

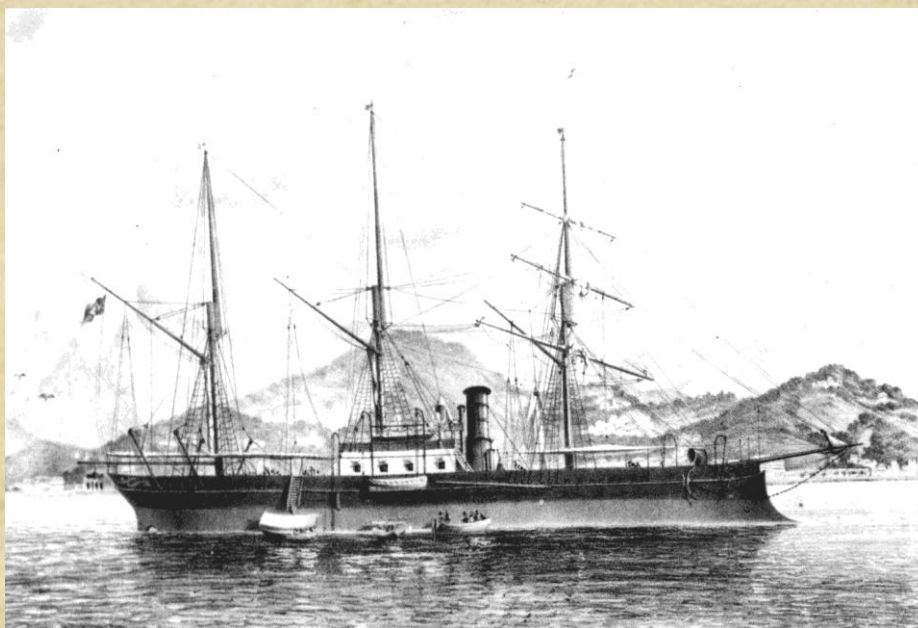


**BRASIL**

**Encouraçado**

**Incorporação:** 2 de março de 1865.

**Baixa:** 23 de janeiro de 1879.



(Acervo: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha)

Navio Encouraçado, o primeiro desse tipo que possuiu a Marinha de Guerra brasileira. Em consequência da exaltação patriótica pela Questão Christie, a praça do comércio do Rio de Janeiro, reunida no dia 10 de janeiro de 1863, decidiu iniciar uma subscrição pública, destinada à construção ou compra de um navio couraçado para a Esquadra brasileira. A ideia foi aceita e logo posta em prática. Em pouco tempo, atingiu a subscrição uma cifra considerável que permitiu a encomenda de uma fragata encouraçada “catafrotas”, aos Estaleiros franceses da Societé Nouvelle des Forges et Chantiers.

A construção do navio fora contratada a 5 de janeiro de 1863 pela Intendência de Marinha pela quantia de 1.500.000 francos, sem artilharia, devendo ser o navio entregue no prazo máximo de 12 meses da data da ratificação do contrato, que foi assinado em 25 de abril. Em aditamento a ele, seu custo foi elevado a 1.560.000 francos.



O navio, de casco de ferro, deslocava 492 t ; média de comprimento 52,5 m ; de boca 7 m; e de calado 3,6 m. Suas máquinas tinham força normal de 250 cv, a fim de proporcionar-lhe a marcha horária de 10,5 milhas. Sua artilharia constava de 11 bocas de ferro, sendo quatro longas, de modelo inglês, de primeira classe e calibre 68; quatro estriadas de calibre 70, sistema Whitworth, sendo as carretas do mesmo sistema, mas modificadas pelo Comandante Henrique Antônio Baptista, que era grande autoridade em assuntos de artilharia; e de outras peças menores.

Sua couraça, constava de uma chapa de ferro, com a espessura de 12 cm, cobrindo não só o reduto central, com 148 m<sup>2</sup>, como 237 m<sup>2</sup> em seu exterior, chegando até ao convés superior. Anteparas transversais encouraçadas com 44 m<sup>2</sup>.

O total de 429 m<sup>2</sup> de couraça era aplicado sobre um embono de 22 cm de espessura, protegendo as praças de máquinas, caldeiras, alojamentos e paióis de munição.

Na *Folhinha Laemert* foi descrito da seguinte maneira: “O aniversário natalício do Imperador do Brasil foi este ano (1864) celebrado na França de uma maneira especial. Foi lançada ao mar dos estaleiros de La Seyne, perto de Marselha, com o mais feliz sucesso, uma corveta ”catafrotas” da força de 250 cv, que a Nação brasileira oferece de mimo ao seu soberano. À cerimônia da benção, seguiu-se um banquete presidido por Guiger, diretor das Forjas e Estaleiros”. Por Aviso de 23 de dezembro de 1864, mandava-se fosse ela denominada *Brasil*. A 2 de março de 1865, era o navio entregue ao representante do Governo Imperial. Capitão-Tenente Henrique Antônio Baptista.

Tinha rompido a Guerra contra o Governo do Estado Oriental do Uruguai, seguida do rompimento com o Paraguai. Sob o pretexto de manter sua neutralidade na contenda, o Governo francês tomara a deliberação de embargar a partida do encouraçado brasileiro. Nessas condições, a 8 de março de 1865, o prefeito marítimo de Toulon, aproveitando-se da ausência do Comandante Henrique Antônio Baptista, que se achava em terra providenciando material para o aparelhamento do navio, mandou a bordo do *Brasil* um oficial que arriou a Bandeira Nacional e o fez rebocar para junto dos vasos de guerra franceses, colocando-o sob a vigilância destes.



O Comandante Baptista protestou imediatamente junto à Autoridade do Porto e levou ao conhecimento do representante brasileiro em Paris, que tomou todas as medidas necessárias. O fato é que foram dadas todas as satisfações exigidas e a plena liberdade ao Comandante Henrique Baptista para fundear o navio onde lhe aprouvesse no interior do Porto.

No entanto, como temessem a fuga do navio, exigiram os franceses a retirada da bomba de ar da máquina motora; mas, diante de novos protestos, foi ela restituída. O Comandante Baptista não contava com outros auxiliares brasileiros e nem mesmo com marinheiros nacionais para guarnecer o navio. Interessante é que, o Ministro da Marinha não dotou o navio de pessoal necessário a sua conveniente movimentação. O Comandante Baptista, todavia, não descansava, e pouco a pouco e discretamente, aparelhou o seu navio para uma arrancada formidável. Formou a guarnição do navio de gente assalariada, catada no cais da cidade: era uma chusma cosmopolita e indisciplinada, onde se destacavam italianos, turcos e malteses.

Conseguiu da casa construtora do navio um maquinista garantia e, em Marselha, uns tantos homens conhecedores dos trabalhos de caldeiras e máquinas. Em Toulon, encontravam-se acidentalmente dois músicos brasileiros (um pistom e um off cleyde), que o Comandante Baptista contratou. Arvorou-os em guardiães e fê-los seus auxiliares diretos. Aparelhando o navio do indispensável para a viagem, embarcou o Comandante Baptista com sua família, constituída de sua senhora, dois filhos e uma dama de companhia. Pretextando uma experiência de máquinas até Marselha, fez-se ao mar a 1o de julho de 1865, a caminho da Pátria, “deixando ao nosso embaixador, a quem tinha posto ao corrente do seu plano, tratar de desembarcar o navio, o que foi conseguido graças ao prestígio daquele diplomata (o Barão de Penedo)” – conta o Almirante H. Boiteux na biografia do Comandante H. Baptista.

A travessia foi um verdadeira odisséia. Todo o serviço de quartos, de navegação, vigilância e fiscalização era feito pelo dedicado e incansável comandante que durante toda a viagem muito pouco dormiu. Mesmo assim, quando procurava furtivo descanso em uma modorra, o fazia sob as vistas solícitas da dedicada esposa que, a seu lado, montava guarda de



revólver em punho, à sua cabeceira, a fim de evitar qualquer insulto da chusma reclamadora e briguenta de que se compunha a equipagem do navio.

De quando em quando a proa entrava em verdadeira polvorosa: via-se então, os dois músicos brasileiros, arvorados em guardiães e exímios capoeiras, a aplicarem cabeçadas, rasteiras, rabos de arraia e outros golpes certos e perigosos para conter a turbulenta equipagem. Era um Deus nos acuda, mas era também água na fervura. Na travessia de Toulon para Gibraltar, teve de arribar a Frioul a fim de reparar avaria no leme. De Gibraltar rumou direto para São Vicente, onde se abasteceu de água e de combustível. Muitas vezes durante a áspera travessia, que só uma tempera de ferro com a do Comandante Baptista poderia suportar, conta-nos seu ilustrado biógrafo, a fim de aproveitar o vento à feição e ganhar, com isso, caminho auxiliando a máquina, largavam-se e caçam-se os latinos de que era munido o navio; e, para manobra dessas velas, acudia todo o mundo e, muita vezes, até a própria família do comandante ajudava a alar as escotas.

Afinal, o comandante encontrava com o Brasil no Porto de Recife, a 12 de julho, onde pode refazer-se de combustível e de água, pois a que trazia achava-se poluída, pela maldade de certos elementos de bordo, que haviam lançado imundices nos tanques. No Recife, foram alijados os indesejáveis e substituídos por gente nacional e afeita ao mar. E, assim, alcançou o Rio de Janeiro em paz e salvamento, a 29 de julho. Aí sofreu o navio alguns reparos, foi-lhe passada mostra de armamento no dia 31, e, por Aviso de 9 de agosto, deram-lhe a lotação de 135 praças.

Ainda sob o mesmo comando, seguiu para o Sul, tocando em Santa Catarina, a 9 de setembro, onde foi visitado pelo presidente da Província. Rumou para o Prata a 3 de outubro, de onde passou a Buenos Aires, recebendo a visita curiosa do vice-presidente da República Argentina e seu séquito, acompanhados do Almirante Tamandaré. Com a saúde sobremodo abalada em consequência da longa e penosa viagem, viu-se o Comandante Baptista constrangido a pedir uma licença, passando o comando do *Brasil*, a 20 de novembro de 1865, ao Capitão de Fragata Victor Santiago Subrá, veterano da Independência e da Cisplatina.



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Depois de estacionar algum tempo em Montevideú e Portos do Rio Paraná, suspendeu a 17 de março de 1866, do Porto de Constitución, águas acima. No dia 23 do dito mês, incorporado à 2a Divisão da Esquadra em Operações de Guerra, trocava balas com os paraguaios. Nessa ocasião meteu certa bala em uma chata inimiga que vinha a reboque do Vapor *Gualeguaí* que, para escapar a pontaria dos nossos, abrigava-se por detrás da ponta de Itapiru. No dia 28, voltou a hostilizar a referida posição. Acompanhado dos demais navios da sua divisão, voltou, a 16 de abril, a bombardear aquela posição fortificada inimiga. No dia 20 de maio, apesar de hostilizado pela fuzilaria inimiga, auxiliou o desengancho da Corveta *Magé*, com o pavilhão do almirante que pegara no banco das Palmas, abaixo de Curupaiti.

No dia 22 de maio de 1866, rompendo a estacada semeada de torpedos para meter a referida posição entre dois fogos, rompeu o bombardeiro contra ela. A 8 de janeiro de 1867, voltou a martelar com seus fogos a dita fortaleza. Seguiu para o Rio de Janeiro, onde entrou a 9 de fevereiro. Zarpou para o Prata a 30 de março. Com outros navios em Divisão, força, a 15 de agosto, a Passagem de Curupaiti sob o comando do Capitão-Tenente João Mendes Salgado, mais tarde Almirante e Barão de Corumbá, que assumira o comando a 19 de fevereiro. Nessa passagem, desfraldava o Pavilhão do Almirante Inhaúma e levava, atracada a bombordo, a Canhoneira *Lindoia*. A 2 de março de 1868, auxilia a varrer a tolda dos Couraçados *Lima Barros* e *Cabral* abordados pelos paraguaios. No dia 10 de abril, passou a bombardear a Fortaleza de Humaitá, operação que repete a 21 de julho. Por esse tempo e durante o mês seguinte, uma lancha e um escaler do seu bordo, dirigidos pelos Primeiros-Tenentes Luís Felipe de Saldanha da Gama e Júlio de Noronha, empenhavam-se em combate na Lagoa Pires. A 16 do dito mês, o Brasil forçava o passo fortificado do Timbó, levando atracado um transporte de guerra. A 10 de outubro, transpôs o Passo de Angostura, outra posição fortemente artilhada do inimigo. Arvorando o pavilhão do comandante em chefe, voltou a vingar a 26 de novembro a referida passagem, recebendo nessa ocasião oito impactos de balas contrárias. Seu comandante foi ferido e o Prático João Baptista Pozzi, foi morto por uma bala de calibre 150, junto à torre do couraçado.



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Durante o ano de 1868, teve o navio como comandantes interinos: o Primeiro-Tenente Antônio Pompeu Cavalcanti e o Capitão de Fragata Francisco Romano da Silva. A 5 de outubro de 1869, assumiu o seu comando o Capitão-Tenente Rafael M. de Moraes e Valle. Finda a guerra, ficou o Encouraçado *Brasil* em Mato Grosso. Por Aviso de 23 de janeiro de 1879, foi classificado como bateria flutuante, sendo sua equipagem reduzida a 43 praças. Em junho do dito ano, foi designado para servir a seu bordo o Primeiro-Tenente Henrique Ribeiro de Faria. Pelo Aviso de 3 de setembro, foi nomeado seu comandante o Capitão de Mar e Guerra Pedro Tomé de Castro Araújo, e, para embarcar ao seu bordo, o Primeiro-Tenente João Cilão Pereira Arouca, que desembarcou em dezembro. Nesse mesmo mês, o Primeiro Tenente João Porfírio de Souza Lobo, que servia a seu bordo, desembarcou, sendo substituído pelo Primeiro Tenente Thomaz Augusto Dowsley. A 30 de dezembro, o Primeiro-Tenente Alexandre Baptista Franco, que serviu a seu bordo, foi substituído pelo Primeiro-Tenente Antônio Francisco de Araújo Costa.