destruiu 17 aviões, evitando, com sucesso, avarias até a manhã seguinte. Com sua dotação de munições grandemente reduzida, o navio sofreu o impacto de um camicaze incendiado, cujas bombas explodiram com efeito devastador e, embora seriamente avariado abaixo da linha-d'água e nos compartimentos de máquinas, conseguiu voltar para o posto com seus próprios meios. O *Bennett*, navio marinheiro e combativo, seus oficiais e sua guarnição prestaram serviços inestimáveis durante uma perigosa missão e mantiveram as mais altas tradições do Serviço Naval dos Estados Unidos”.

O USS *Bennett* foi transferido para a reserva em 10 de setembro de 1946.

INCORPORAÇÃO À MARINHA DO BRASIL

O navio foi transferido de acordo com o Pacto de Defesa Mútua firmado entre os governos do Brasil e dos Estados Unidos da América. Foi incorporado à Marinha do Brasil pelo Aviso Ministerial nº 2.708 de 15 de dezembro de 1959 e submetido a Mostra de Armamento na mesma data, no Puget Sound Naval Shipyard, Bremerton, Washington, recebendo o indicativo visual D28.

Quinto navio da Marinha do Brasil a ostentar o nome *Paraíba*, recorda o grande rio que banha os estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. É expressão tupi-guarani que vem de “para-ahiba”, que significa “rio ruim”. O primeiro foi uma embarcação de madeira, de propulsão a vela, armada em cúter e que, sob os planos do engenheiro naval Napoleão Level, foi construída no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro em 1861. O segundo foi um pequeno vapor aprisionado pelos revoltos-

os da Armada em 1893. O terceiro foi um pequeno rebocador armado pelos revoltosos da Armada em 1893 que realizou diversas incursões à Ponta da Armação, em Niterói, para apoderar-se da artilharia ali depositada. O quarto foi um contratorpedeiro da classe *Pará* construído na Inglaterra em 1909.

O navio foi construído em aço macio com 210 cavernas, superestrutura e mastro em alumínio e com as seguintes características: 2.544 t de deslocamento normal; 2.100 t de deslocamento padrão; 114,60 m de comprimento total; 112,50 m de comprimento entre perpendiculares; 12,08 m de boca; 6,7 m de pontal; 3,82 m de calado a vante com deslocamento normal; 3,82 m de calado a ré com deslocamento normal; e 1,6 m de projeção abaixo da quilha do domo sonar.

Era equipado com dois grupos de propulsão General Motors Co., um a vante e outro a ré, 30.000 SHP de potência cada um (60.000 SHP de potência total), vapor superaquecido, 250° F, dispondo cada grupo de quatro turbinas, uma de alta pressão (AP), uma de baixa pressão (BP), uma de cruzeiro e um elemento de marcha a ré em cada extremo das turbinas de baixa pressão, que acionavam dois hélices de três pás; quatro caldeiras Foster Wheeler, tipo expressa, duplo invólucro, três tubulões, superaquecedor integral, formalha dividida, 634 Psi, queimando óleo combustível, dispostas duas a duas nas praças de caldeiras; duas chaminés; grupo destilatório Griscon Russel tipo Soloshell, duplo efeito, baixa pressão, 500 galões/hora; leme eletro-hidráulico telecomandado do passadiço e manualmente, por meio de alavancas, em caso de emergência; 36,5 nós de velocidade máxima; 34 nós de velocidade máxima sustentada; 15 nós de velocidade padrão; 13 nós de velocidade econômica; 972 milhas de raio de ação em velocidade máxima; 5.032 milhas de raio de ação em velocidade econômica.

A energia elétrica era fornecida por dois conjuntos de turbogeradores, localizados cada um em uma praça de máquinas e que acionavam, por meio de engrenagens redutoras, um gerador de corrente alternada (CA), 250 Kw, 450 volts e um gerador de corrente contínua, 40 Kw, 120 volts. Para uso de emergência, era equipado com um Diesel-gerador, 100 Kw, 450 volts (CA).

O ar comprimido era fornecido por um compressor acionado por turbina com capacidade para 20 pés cúbicos/hora, 3.000 Psi e um compressor vertical de dois estágios, acionado por motor elétrico com capacidade para 50 pés cúbicos/minuto, 100 Psi.

O navio era armado com cinco canhões de 127 mm, MK30, 38 calibres, duplo emprego, situados na linha de centro do navio em reparos singelos, dois a vante e três a ré, permitindo bandada com cinco canhões; dois reparos quádruplos de canhões de 40 mm, MK2, mod 14, 60 calibres; um reparo duplo de canhões de 40 mm, MK1, mod 2, 60 calibres; reparo quádruplo de torpedos Mk15, mod 4, 533 mm, situado na linha longitudinal do navio, lançando torpedos MK15, mod 3, dois reparos singelos de torpedos MK2, mod 1, antissubmarino, disparando torpedos eletroacústicos MK32, mod. 2; calha para lançamento de bombas de profundidade MK9, mod 1 ou MK6, situada a popa, com capacidade para 12 bombas; dois projetores de bombas-granada antissubmarino de 180,88 mm, um em cada bordo, com capacidade para 24 bombas cada; radar de direção de tiro MK25, mod 3; diretora de tiro MK37, mod 22 com telémetro estereoscópico MK42, mod 6 e calculador MK1A, situada no tijuá, para comando dos canhões de 127 mm, podendo também telecomandar os canhões de 40 mm; três diretoras do tipo MK51, mod 2, para comando dos canhões de 40 mm; duas diretoras de tiro MK27, mod 5, situadas a boreste e bombordo, no passadiço, para disparo de torpedos MK15; paíóis de

munição com ventilação, extração forçada e rede de borrião. O lançamento de torpedos acústicos MK32 é resolvido pelo sonar, e a ordem de fogo é dada pelo oficial de som, o mesmo acontecendo para as bombas de profundidade e bombas-granada.

Em 1973 foram instalados no convés, altura da caverna 95, dois reparos tríplexes de torpedos MK32, mod 5.

Para defesa, navegação e comunicações, o navio dispunha de Centro de Informações de Combate (CIC); radar de busca de superfície; radar de busca aérea; radiogoniômetro DAK-3; agulha giroscópica Sperry, mod 6; odômetro de fundo RB40 Pittometer Log. Corp.; ecossondador NMC; equipamento de derrota estimada MK6 Arma Corp.; sonar NA/SQS-4; e sonar UQC para comunicações submarinas.

Sua guarnição era formada por 17 oficiais e 282 praças em tempo de paz.

O navio dispunha de enfermaria, servindo simultaneamente como sala de consultas, ambulatório e sala de cirurgia. Para intervenções cirúrgicas de maior porte, era utilizada a praça-d'armas.

Para abandono do navio e serviços, dispunha de duas lanchas com propulsão Diesel, motor de 4 cilindros MWM, com capacidade para 20 homens cada; sete balsas com capacidade para 20 homens cada; e sete redes de salvamento com capacidade para 15 homens cada.

Pela Portaria Ministerial nº 1.314 de 21 de agosto de 1978, foi determinada a baixa do Contratorpedeiro *Paraíba*, com Mostra de Desarmamento no dia 11 de outubro de 1978, tendo sido o navio entregue à Força de Apoio Logístico.

Durante o período em que esteve incorporado à Marinha do Brasil, o Contratorpedeiro *Paraíba* navegou 337.810,6 milhas marítimas, fez 1.163,5 dias de mar e participou de inúmeras operações, dentre as quais destacamos:

– onze operações Unitas e várias Dragão e Springbord.

– 29/1/1961 – Assistência ao navio português *Santa Maria* no percurso Rio-Recife-Rio;

– 27/10/1961 – Busca do Navio Mercante *Loide Nicarágua*;

– 26/12/1963 – Transporte de guarnições para navios mercantes durante greve geral dos marítimos;

– 6/1/1965 – Viagem de instrução de aspirantes da Escola Naval;

– 10/1/1966 – Viagem de adestramento de aspirantes da Escola naval;

– 28/11/1967 – Comissão de demonstração para estagiários da Escola Superior de Guerra;

– 7/1/1968 – Viagem de instrução para aspirantes da Escola Naval e guardas-marinha da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM);

– 7/1/1971 – Viagem de exercício e adestramento (Springbord-71) e viagem de instrução para aspirantes da Escola Naval;

– 31/8/1971 – Participou do salvamento dos pilotos da aeronave P-16 da Força Aérea Brasileira que se acidentou durante pouso no Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*.

Comandaram-no os seguintes oficiais:

Capitão de Fragata Nelson Fernandes – 15/12/1959 a 27/10/1960

Capitão de Fragata Geraldo Gondim Juaçaba – 27/10/1960 a 27/11/1961

Capitão de Fragata Luiz Cyrillo de Albuquerque – 27/11/1961 a 27/11/1963

Capitão de Fragata Hedno Vianna Chamoun – 5/3/1963 a 6/3/1964

Capitão de Fragata Luiz Affonso Kuntz Parga Nina – 6/3/1964 a 11/3/1965

Capitão de Fragata Fernando Montenegro Cabral de Vasconcelos – 11/3/1965 a 22/3/1965

Capitão de Fragata Reynaldo Zannini Coelho de Souza – 22/3/1965 a 28/3/1966

Capitão de Fragata José Geraldo Teófilo de Aratanha – 28/3/1966 a 29/8/1966

Capitão de Fragata Fernando Pessôa da Rocha Paranhos – 29/8/1966 a 2/5/1967

Capitão de Fragata Hugo Regis Veiga – 2/5/1967 a 16/9/1968

Capitão de Fragata Milton Ribeiro de Carvalho – 16/9/1968 a 30/5/1969

Capitão de Fragata Marcy Aroldo Gomes de Brito – 30/5/1969 a 4/8/1970

Capitão de Fragata Astolpho Barroso Migueis – 4/8/1970 a 6/8/1971

Capitão de Fragata Newton Ferreira Campos Junior – 6/8/1971 a 9/8/1972

Capitão de Fragata Lysias Ruland Kerr – 9/8/1972 a 26/9/1973

Capitão de Fragata Milton Marciano – 26/9/1973 a 22/4/1975

Capitão de Fragata Geraldino Sarzedas Di Palma – 22/4/1975 a 5/5/1976

Capitão de Fragata Waldes Antonio da Cunha – 5/5/1976 a 22/2/1978

Capitão de Fragata Augusto Pinheiro Saldanha da Gama – 22/2/1978 a 6/10/1978

Capitão de Corveta Claudio Bucholz Ferreira (interino) – 6/10/1978 a 11/10/1978



REVISTA



MARITIMA BRASILEIRA

A SEGUNDA MAIS ANTIGA DO MUNDO

circulo de subscriçoes, a 500.000 rs. por anno, pagas ao receber o primeiro numero

Preço de 4 rublos (1894/1900)

A Revista Marítima Brasileira completou 164 anos em

1º de março de 2015. Fundada em 1851 pelo

Primeiro Tenente Sabino Eloi Pessoa,

foi a segunda revista mais antiga do mundo

a tratar de assuntos marítimos e navais.

Conforme os registros obtidos, a Rússia foi o

primeiro país a lançar uma revista marítima,

a *Morskoi Sbornik*, (1848).

Depois vieram:

Brasil – *Revista Marítima Brasileira* (1851);

França – *Revue Maritime* (1866);

Itália – *Rivista Marittima* (1868);

Portugal – *Anais do Clube Militar Naval* (1870),

Estados Unidos – *U.S Naval Institute Proceedings* (1873)

República Argentina – *Boletín Del Centro Naval* (1882).