



SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL
PUBLICAÇÃO DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

“A revista NAVIGATOR é dirigida a professores, pesquisadores, alunos de história e oficiais de Marinha, com o propósito de promover e incentivar o debate e a pesquisa sobre temas de História Marítima no meio acadêmico”

COMANDANTE DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho

SECRETÁRIO-GERAL DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra Kleber Luciano de Assis

DIRETOR DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DA MARINHA

Vice-Almirante (RM1-EN) Armando de Senna Bittencourt

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Eduardo Alves de Almeida

Departamento de História Marítima e Naval

Capitão-de-Fragata (T) Mônica Hartz Oliveira Moitrel

Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão-de-Corveta (T) Ivone Maria de Lima Camillo

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

REVISTA NAVIGATOR

Departamento de Publicações e Divulgação

Ilha das Cobras s/nº – Centro

20091-000 – Rio de Janeiro – RJ

Tels.: (21) 2104-6852 / 2104-5492

Tiragem: 1000 exemplares

RIO DE JANEIRO

SEMESTRAL

| | | | | |
|-----------|----------------|-----|--------|------|
| NAVIGATOR | RIO DE JANEIRO | N.3 | p.1-92 | 2006 |
|-----------|----------------|-----|--------|------|



SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL
PUBLICAÇÃO DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

CONSELHO EDITORIAL

CMG Francisco Eduardo Alves de Almeida

CF Alexandre Soviero

CF (T) Edina Laura Nogueira da Gama

CF (T) Mônica Hartz Oliveira Moitrel

CT (T) Carlos André Lopes da Silva

1ºT (T) Ricardo dos Santos Guimarães

1ºT (T) José Carlos de Araujo Neto

Professor Paulo Fernando Dias Vianna

Professor Luiz Octávio de Castro Cunha

CONSELHO CONSULTIVO

VA (RM1-EN) Armando de Senna Bittencourt (IHGB/IGHMB)

Prof. Dr. Arno Wehling (IHGB/UGF)

Gen. Div (Refº) Carlos de Meira Mattos (IHGB)

Prof. Dr. Cláudio de Carvalho Silveira (UERJ)

Prof. Dr. Francisco Carlos Teixeira da Silva (UFRJ)

Prof. Dr. Gilson Rambelli (UNICAMP)

Prof. Guilherme de Andrea Frota (IHGB/IGHMB)

VA (Refº) Helio Leoncio Martins (IHGB/IGHMB)

Gen. (Refº) Jonas de M. Correia Neto (IGHMB)

Prof. Dr. José Miguel Arias Neto (UEL)

Prof. Dr. Marcos Guimarães Sanches (UNI-RIO)

Prof. Dra. Maria Cristina Mineiro Scatamacchia (USP)

CA (Refº) Max Justo Guedes (IHGB/IGHMB)

Prof. Dr. Paulo André Leira Parente (UNI-RIO/UGF)

Cel. (R) Paulo Dartagnham M. de Amorim (IGHMB)

Dr. Petrônio Raimundo G. Muniz (FUNCEB)

CA (RM1) Reginaldo Gomes Garcia dos Reis (EGN)

Prof. Dr. Ronaldo Rogério de Freitas Mourão (IHGB)

EQUIPE EDITORIAL

Editor

Primeiro-Tenente (T) José Carlos de Araujo Neto

Identidade Visual

Edna Costa

Projeto Gráfico e Capa

Capitão-Tenente (T) Ana Cristina Requeijo

Editoração Eletrônica

1ºSG MT João Humberto de Oliveira

Revisão

Denise Coutinho Koracakis

Jacir Roberto Guimarães

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.

– n.1 (jun. 1970) – n.20 (jun. 1985); n.3 (jun. 2006)

Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.

v. : il.; 27 cm.

Semestral

ISSN 0100-1248

Reedição do periódico de mesmo nome, editado pelo Serviço de Documentação Geral da Marinha em 20 v.

1. Brasil – História Marítima – Periódicos

2. Brasil. Marinha – Periódicos. I. Brasil. Marinha. Serviço de Documentação da Marinha

II. Título: Subsídios para a história marítima do Brasil

CDD 359.00981

Sumário

| | |
|--|----|
| APRESENTAÇÃO | 5 |
| ARTIGOS | |
| Trabalho e organização no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na década de 1820 <i>Karina Brotherhood</i> | 7 |
| A criação e o desenvolvimento do Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM) da Escola de Guerra Naval <i>Cláudio de Carvalho Silveira</i> | 21 |
| A companhia de navegação fluvial de Jacob Arnt no Vale do Taquari – RS <i>Terezinha Maria Furlanetto Marques</i> | 31 |
| A França Antártica, Villegagnon e a Reforma: um projeto colonizador dentro da crise religiosa e outros projetos de dependência com aspectos religiosos quatro séculos depois <i>Antônio Luiz Porto e Albuquerque</i> | 42 |
| O Mapa de Cantino e o Descobrimento da América pelos chineses <i>Renato Pereira Brandão</i> | 49 |
| U-507: um estudo interpretativo das ações de um submarino alemão nas águas do Brasil <i>Elísio Gomes Filho</i> | 57 |
| COMUNICAÇÃO | |
| A Batalha Naval do Riachuelo: uma visão micro-histórica <i>Francisco Eduardo Alves de Almeida</i> | 73 |
| RESENHA | |
| CASCARDO, Francisco Carlos Pereira. O Tenentismo na Marinha <i>André Figueiredo Rodrigues</i> | 86 |
| DOCUMENTO | |
| Lágrimas portuguesas (Arquivo da Marinha) | 89 |

Sumário

APRESENTAÇÃO

ARTIGOS

| | |
|--|----|
| Trabalho e organização no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na década de 1820 Karin Björnskov | 17 |
| A crise e o desenvolvimento do Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM) da Escola de Guerra Naval Carmelo Cavaleiro Silva | 21 |
| A companhia de navegação fluvial de Jacob Airt no Vale do Taquari - RS Francisley de Aguiar | 81 |
| A França Antiga, Villegaignon e a Reforma: um projeto colonizador dentro da crise religi- osa e outros aspectos de dependência com aspectos religiosos outros séculos depois Luis Carlos de Castro | 42 |
| O Mar de China e o Descobrimento da América pelos chineses Luis Carlos de Castro | 9 |
| O comércio de escravos e a presença da mulher no suprimento alimentar nas águas do Brasil Luis Carlos de Castro | 57 |

REVISÃO

Revisão de: O Trabalho e a Organização no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na década de 1820
Karin Björnskov

ÍNDICE

Apresentação

Este número da NAVIGATOR traz seis artigos, uma comunicação, uma resenha e uma transcrição de documento. As pesquisas sobre História Marítima se apresentam como uma alternativa viável para historiadores e pesquisadores que desejam se aperfeiçoar em um campo de estudos ainda em processo de maturação acadêmica. O próprio desenvolvimento do País requer estudiosos das mais diversas tendências historiográficas. A História Marítima assim se apresenta como uma dessas tendências modernas.

O artigo introdutório é de autoria da historiadora Karina Brotherhood, que, ao realizar um trabalho de coleta documental no Arquivo da Marinha e no Arquivo Nacional, pôde construir a estrutura dos quadros profissionais do então Arsenal Imperial nos anos 20 do século XIX. Diversos indivíduos, desde os militares aos escravos, são analisados dentro de uma estrutura de relações de poder e trabalho.

O texto seguinte, do Professor Doutor Cláudio de Carvalho Silveira, professor da Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ) e membro do Conselho Consultivo desta revista, discute o processo de formação curricular do Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM) da Escola de Guerra Naval. O autor apresenta os antecedentes do curso, as razões de seu estabelecimento e desenvolvimento.

O terceiro artigo, da professora da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS) Teresinha Maria Furlanetto Marques, retrata o processo de instalação e desenvolvimento de uma companhia de navegação no Rio Taquari, no século XIX. Segundo a autora a Companhia de Navegação Arnt foi a mais importante companhia de navegação fluvial do Rio Grande do Sul, contribuindo decisivamente para o desenvolvimento do Estado.

O artigo seguinte, apresentado pelo Professor Doutor Antônio Luiz Porto e Albuquerque, historiador e por muitos anos professor de História Marítima da Escola Naval, retrata a tentativa francesa de se estabelecer como nação colonizadora no Novo Mundo, ao lado da Espanha e Portugal, durante o período da Reforma protestante.

No quinto artigo, o Professor Doutor Renato Pereira Brandão desenvolve uma interessante discussão em torno da afirmação do oficial britânico Gavin Menzies sobre uma possível chegada de navegadores chineses na América antes de Colombo.

O sexto e último artigo, de autoria do historiador Elísio Gomes Filho, discute o papel do Almirante Doenitz diante das ações do submarino alemão *U-507* em águas brasileiras. Uma reflexão importante para aqueles que pesquisam as ações germânicas na costa nacional durante a Segunda Guerra Mundial.

Na seção "Comunicação" é apresentada a palestra proferida no Instituto de Geografia e História Militar do Brasil pelo Diretor do Serviço de Documentação da Marinha, Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Eduardo Alves de Almeida, na qual faz uma análise da Batalha Naval do Riachelo utilizando-se da Micro-História.

Na seção "Resenha", André Figueiredo Rodrigues, doutorando em História pela USP, analisa o livro *"O Tenentismo na Marinha – Os primeiros anos 1922 a 1924"* de Francisco Carlos Pereira Cascardo. Lançado em 2005, o livro apresenta uma faceta pouco abordada

nos estudos do fenômeno tenentista no Brasil e sua ramificação no ambiente da Marinha.

A seção "Documento" traz a imagem e a transcrição de uma passagem do *Lágrimas Portuguesas*, coletânea de homenagens de intelectuais portugueses diante da tragédia ocorrida com o Encouraçado *Aquidabã*, em 1906, na Baía de Angra dos Reis, quando este navio explodiu, levando em seus destroços dezenas de marinheiros brasileiros.

A esses militares que perderam suas vidas no Aquidabã, este número da NAVIGATOR, publicado no centenário desta tragédia, é a eles dedicado.

CONSELHO EDITORIAL

Trabalho e organização do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na década de 1820

Karina Brotherhood

Graduada em História pela Universidade Gama Filho. Ex-estagiária do Departamento de História Marítima e Naval do Serviço de Documentação da Marinha.

RESUMO

A Marinha Imperial brasileira possuía em seus quadros profissionais indivíduos oriundos de diversos grupos sociais. Logo, ao se focalizar o funcionamento do Arsenal, pode-se também estudar os diferentes perfis sociais que viviam no Rio de Janeiro no período da Independência brasileira. A partir de intensa análise do patrimônio documental encontrado no Arquivo da Marinha e no Arquivo Nacional, foi possível construir, de forma descritiva, o cotidiano, não só dos próprios militares, como também da principal mão-de-obra deste estabelecimento militar: os escravos. As relações de poder estabelecidas entre os militares e os escravos contribuíram para um processo de produção de informações que trazem à tona uma realidade vivida pelos agentes históricos envolvidos.

PALAVRAS-CHAVE: RIO DE JANEIRO, ARSENAL DE MARINHA, ESCRAVIDÃO

ABSTRACT

The Imperial Brazilian Navy had in its professional staff individuals deriving from many social groups. So, when we observe the functioning of the Armory it is also possible to study the different social profiles that lived in Rio de Janeiro in the period of the Announcement of Brazilian Independence. From intense analysis of the documentary patrimony of the Navy Archive and the National Archive, was possible to built, of descriptive form, the daily way of life, not only of the military themselves, but also of the main work power of this military establishment: the slaves. The power relations established between the military and the slaves contributed for a production of information that show reality lived by involved historical agents.

KEYWORDS: RIO DE JANEIRO, NAVY ARMORY, SLAVE

A chegada ao Rio de Janeiro do Príncipe Regente D. João e da Rainha D. Maria I, fugindo das guerras napoleônicas na Europa, foi um ponto de inflexão na história do Arsenal de Marinha. A cidade do Rio de Janeiro tornou-se a sede do governo português, o que gerou um surto de progresso em vários setores da sociedade colonial. Apesar de o Arsenal não ter sido uma das instalações privilegiadas com essas mudanças, principalmente por estar decadente o poderio da Marinha portuguesa, sua capacidade foi ampliada para poder apoiar a Esquadra e os navios estrangeiros, já que o fluxo aumentou consideravelmente em virtude da abertura dos portos brasileiros ao comércio com outras nações.

Segundo registros no Livro do Estabelecimento¹ do atual Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, naquele período, o Arsenal era composto por um pequeno prédio ao pé do Morro de São Bento, com toda a frente exposta para o mar; duas pequenas oficinas; e um correr de teleiros, sob os quais se viam uns poucos botes emborcados e onde se podia consertar um mastro. O crescimento gradual das instalações do Arsenal exigiu mais espaço físico,

¹ Todas as organizações terrestres da Marinha possuem um documento conhecido como Livro do Estabelecimento, no qual estão guardados documentos ou registrados fatos de importância histórica dessa organização. No livro do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro estão registradas informações desde o século XIX. (GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história: (1822-1889)*. Rio de Janeiro: SDGM, 1965).



FIGURA 1 – Vista do Arsenal por volta de 1830. (desenho de Debret)
FONTE: Greenhalgh, V. 1, p. 19

gerando uma expansão para dentro da área pertencente ao Mosteiro de São Bento. Houve a necessidade de se conquistar mais espaço para a construção de novos edifícios, oficinas e armazéns. As rochas, onde o Mosteiro estava assentado, por várias vezes foram cortadas para que este alargamento fosse viável, aproveitando-se até as pedras retiradas para os alicerces das obras que estavam em andamento.

Houve invasões dos terrenos do Mosteiro por parte do Arsenal. Cada necessidade de momento correspondia a um alargamento precedido de um corte.²

Na parte norte do Arsenal, junto à Prainha (atual Praça Mauá), estavam localizadas as oficinas. Esta parte do Arsenal não era fechada por muros, ela era apenas cercada; o centro era ocupado por pequenos estaleiros particulares e o sul estava distribuído entre o cais de Brás de Pina, Rua dos Pescadores (atual Visconde de Inhaúma) e Rua Direita (atual Primeiro de Março).

Com a independência do Brasil, o primeiro governo encontrou a difícil tarefa de unificar o extenso território brasileiro, em cujo litoral encontravam-se os principais centros urbanos, ou seja, era emergencial que o Estado possuísse uma Esquadra e estabelecimentos de apoio para manter a unidade nacional. Era preciso, além da Esquadra, possuir a capacidade de reparar os navios existentes e construir outros.

No ano de 1822, o Príncipe Dom Pedro tornou-se Imperador do Brasil; em 1831 abdicou do trono em favor de seu filho, Dom Pedro de Alcântara. A primeira década da independência do Brasil foi caracterizada pelas intensas transformações sociais, políticas, econômicas e culturais, exigidas pela nova condição do Estado brasileiro perante o mundo.

A estrutura administrativa do Ministério da Marinha estava passando por transformações, visto que a mudança da família real portuguesa para o Brasil foi acompanhada pela transferência da Marinha portuguesa e seus órgãos aditivos e tudo isto permaneceu em solo brasileiro, mesmo depois do regresso de D. João VI a Portugal.

² Ibid., p.12.

Como mostra o documento a seguir, em 26 de outubro de 1808, por Decisão de nº 46, o Almirante-General da Armada, sobrinho de D. João VI, Infante D. Pedro Carlos, acha por bem delegar funções específicas ao Inspetor do Arsenal e ao Intendente da Marinha.

D. Pedro Carlos, Infante de Portugal e das Hespanhas, etc. faço saber que em consequência de se haver apresentado prompto para o serviço o Vice-Almirante Intendente da Marinha, e do bem que interinamente serviu como tal intendente o Chefe da Divisão José Maria de Almeida; considerando outrossim que nas actuaes circumstancias da Real Marinha nesta capital e conforme os dictames, quer do meu dever, quer da minha razão, convém separar as duas autoridades de Intendente da Marinha e de Inspetor do Arsenal (..) o referido Vice-Almirante foi o próprio a pedir a nomeação de um Inspetor (...) ordeno ao sobremencionado Chefe de Divisão que fazendo entregar formal da Intendência ao dito Vice-Almirante, com a especificação de todas as ordens que lhe tenho expedido durante o impedimento do mesmo Vice-Almirante, passe a servir de Inspetor do Arsenal, regulando-se nesse novo serviço (...) ficando na sua repartição immediato à minha pessoa, e tendo com o Intendente as comunicações (...) já seja também reconhecido como Vice-Intendente e portanto que sem nova nomeação minha e até que eu mande expressamente o contrário, sirva em tudo e por tudo como o tal Intendente nos impedimentos do actual. Seja qual for a natureza deste impedimento, e bastando que elles aprovelem de comparecer diariamente na Intendência. Quartel General da Marinha 26 de outubro de 1808 – Infante Almirante General³.

Naquele momento, o Arsenal era parte integrante da Intendência da Marinha, e sua di-

reção delegada ao Intendente Chefe-de-Divisão José Maria de Almeida. Após a decisão, o Arsenal passou a ter um Inspetor, e este submetido à pessoa do Infante, podendo comunicar-se com a Intendência da Marinha por meio de documentos.

Após as medidas tomadas pelo Infante, o Intendente de Marinha passou a exercer o cargo de diretor de finanças da Armada. Enquanto o posto de Almirante-General da Marinha, criado por Decreto no dia 13 de maio de 1808, ficou para o uso exclusivo do Infante, jamais podendo ser preenchido por outro indivíduo, como mostra a citação abaixo.

(...) me praz de nomear Almirante General da Marinha, e de crear este posto privativa e unicamente pelo declarado motivo e occasião, sem que possa jamais servir de accesso a qualquer pessoa, sejam quaes forem os seus serviços; ao qual posto eu sou servido unir toda a jurisdição e autoridade até agora attribuidas aos Capitães Generaes dos Galleões da Armada Real de Alto Bordo do Mar Oceano, e aos Inspectores da Marinha, de maneira, que além da jurisdição militar em toda esta Repartição, tenha também uma inteira inspeção e mando nos Arsenais Reaes da Marinha e seus pertences já estabelecidos⁴

Esta decisão é reafirmada por outro decreto, no dia 3 de dezembro do mesmo ano, pelo Príncipe Regente. Em 3 de outubro de 1812, é extinto o posto de Almirante-General da Marinha.⁵

Em 1825, o estado do Arsenal em relação às instalações já era bem diferente da época de D. João VI. As construções da Ribeira Nova e do Armazém do Sal, localizados na parte norte do Arsenal, estavam precárias e atrasadas tecnologicamente em relação a outros países, sendo que alguns edifícios já se encontravam em estado de ruína. Greenhalgh⁶ relata que, em 1825, o

³ Leis e decisões – 1808-1809, p. 55-56.

⁴ Leis e decisões – 1808-1809, p. 27.

⁵ Leis do Brasil – 1808-1810, p. 555.

⁶ GREENHALGH, op. cit., v.2. p.181.

edifício da Intendência, que ficava em frente à Rua dos Pescadores, estava ameaçado de desabar, e, por esta razão, o Inspetor do Arsenal mandou retirar os objetos de seu interior sendo depois o local demolido.

As funções atribuídas ao Inspetor do Arsenal possuíam aspectos interessantes. Ele tinha que combater incêndios tanto nas dependências navais como na cidade, participar de operações de navios de transporte, executar obras de melhoramento do porto e policiamento do mesmo, e administrar os navios desarmados que serviam de depósitos e de prisão, as presingangas.

No Brasil, foi em velhas naus passadas à reserva, geralmente por aguardarem longos reparos ou a baixa do serviço ativo, por serem inúteis, que se instalaram as presingangas (...)⁷

QUADRO 1
Relação de cargos profissionais e sua respectiva lotação

| CARGOS DO ARSENAL | |
|--|---------------------------------------|
| CARGO | POSTO |
| Inspetor-Geral do Arsenal | Chefe-de-Divisão |
| Diretor da Cordoaria | Capitão-de-Fragata |
| Ajudante do Inspetor-Geral | Capitão-Tenente ou Capitão-de-Fragata |
| Diretor das Oficinas de Máquinas | Primeiro-Tenente |
| Primeiro Construtor | Primeiro-Tenente |
| Segundo Construtor | Segundo-Tenente |
| Patrão-Mor | Primeiro-Tenente |
| Encarregado da Cordoaria e Armazéns da Armação | Comissário de Primeira-Classe |
| Escrivão e Apontador da Cordoaria | Escrivão de Segunda-Classe |
| Secretário de Inspeção | Civil |
| Apontador | Civil |
| Porteiro | Civil |
| Desenhado do Arsenal | Civil |
| Encarregado do Armazém do Depósito | Civil |
| Encarregado dos escravos da Nação | Civil |

FONTE: *Legislação Portuguesa de 1821.*

⁷ GREENHALGH, Juvenal. *Presingangas e calabouços: prisões da Marinha no século XIX.* Rio de Janeiro: SDGM, 1998. p.15.

Um dos encarregados da função de Inspetor do Arsenal foi Tristão Pio dos Santos, no ano de 1828. Antes de ser inspetor, participou da luta pela Independência do Brasil na Bahia. Assumiu o cargo de Ministro da Marinha em 1840, chegou a ser Presidente da Província do Grão-Pará. A descrição que se faz dele é de um homem franco, leal, zombeteiro, que não tinha “papas na língua”, sagaz e bem falante.

Ao se estudar a organização do pessoal envolvido nos trabalhos da Marinha e especificamente referente ao Arsenal, será possível construir as relações interpessoais e compreender a inserção dos escravos da nação dentro dessa estrutura militar. Por isso, o enfoque principal da pesquisa concentrou-se no serviço de marinhagem executado na área do Arsenal. Este serviço caracterizava-se como “um conjunto de marinheiros engajados ou recrutados para o serviço de navio de guerra ou mercante”⁸, sendo responsáveis por executar a bordo as fainas e tarefas marinheiras.

O engajamento e o recrutamento de pessoal para a marinhagem ocorriam de forma voluntária, por contrato (geralmente estrangeiros) ou pelo recrutamento à força (vagabundos e criminosos). No caso do Rio de Janeiro, o encargo do engajamento e recrutamento de praças cabia ao Inspetor do Arsenal de Marinha. A prática do recrutamento forçado para obter gente para a Marinha era muito comum. Os operários que trabalhavam nas obras do Arsenal também eram recrutados à força.

(...) entre o grande número de presos recrutados (arrebanhados) pelas patrulhas policiais, o chefe de polícia selecionava aqueles cujas profissões eram as requeridas, e os remetia ao Inspetor do Arsenal⁹

Nem todos os operários que executavam obras no Arsenal vinham de recrutamentos forçados ou trazidos pelo chefe de polícia.

Existiam os carpinteiros de machado e os calafates. Essa mão-de-obra especializada não poderia faltar no Arsenal de Marinha, pois de outra forma acarretaria problemas tanto para o próprio Arsenal quanto para os navios mercantes atracados em seu porto. Tamanha era a importância desses profissionais que a Real Fazenda custeava o seu aprendizado e os matriculava no Arsenal de Marinha. Em contrapartida não poderiam trabalhar em outras obras fora do Arsenal exceto no dia de sua licença ou com a devida permissão da Intendência da Marinha. Para que a Intendência da Marinha pudesse controlar seus trabalhadores, foi criado um bilhete impresso, em que constavam os dias que os operários deveriam estar trabalhando no Arsenal, facilitando aos chefes encarregados a identificação do dia do vencimento de cada operário. Se o operário fosse pego trabalhando fora do dia permitido pela administração do Arsenal, ele era conduzido preso à cadeia do Arsenal. Estes procedimentos já haviam sido estabelecidos desde 18 de setembro de 1779, e revalidados em 10 de setembro de 1824¹⁰.

A função de mestre era exercida tanto por civis quanto por oficiais, enquanto as de contramestre e mandador eram executadas só por civis. O mestre era o responsável pelas obras executadas pelos operários. Também estavam submetidos às ordens dele, os contramestres, mandadores e todo o grupo que compunha os operários que trabalhavam nas oficinas do Arsenal de Marinha.

Por meio da leitura analítica de diversos documentos, foi possível verificar a existência de diferentes grupos sociais dentro do Arsenal de Marinha da Corte, que podem ser identificados a partir de características próprias, sejam culturais, sociais e, até mesmo, econômicas. Alguns autores que trabalham nessa linha, entre eles João José Reis¹¹ e

⁸ CAMINHA, Herick Marques. *Dicionário marítimo brasileiro*. 2.ed. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996. p.280.

⁹ *Ibid.*, p.102.

¹⁰ Leis do Brasil – 1824, p. 132.

¹¹ REIS, João José. *A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil no século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

QUADRO 2

Relação de cargos profissionais e sua respectiva lotação

| PROFISSIONAIS DO ARSENAL | |
|--------------------------|--------------------------------|
| Construtor Naval | Mestre; Contramestre; Mandador |
| Calafates | Mestre; Contramestre; Mandador |
| Carapinas | Mestre; Contramestre; Mandador |
| Pedreiro | Mestre |
| Máquinas | Civil; Contramestre |
| Espingardeiro | Mestre; Contramestre |
| Pintores | Mestre |
| Tanoeiros | Mestre |
| Velame | Mestre |
| Cordoaria | Mestre |
| Encarregado da Oficina | Mestre |
| Correeiros e Bandeeiros | Mestre |
| Poleiros e torneiros | Mestre; Contramestre |

Fonte: Legislação Portuguesa, 1821.

Kátia Mattoso¹², chamam atenção para o fato de que os escravos brasileiros não eram apenas vítimas, mas utilizavam-se da escravidão para negociar, e da sua inteligência para elaborar estratégias e ardis que podem ser encarados como formas de resistência contra o poder que os submetia. João José Reis vê o problema relacionado à escravidão sob os novos ângulos das estratégias cotidianas. Em um universo de vários autores que discutem o tema da escravidão urbana, temos ainda a pioneira brasilianista Mary C. Karasch¹³. Ela enfocou em sua tese de doutorado a questão de como era a vida do escravo na cidade do Rio de Janeiro.

Karasch também trabalhou com a questão dos escravos mantidos em presigangas, termo dado a antigas embarcações que, por não serem mais utilizadas para o serviço de navegação, passavam por algumas pequenas modificações estruturais, para funcionar como uma espécie de prisão flutuante, dentro do Arsenal da Marinha Imperial, no Rio de Janeiro. Karasch relata que a vida dos prisioneiros nas presigangas não era tão ruim, e que o número de prisioneiros nelas era inferior ao número de lotação. Os presos recebiam comida e roupa, mas estavam sujeitos a contrair doenças comuns da época.

¹² MATTOSO, Kátia. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1982.

¹³ KARASCH, Mary C. *A vida dos escravos na cidade do Rio de Janeiro: (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p.182.

Em alguns casos, os donos recusavam-se a libertá-los para puni-los pela fuga, mas, em outros, os fugitivos recusavam-se a dar o nome de seus senhores, mesmo sob tortura, e preferiam ficar na prisão a voltar para seus donos.¹⁴

O livro *Negro na Rua*, de Marilene Nogueira¹⁵, trabalho de dissertação de mestrado, discute a estrutura urbana e o papel do escravo nela inserido, ou seja, como os escravos adaptavam-se às condições urbanas.

De acordo com as conclusões de José Murilo de Carvalho¹⁶, os escravos não eram cidadãos, não possuíam direitos civis básicos. Mary Karasch¹⁷ também segue com esta linha de pensamento, afirmando em sua obra que o escravo estava fora da sociedade. Manolo Florentino afirma que só o crime trazia o reconhecimento da humanidade do escravo. E Perdigão Malheiro¹⁸ diz que o escravo perante a lei política e administrativa não possuía o direito de ser cidadão, mesmo sendo nascido no Império. Segundo o mesmo, só os libertos podiam usufruir desse direito, mesmo assim com algumas restrições.

Malheiro, em seu trabalho, faz duas afirmações que estão parcialmente incorretas pela sua generalização. Ele diz que, no “Exército e na Marinha, pode o liberto servir, quer voluntariamente, quer por via de recrutamento, quando cidadão brasileiro”¹⁹, e que “tal é a extensão dessa incapacidade que, entre nós, nem são os escravos admitidos a servir como praça no Exército e Marinha”.²⁰

Quando afirmo que estão parcialmente incorretas as observações de Malheiro, é devido à documentação encontrada no Arquivo Nacional, que mostra o assentamento de

escravos no serviço de marinhagem:

Em cumprimento da ordem que coube de V. Ex.^a com a data de 5 do corrente, respondo que a maior parte das embarcações que V. Ex.^a faz menção são Sumaras e Lamos, cujas as tripulações só compreendem escravos e alguns libertos (...) sucede aos marujos abandonarem as embarcações fora da barra em canoas de pesca, ou em embarcações. É este o justo motivo porque não tenho recrutado em todas as embarcações; e esteja V. Ex.^a na persuasão, que eu cumpro exatamente com as Ordens que me são dadas, tendo registrar todas as embarcações que entram e faço uma escrupulosa revista em todas, a fim de não faltar aos meus deveres.²¹

Este ofício de Antônio Correa de Vasconcelos, Segundo-Tenente e Comandante de embarcação, para o Vice-Almirante Graduado, Inspetor do Arsenal, Francisco Antônio da Silva Pacheco, informa que ele está seguindo as ordens que lhe foram passadas, mas que estava havendo fuga desses escravos e libertos recrutados, e que, por isso, ele estava suspendendo o recrutamento em outras embarcações.

Este fato aconteceu em 7 de fevereiro de 1825, mas, em 25 de fevereiro de 1823, foi emitido por decreto, que fossem admitidos escravos na Marinha:

Tendo sido presente a S. M. Imperial o ofício do Intendente da Marinha desta Corte de 21 do corrente mês em que pedia houvesse de declarar-se-lhe, se deveria ou não admitir a alistar-se para servirem a

¹⁴ Ibid., p.182.

¹⁵ SILVA, Marilene Rosa Nogueira. *Negro na rua: a nova face da escravidão*. São Paulo: Hucitec, 1988. p.166.

¹⁶ CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. p.236.

¹⁷ KARASCH, op. cit., p.643.

¹⁸ MALHEIRO, Agostinho Marques Perdigão. *A escravidão no Brasil: ensaio histórico-jurídico-social*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866. p.354.

¹⁹ Ibid., p.183.

²⁰ Ibid.

²¹ BRASIL. Arquivo Nacional. *Série Marinha*. caixa XM 792.

bordo da nau Pedro Primeiro, os marinheiros e grumetes escravos, que para isso lhe fossem oferecidos por seus respectivos senhores (...) visto a necessidade que presentemente a de marinhagem, deveria ele admitir tais marinheiros e grumetes, não só a serviço da nau, mas ainda a de outras embarcações que armarem.²²

Este decreto só perdeu sua validade em 26 de julho de 1832²³, quando foi promulgada a ordem que todos os navios da Armada, não recebessem mais escravos com qualquer praça que seja. E comprova que havia a presença de escravos assentando praça na Marinha.

Os escravos eram divididos nos serviços de Lancha do Mar, Escaleres e nos serviços das oficinas. Havia escravos invalidados por perda dos dedos das mãos ou dos pés, amputação dos braços, pés ou da própria perna. Invalidez que atingia não só os escravos, mas qualquer um que exercesse a função de marinheiro nesta época. Por isso, era pouco o número de pessoas que se alistavam voluntariamente, conseqüentemente recorria-se ao recrutamento forçado. Pode-se observar, também, em diversos documentos que, quando um escravo ficava doente era enviado ao hospital para se tratar. Quem tinha as funções de cozinheiro eram os escravos das Lanchas do Mar e os que serviam em Escaleres.

Os escravos no Arsenal possuíam alguns direitos, dependendo do ponto de vista, verdadeiras regalias. De acordo com o Decreto de 28 de janeiro de 1811²⁴, eles possuíam o direito de não trabalharem no Arsenal de Marinha aos domingos e dias santos, exceto em casos de urgência. Coibindo, assim, qualquer intento que pudesse existir em colocá-los para trabalhar nesses dias. Outro direito era o recebi-

mento de ração diariamente, sendo seu conteúdo discriminado, como consta no Decreto de 25 de agosto de 1829²⁵. No almoço eles recebiam $\frac{1}{4}$ de arroz, 1 onça de toucinho, $\frac{1}{4}$ de carne seca ou $\frac{1}{2}$ de carne verde, um palmo de tabaco por semana, e por dia eles recebiam $\frac{3}{4}$ de carne seca, ou 1 de carne fresca, 1 onça de toucinho, $\frac{1}{120}$ de alqueire de feijão e $\frac{1}{40}$ de alqueire de farinha.

Eles também recebiam roupas, como consta na transcrição da fonte abaixo:

Tenho a honra de levar ao conhecimento que em 15 de março do último, se receberam da 4^o classe, 155 fardamentos compostos de calças, camisolas e barretinas de lona, para igual numero de sentenciados de justiça de dez anos e de toda a vida, e não se receberam as jaquetas de pano azul, pelas não haver, como se havia pedido em setembro do ano passado sendo este gênero de muita necessidade por causa do rigor do tempo.²⁶

E também faziam queixas, provavelmente não eram escritas por eles, devido à condição de escravo. Perdígão Malheiro descreve que eles precisariam de uma outra pessoa que redigisse as queixas²⁷.

Em carta, o Major Marcelino Mafra pede explicações a seu superior, o Chefe-de-Esquadra, Inspetor do Arsenal Francisco Antonio Pacheco, em 25 de agosto de 1823, sobre o que estava acontecendo no Arsenal e se eram justas as queixas feitas pelos escravos contra as atitudes tomadas por ele.

(...) dizem mais que sou tirano por dar castigo por qualquer coisa, só se vem a ser plenas culpas seguintes: por que

²² Leis do Brasil – 1823, p.20.

²³ Leis do Brasil – 1832, p.225.

²⁴ Repertório de Marinha – 1317-1856. p.192.

²⁵ Leis do Brasil – 1829, p.131.

²⁶ BRASIL. Arquivo Nacional, op. cit., caixa XM 801.

²⁷ MALHEIRO, op. cit., p.34.

vem fora da hora fumar no bico de proa e fazem fogo em pólvora que trazem de fora, por roubarem, uns aos outros a farinha da ração, por amarem jogos depois de todos estavam deitados servindo-se da claridade da luz dos abitas portavam bexigas d' aguardente e se recolhem do trabalho, umas dentro dos chapéus, e algumas se lhe tiam tirado destas as pressas, pois vendiam diariamente ali e recebem o jantar que a Santa Casa lhes da, para as parelhas que vão conduzir os caldeirões de comer para os presos da cadeia, e finalmente, por muito tempo roubaram até que veio ao meu conhecimento todas as bóias de toucinho que iam nos caldeirões para os oito presos da Cadeia acordando-os nas vias desta Cidade a título de descansarem, lhes sacavam todas as bóias como a tropa que os acompanhavam era a Miliciana e do Batalhão de Caçadores de São Paulo, julgava ser um desses fazem as parelhas aquele roubo para se pagarem o incomodo que tinham de conduzir os caldeirões não se lembrando do jantar que a Santa Casa lhes dava pelo o referido incomodo (...) todos os dias se me entrega uma relação dos doentes que não podem ir para o trabalho e ao romper do dia quando ajusto o deitar foram os presos para os diferentes trabalhos, se queixa alguns, para a escotilha para ser examinados, porem muitos aproveitam-se-me com as pernas embrulhadas em trapos que mando-lhes tirar logo dizem que estão prontos²⁸

No transcórre desta carta, Marcelino vai pontuando situações curiosas e engraçadas, que revelam o comportamento dos escravos no Arsenal com suas táticas para fugirem do trabalho. O major vai se defendendo das acusações recebidas, dizendo que os escravos estavam fumando fora do horário permitido, burlando a autoridade e a Lei (o

fumo só era permitido depois do almoço). Enganavam a Santa Casa e o Major Marcelino, que então veio a descobrir que os escravos encarregados de levarem o jantar dos oito presos, juntamente com os Milicianos e o Batalhão de Caçadores, "ousavam" roubar os toucinhos dos presos, como forma de pagamento pelo incômodo de ter que levar o jantar todos os dias.

Os escravos, na verdade, estavam buscando suas regalias de qualquer maneira. Eles fumavam fora da hora, bebiam aguardente e também a vendiam e mentiam para não trabalhar, alegando estarem doentes. Sabiam que estando doentes não trabalhariam até o cirurgião chegar e examiná-los. Jogavam e apostavam a farinha que roubavam da ração dos outros escravos, e, em muitos casos, fugiam do Arsenal em direção à cidade, tentando se passar por libertos, ou por escravos ao ganho, mas quase sempre eram pegos e retornavam para cumprir sua pena.

Na verdade de acordo com a lei²⁹, os escravos não podiam redigir uma carta para se queixarem. Por esta razão, procuravam alguém para escrever as queixas relatadas por eles, para que chegassem até o Inspetor do Arsenal. Mas, para estas queixas serem produzidas, precisaria de um grupo de escravos insatisfeitos para expressar o descontentamento com o tratamento que eles estavam recebendo da parte do Major Mafra. E essas queixas eram bem redigidas, demonstrando que quem as escrevia possuía instrução suficiente para chamar a atenção do Inspetor do Arsenal, levando-o a averiguar tais problemas que estavam ocorrendo entre seu oficial e os escravos.

A citação dessa carta mostra uma certa "parceria" com os soldados, e isso não parece ser um caso isolado, porque em outros documentos há a mesma situação, como foi o caso de "um marinheiro branco e quatro pretos escravos"³⁰ unindo-se para "maltra-

²⁸ BRASIL. Arquivo Nacional, op.cit., caixa XM 726.

²⁹ MALHEIRO, op. cit., p.34.

³⁰ BRASIL. Arquivo Nacional, op. cit., caixa XM 792.

tar”, a bordo de um saveiro de lenha, um inglês. Os cinco foram levados presos para o Depósito. Existiam também casos de preconceito, algo que era comum na época.

O contramestre daquela oficina, Domingos de Almeida (...) tem protestado publicamente que os ditos escravos não de ser expulsos do Arsenal ou ele deixará de ser ali contramestre³¹

Havia também os escravos que aprendiam ofícios com seus donos e realizavam trabalhos especializados. Nas Oficinas de Tanoeiros, no Arsenal, havia seis escravos com especialização que obtiveram a permissão do Imperador para trabalharem ali. O contramestre ameaçava estes escravos, que pertenciam a uma viúva, cujo único meio de se sustentar era com o “jornal” (salário) que eles recebiam no Arsenal. O contramestre pertencia a um grupo de homens brancos pobres que se rebelou contra a aprendizagem de outros escravos em ofício. O dono desses escravos era um mestre-de-obras que trabalhava no Arsenal e antes de morrer ensinou o ofício a seus escravos.

Para alguns escravos, viver no Arsenal era melhor do que voltar para o convívio com o seu senhor, para outros a fuga era a melhor saída. Os documentos que lhes retratam mostram as várias maneiras que eles articulavam para não serem reconhecidos por seus senhores, ficando no Arsenal, ou como eles conseguiam fugir.

Em vários momentos lendo esses relatórios e ofícios, o que pode se verificar é que os escravos buscavam de alguma forma confundir os oficiais de Marinha. E uma dessas formas era a omissão de sua verdadeira identidade, alegando ser uma outra pessoa ou que pertencia a outro dono. O dono Antônio José de Campos reclamou pelo seu escravo, Joa-

quim Angola, alegando que ele havia fugido a bordo da Corveta *Carioca*. Paralelamente, um tenente dessa embarcação verificou a presença de um escravo fugido no meio de 40 praças, mas este tinha por nome de Joaquim do Sacramento³². Diante dessa situação, o Tenente-Coronel Marcelino ficou sem saber o que fazer com o escravo.

Juvenal Greenhalgh³³, quando lida com o mesmo assunto, diz que os escravos eram boçais, e que eles não sabiam o seu nome ou nome do seu senhor, e, por essa “debilidade mental”, eles poderiam ser escravizados por outro senhor que alegasse ser o seu dono, ou ficariam no Arsenal, pelo fato de os oficiais não saberem quem era o seu dono. Para justificar sua afirmação, Greenhalgh utiliza-se de um ofício de 21 de fevereiro de 1829, em que é registrada a fuga de um preto de aproximadamente 14 anos, na Galera *Trinta de Agosto*, e este preto fugido desconhece o nome de seu senhor.

Fazendo uma análise dos fatos, se este escravo era fugido, conseguiu entrar em um navio, e já estava longe de seu senhor. Qual o motivo dele revelar a quem pertencia? Talvez uma das táticas utilizadas para o refúgio. E no Arsenal era muito mais fácil refugiar-se por sua proximidade com a cidade e a quantidade de negros que a povoava.

Existe também o caso de dois escravos que são levados à praça pública para serem leiloados e alguém (cujo nome não é citado) misteriosamente compra sua liberdade, e estes, na condição de libertos, assentam praça na Marinha. Os nomes dos ex-escravos eram José Calunga e Luiz Congo³⁴.

E havia também escravos que não suportavam a vida no Arsenal. Como foi o caso do escravo Fabiano, que estava trabalhando acorrentado e, como consta nos relatos, tentou degolar-se, mas se feriu levemente e foi levado ao hospital, sendo posteriormente

³¹ Ibid., caixa XM 726.

³² Ibid., caixa XM 792.

³³ GREENHALGH, 1965, op. cit., p.181.

³⁴ BRASIL. Arquivo Nacional, op. cit., caixa XM 792.

acorrentado a outros presos, que fugiram no dia 9 de setembro de 1823. Ele foi capturado novamente. Isso mostra que existiam também escravos insatisfeitos no Arsenal.

Eles eram castigados, confinados na presiganga, local onde era aprisionada toda a qualidade de indivíduo, durante 30 dias sem ter que trabalhar, mas sabendo que ficariam muito machucados. Porém, nada disso resolvia o problema dos roubos e das insubordinações, eles continuavam roubando e desobedecendo do mesmo jeito.

O que pode-se perceber é que o Imperador se importava com seus escravos, pois muitas queixas foram feitas em outubro de 1828, e do mesmo modo que ocorreu em maio do mesmo ano, quando ele recebeu uma carta dos suplicantes, queixando-se dos castigos impostos a eles, o Inspetor Tristão, novamente, teve que se explicar com o Imperador.

Os escravos da nação tinham uma casa para eles celebrarem as missas de domingo, de dias santos e de batismos de seus filhos recém-nascidos. Um documento deixa bem explícito que este era um benefício só para os escravos da nação, e esta casa localizava-se próxima aos muros do Arsenal, por motivos de segurança, evitando uma eventual fuga. E o Arsenal estava apenas cumprindo a ordem de um decreto expedido em 1811, em que todos os escravos do Arsenal da Marinha estavam liberados do serviço nos domingos e dias santos.

A Intendência da Marinha fornecia vestimenta e roupas de cama para os escravos da nação.

Tenho a honra de requerer a V. Ex^a., que pela intendência da Marinha, se satisfaça as dependências abaixo, indicados, para assim se ocorrer a necessidade de vestuário em que atualmente se observão sessenta escravos do Estado existentes neste Arsenal, e trinta e seis filhos dos mesmos. Pano de linho para camisas 172 Varas, Ganga azul da Índia para vestidos 80 peças, lenços para

o pescoço todos de cor vermelha ou amarela 60, uma peça de baeta escura para vestidos para as crianças, e finalmente 60 coxas d'algodão.³⁵

Desses pedidos que foram feitos para a vestimenta dos escravos, apenas o pano de linho não fora mandado. Ele foi substituído por outra peça mais barata e mais confortável para os escravos. O pedido foi feito em 22 de maio de 1827 e, em 25 do mesmo, eles já haviam recebido o que solicitaram.

Observa-se o capricho das escravas quando solicitam lenços para o pescoço só nas cores vermelho e amarelo, suas cores prediletas, e ganga azul da Índia para a confecção de seus vestidos. O que aparentemente nota-se é que os escravos da nação tinham um tratamento diferenciado dos escravos que estavam no Arsenal, que quando recebiam roupas ou eram sobras ou eram dadas por batalhões, e, muitas vezes, as condições eram as piores, e demorava-se muito para receber. Já para os escravos da nação, em três dias recebiam, e com regalias, pois fora pedido até 60 colchas de algodão. Em 17 de novembro de 1832, de acordo com uma ordem do Imperador, de seis a seis meses era obrigado o fornecimento de fardamento ao escravo da nação que executava serviços no Arsenal da Marinha.³⁶

Existia também uma preocupação com as crianças, filhos dos escravos da nação, como consta no documento.

Tenho a levar ao conhecimento, que presentemente as crias que existem da Nação fazem no seu todo 56, e que só recebem comedorias de 140 réis por dia, 30 crias, e destas mesmas comedorias se tiram para vestuário, e curativos das ditas, ficando por isso as outras sujeitas a comerem das rações de seus pais, não chegando para estes a sua ração por causa dos filhos. Por cujo o motivo é de necessidade que as crias que não têm comedorias sejam contempla-

³⁵ Ibid., caixa XM 798.

³⁶ Leis do Brasil – 1832, p. 300.

das também nas comedorias com as outras, visto as circunstâncias atuais dos víveres.³⁷

A ração não estava chegando para todos os filhos dos escravos, mas só que não se explicava o motivo; podia ter sido por falta de contagem da parte dos encarregados deste ofício, mas é interessante perceber que os escravos deixavam de comer para dar a seus filhos, e eles trabalhavam duro no Arsenal, demonstrando sentimento de afeto por seus descendentes, e o que também dá para se concluir é que existiam escravos da nação casados, quando ele diz: "(...) comerem da ração de seus pais", então, pode-se concluir que existiam famílias constituídas no Arsenal.

A ração que os escravos recebiam, constituía-se de carne fresca, farinha, feijão, arroz, toucinho, sal, verduras frescas, por semana, de acordo com o número de filhos que a escrava tivesse; galinha para canjas para as escravas "doentes de parto", e tabacos, para o fumo e remédios³⁸. Os escravos também tinham direito ao atendimento no hospital militar quando estivessem enfermos. Estas eram as obrigações de Arsenal da Marinha com os escravos da nação que estavam em suas dependências.

Após a morte do Inspetor Francisco Antônio da Silva Pacheco, os escravos da nação sofreram um certo descaso por parte do novo Inspetor, Tristão Pio dos Santos.

Não havendo absolutamente neste Arsenal quem queira ter a seu cargo os escravos do Estado, aqui empregados na parte administrativa, de alimentos, vestuário, que antes o falecido Inspetor fiscalizava de sua espontânea vontade³⁹

Não eram todos que menosprezavam os escravos da nação. É possível observar a

existência de oficiais, até de altas patentes, como foi o caso do Inspetor Pacheco, que protegia e tratava-os com dignidade, pessoas que reivindicavam por eles.

Os escravos da nação deveriam queixar-se muito da postura arrogante de alguns oficiais, pois estes geravam grande quantidade de documentos escritos sobre má conduta, insubordinação e roubos praticados pelos escravos. Estes deveriam ter um certo "poder", ou melhor, deveriam ter alguns direitos diferenciados dos que também se encontravam no Arsenal. Eles recebiam salários, e constituíam um pecúlio, cujo destino, na maioria das vezes, era para a compra de sua liberdade.⁴⁰

Os escravos da nação tinham por direito usufruir seu pecúlio para a compra de sua liberdade, porque o Governo do Estado não poderia dar a alforria gratuitamente aos escravos da nação. Somente em 1866, que os escravos da nação passaram a receber gratuitamente suas alforrias, tanto os homens quanto as mulheres. O primeiro a conceder esta liberdade gratuita foi o Exército, pelo Decreto nº 3725, de 6 de novembro de 1866. Desde então, eles começaram a ser alforriados, e, em 1888, a Princesa Isabel concedeu a liberdade para todos os escravos sem distinção.

O escravo dentro do Arsenal desenvolveu táticas para burlar as normas estipuladas pelos militares, ocasionando atritos entre eles. Eles criaram algumas formas de se divertir neste ambiente, como fumar fora do horário permitido, jogar na hora de trabalho, além de roubar objetos e alimentos, dentre outras. É claro que existiam os que não queriam ficar ali e buscavam a sua liberdade de formas escusas, mas o que pode ser observado é que muitos deles gostavam ou se acostumavam com o ambiente.

Este artigo procurou identificar as relações dos diversos agentes atuantes na

³⁷ Arquivo Nacional, op. cit., caixa XM 324.

³⁸ Ibid., caixa XM 798.

³⁹ Ibid., caixa XM 798.

⁴⁰ MALHEIRO, op. cit., p.61.

área do Arsenal de Marinha no período de 1822 a 1832. Não só existiam os chamados escravos da nação, mas também uma variedade de escravos, que, muitas vezes, eram levados para as presigangas, cumprindo pena que variava de cinco a dez anos e, em alguns casos, existiam os que cumpriam a pena capital. Os escravos não possuíam o direito de cidadão, mas podia-se observar também que a vida deles dentro do Arsenal

era composta por variações. Existiam escravos que recebiam por trabalhos executados, outros que assentavam praça na Marinha, outros que preferiam fugir, e os que se queixavam de maus-tratos ao Inspektor do Arsenal. Diferentemente dos escravos da nação, que, quando queriam se queixar, levavam ao conhecimento do Imperador o que se passava com eles dentro do Arsenal.

FONTES

DOCUMENTAIS

Arquivo Nacional. Série Marinha, caixas XM 324, XM 726, XM 792, XM 798, XM 801.

Leis e Decisões – 1808-1809.

Leis do Brasil – 1808-1810, 1824, 1823, 1832, 1829.

Repertório de Marinha 1317-1856.

BIBLIOGRÁFICAS

CAMINHA, Herick Marques. *Dicionário marítimo brasileiro*. 2.ed. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996.

CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.

FLORENTINO, Manolo Góes; ROBERTO, José. *A paz das senzalas: famílias escravas e táticas atlânticas*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história: (1822-1889)*. Rio de Janeiro: 1965. 2v.

_____. *Presigangas e calabouços: prisões da Marinha no século XIX*. Rio de Janeiro: SDGM, 1998.

KARASCH, Mary C. *A vida dos escravos na cidade do Rio de Janeiro: (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

MALHEIRO, Agostinho Marques Perdigão. *A escravidão no Brasil: ensaio histórico-jurídico-social*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866.

MATTOSO, Kátia. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1982.

REIS, João José. *A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil no século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

SILVA, Marilene Rosa Nogueira. *Negro na rua: a nova face da escravidão*. São Paulo: Hucitec, 1988.



Escola de Guerra Naval



A criação e o desenvolvimento do Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM) da Escola de Guerra Naval

Cláudio de Carvalho Silveira

Doutor em Ciências Sociais pela Unicamp e Pós-Doutor pela Unesp. Atualmente é Professor do Departamento de Ciências Sociais e Educação da UERJ e pesquisador associado do GEDES-Unesp-Franca e do NEE-Unicamp.

RESUMO

Este artigo é uma abordagem sobre o Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM) da Escola de Guerra Naval (EGN) desde sua criação até as modificações curriculares feitas em decorrência das mudanças sociais e institucionais ao longo do século XX. Apresentamos os antecedentes do curso, as razões de seu estabelecimento e desenvolvimento, segundo foram estipulados pela Marinha do Brasil. O texto foi extraído da tese de doutorado do autor sobre a formação dos oficiais navais brasileiros, superficialmente modificado para esta publicação.

PALAVRAS-CHAVE: EDUCAÇÃO, MARINHA DO BRASIL, POLÍTICA E ESTRATÉGIA.

ABSTRACT

The article is an approach about the Course of Politics and Maritime Strategy (C-PEM) of the School of Naval War (EGN) since to his creation and the curricular modifications made in consequence of the social changes and institucionais to the long one of the century XX. We present the preceding of the course, the reasons of his establishment and development, second were stipulated by the brazilian Navy. The text was extracted of the doctorate'tesis of the author about the formation of the brazilian naval officers, superficially modified for this publication.

KEYWORDS: EDUCATION, BRAZILIAN NAVY, POLITIC AND STRATEGY.

INTRODUÇÃO

Este texto é um pequeno extrato da nossa tese de doutorado de 2002¹. Entretanto, aqui descrevemos somente a criação do Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM) de acordo com o desenrolar dos cursos de estado-maior, instituídos na Escola de Guerra Naval (EGN) durante o século XX. Em primeiro lugar, apresentamos as características gerais da Escola e o tipo de formação que ela proporcionava; em segundo lugar, analisamos o contexto de criação do curso, o seu conteúdo curricular adotado segundo as determinações da Marinha do Brasil (MB) e as necessidades político-estratégicas do Brasil.

Nossa percepção é a de que há todo um esforço da MB em se modernizar na capacitação de seus oficiais, diante da situação nacional e internacional, a fim de formar adequadamente os recursos humanos para a missão, preparo e emprego militar-naval. Este procedimento conta com a influência dos interesses corporativos e da realidade extramuro, que abran-

¹ SILVEIRA, C de C. *A formação dos oficiais da Marinha do Brasil: profissão, educação, pensamento estratégico* (1978-2001). 2002. Tese (Doutorado) IFCH-UNICAMP, Campinas, 2002.

ge o envolvimento de outras instâncias governamentais e do mundo social civil. Assim, a MB seguiu um padrão próximo ao de outras Marinhas do mundo ocidental/América Latina, ao mesmo tempo em que procedeu de maneira autônoma ao estabelecer as características peculiares do C-PEM. Tal procedimento influenciou as outras Forças Armadas brasileiras na criação de seus novos cursos de estado-maior para o aprimoramento de seu oficialato. Ao final do século XX, houve mudanças significativas no C-PEM para ajustá-lo a uma nova situação político-estratégica interna e externa ao Brasil como uma resposta às demandas da formação profissional da carreira dos oficiais da MB.

O ENSINO NA ESCOLA DE GUERRA NAVAL

O objetivo deste segmento é fazer uma descrição do ensino da EGN em geral, e do C-PEM em particular, no seu atual estágio de organização para que, posteriormente, possa ser desenvolvida sua apresentação como um todo em seu desenrolar histórico, acompanhando o processo e a modernização naval. Assim, consideraremos inicialmente o seu antecessor, o Curso Superior de Guerra Naval (C-SGN) e, depois, o C-PEM. Faremos uma retrospectiva desde a sua criação na década de 80 e sua relação com a evolução do pensamento político-estratégico da MB.

No início do século, o Brasil contava com uma Armada além das capacidades operacionais da Marinha e da realidade do País. A EGN foi fundada em 1914, na cidade do Rio de Janeiro, dentro da preocupação de qualificar melhor a oficialidade naval brasileira com ajuda e influência norte-americana por meio do Naval War College, numa época em que o contexto internacional exigia por conta da eclosão da Primeira Guerra Mundial. “*Lembraí-vos da guerra*” é a frase que está posta em destaque num dos corre-

dores principais onde se desenvolvem as atividades de ensino da EGN. Esta frase, inicialmente, se tornou o lema da EGN, o que foi posteriormente modificado para *Nava/le Bellum Nautis Docere* – ensinar ao nauta a guerra no mar.

A EGN é a repartição mais importante da MB para se aprender o conjunto das doutrinas que fundamentam a missão da corporação e discutir as principais questões relacionadas ao emprego do Poder Naval, dentro da lógica da política militar, enquanto parte integrante da Política de Defesa Nacional (PDN) e da atribuição constitucional das Forças Armadas. A EGN é o lugar privilegiado da formação dos oficiais para ocupar as posições de chefia e comando no prosseguimento da carreira militar naval desde o posto de capitão-tenente ao de capitão-de-mar-e-guerra. Todas as atividades da EGN estão submetidas ao Estado-Maior da Armada (EMA), que é responsável por aprovar o seu regimento, fixar as vagas para os cursos e aprovar os seus currículos.

A EGN tem por função a formação em alto nível dos oficiais da MB para a ocupação dos postos da Alta Administração Naval. A Escola oferece anualmente quatro modalidades de curso: Curso de Estado-Maior para Oficiais Intermediários (C-MOI), Curso Superior (C-SUP), Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores (C-MOS) e Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM). Esta nova nomenclatura é resultado de portaria ministerial de 1997, o que não alterou o perfil dos cursos existentes anteriormente. O C-PEM, que faz parte do C-AEM (Curso de Altos Estudos Militares), está destinado a civis e militares da MB no nível de capitão-de-mar-e-guerra ou das outras Forças Armadas que necessitem de qualificação nas questões referentes ao Poder Marítimo nacional. O Exército possui o CEPAX e a Aeronáutica o CPEA, como cursos correlatos, que contam eventualmente com a participação de oficiais da MB.²

² BRASIL. Escola de Guerra Naval. *Regimento interno*. Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/egn/htm>>. Acesso em: 1 abr. 2000.

OS CURSOS DE ALTO NÍVEL DA ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Os cursos de alto nível da EGN (C-SGN e C-PEM) se organizaram com uma estrutura curricular de grande abrangência, tratando de temas especificamente militares, como os jogos de guerra e as operações navais, ao mesmo tempo que dispensava maior atenção aos conteúdos das Ciências Sociais. O curso de maior importância foi, até 1969, o C-SGN, cujo propósito inicial era a “atualização e aperfeiçoamento de oficiais do Corpo da Armada, Corpo de Fuzileiros Navais, Escola Naval, Intendência da Marinha e Quadro Médico, para o exercício das funções de comando, chefia e planejamento, inerentes aos ofícios-generais”. Isto ocorreu dentro da chamada “fase de consolidação” da EGN, que, segundo Val³, transcorreu entre 1963 e 1992, após o período de “implantação” (1914-1945) e o de “busca de identidade” (1946-1962). Em 1968, a Marinha optou por retomar os dois cursos regulares existentes desde o início de seu funcionamento: o Curso de Comando e Estado-Maior (C-CEM) e o Curso Superior de Guerra Naval (C-SUP). Val ressalta que esta foi uma mudança significativa, acompanhada da transformação do instrumento jurídico-administrativo para gerir a EGN: os decretos presidenciais foram substituídos pelas portarias ministeriais. Assim, a Marinha passou a ter “mais autonomia para gerir a EGN. Com isso, a Escola se tornava uma instituição mais ágil no atendimento aos objetivos da Marinha de Guerra”. Este era um tempo de mudanças político-administrativas e de espaço físico também. Em 1970, a Escola foi transferida do centro da cidade do Rio de Janeiro para o bairro da Urca, zona sul, onde permanece até os dias de hoje.

A partir de 1971, houve o estabelecimento de um novo currículo para os dois cursos regulares citados acima, além de um curso básico à distância, preparatório para o ingresso na Escola, que foi suspenso entre 1974 e 1979. Neste ano, a Escola criou o

Centro de Estudos Avançados, com o intuito de prestar apoio às suas atividades de pesquisa e às atividades curriculares. O Centro de Estudos Avançados foi transformado em Centro de Estudos Político-Estratégicos (CEPE), existente até hoje com os mesmos objetivos. Então, ficaram estabelecidos dois cursos: o C-CEM e o C-SGN, que foram denominados Cursos de Altos Estudos (CAEM).⁴

O C-PEM foi criado pelo Ministro Henrique Saboia, pela Portaria Ministerial 0473, de 31 de março de 1984, com a denominação de Curso de Política e Estratégia do Mar, mudado em 1992 para Curso de Política e Estratégia Marítimas, no momento em que a EGN completava 70 anos de existência⁵. Ele se tornou o mais importante dos cursos da EGN em função do seu objetivo de preparar os futuros oficiais-generais da Marinha. O C-PEM foi criado no momento em que a transição política da ditadura à democracia passava por um momento crucial com a eleição do primeiro presidente civil, pela via indireta, e as perspectivas de transformações mais profundas na ordem político-institucional e na corporação naval. Ele passou a ser o substituto natural do C-SGN para a EGN e a própria MB. Esta é a razão pela qual este trabalho enfoca o currículo destes dois cursos, para tentar compreender a formação dos oficiais e a sua relação com o pensamento político-estratégico da MB, vinculando-os ao contexto histórico do País e da corporação. Entretanto, o Diretor da EGN na ocasião, Almirante Mário César Flores, relata, na entrevista, que a criação do C-PEM foi apenas a mudança de nomenclatura, dado que se manteve com o mesmo propósito e conteúdo do C-SGN.

De fato, havia um hiato muito grande, que deveria ser suprido, entre o Curso de Estado-Maior, feito pelos capitães-de-corveta, e o C-SGN, feito pelos capitães-de-mar-e-guerra. O Vice-Almirante Armando Vidigal, porém, afir-

³ VAL, S. *A Escola de Guerra Naval e a formação dos quadros de elite da Marinha do Brasil*. 1995. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1995.

⁴ BRASIL. Escola de Guerra Naval. *Currículos do Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM): 1985-2001*. [s.n.t.]

⁵ Ibid.

ma que a criação do C-PEM obedeceu também à necessidade de melhor especificação da formação dos oficiais no nível de estado-maior no enquadramento de carreira para efeitos de remuneração⁶. Esta era uma época muito fértil na EGN, quando foram introduzidos os jogos de guerra e o treinamento de operações ribeirinhas para os fuzileiros navais, tal como a experiência forjada no Naval War College. A criação do C-PEM foi tão bem-sucedida que inspirou o Exército Brasileiro (EB) a fazer o mesmo na Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME) e a Aeronáutica a criar seu curso na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (Ecemar). Embora haja coincidência com o período final da transição política, Flores ressalta que não teve nada a ver com o momento político-institucional. Foram razões meramente de conveniência do ensino que levaram a MB a criar o C-PEM suprimindo a lacuna cultural-institucional para a formação de seus oficiais.

A preocupação maior era o aperfeiçoamento profissional ligado à possibilidade da ascensão ao Almirantado. Daí, não havia influência do campo político-ideológico. De acordo com Flores⁷, a EGN sempre se pautou pela orientação geral da MB, que não se deixou levar pelos interesses políticos internos. Para ele, há muito exagero neste assunto em relação às escolas militares, cujos componentes não percebiam a situação com a mesma intensidade. Não que inexistisse o vínculo político-ideológico de seus membros, mas não havia imposição dos valores dominantes no âmbito da corporação. A própria Escola Superior de Guerra (ESG) não tinha influência nas escolas militares. Decerto que os temas ligados à ordem interna eram tratados, porém, somente em três ou quatro conferências de participantes da ESG e do Centro de Informações da Marinha (Cenimar), atualmente conhecido como Centro de Inteligência da Marinha (CIM).

Os currículos da EGN eram absolutamente imunes ao problema político-ideológico e,

mesmo na época do fim do regime ditatorial, não despertavam interesse por tais questões, conforme a tradição da MB. Algum envolvimento dos fuzileiros navais na segurança interna era requerido, assim como a área de informações da corporação. Porém, esta era uma parcela diminuta, porque a maioria da MB estava preocupada com a defesa externa do País, ao contrário do Exército, que sempre foi mais hegemônico, intervencionista e tutelar.

Na EGN, os oposicionistas e os situacionistas tinham ampla liberdade para expor as suas idéias, mesmo nos anos mais duros do regime. Não havia, então, doutrinação, mas discussão sobre as questões nacionais de interesse da corporação naval. Por causa da ênfase profissional, estudavam-se disciplinas como Logística, Administração, Política Externa, Operações Navais e Operações Anfíbias.

Nos demais cursos da EGN o que há é o peso doutrinário-hierárquico que atua por gravidade, assim como em todas as Forças Armadas do mundo. Este tipo de crivo gera uma patrulha subliminar não-ostensiva e não-violenta. Mas, nos cursos superiores, como o C-PEM, a discussão é absolutamente livre e gira em torno dos temas de preparo e emprego da Força, aquisição de meios, etc. Havia e há discussão das interpretações diferentes que atacam ou defendem quaisquer concepções, inclusive com a presença do chefe do EMA. As monografias produzidas trazem muitas críticas à organização e aos procedimentos da MB, sem o impeditivo de quaisquer partes. O senso crítico, dialógico e reflexivo tem sido uma constante. Assim, afirma Flores: "A EGN foi sempre aberta e continua sendo".

Essa postura é confirmada por Vidigal, antecessor de Flores na direção da EGN, em entrevista para este trabalho, concedida em março de 2001. A Escola tem tido um ensino aberto ao longo do tempo, mesmo no período ditatorial, em que, como diretor, deu a sua contribuição, pois viveu o processo de

⁶ Entrevista concedida ao autor no Rio de Janeiro, em 20 de fevereiro de 2001.

⁷ Entrevista concedida ao autor no Rio de Janeiro, em 30 de março de 2001.

transição da ditadura para a democracia. Alguma abertura já havia, mas o seu período lá contribuiu significativamente para as transformações necessárias.

Desta forma, a EGN tenta cumprir a lacuna da precariedade da formação humanística, considerada tão importante para o oficial comandante e prestes a fazer parte da Alta Administração Naval. No entendimento de Vidigal, o C-PEM é, talvez, o melhor curso de estado-maior do Brasil, em termos da formação e da visão do País e do mundo que ele proporciona. Até hoje, a EGN possui um caráter aberto e democrático, inclusive com relação ao Estado e à sociedade civil. A tradicional visão “esguiana” sempre teve muita crítica no seu interior.

Em 1992, houve outra alteração na estrutura administrativa da EGN, quando foi criado o Centro de Cursos por Correspondência (CCC), organizando o Curso Básico e o Curso Superior, para os oficiais intermediários iniciantes no posto de capitão-tenente. Os oficiais do posto de capitão-de-corveta passaram a fazer o C-CEM e os capitães-de-mar-e-guerra a fazer o C-PEM. A atual estrutura de cursos da EGN foi estabelecida pela Portaria Ministerial nº 115/1996 do Ministério da Marinha para a implantação no ano de 1997, em vigor desde então.

OS CURRÍCULOS DO C-PEM (1985 -1990)

O C-PEM teve o seu primeiro currículo aprovado em novembro de 1984 pelo EMA para vigorar a partir de março de 1985, com um total de 1824 horas/aula distribuídas em dez disciplinas, além das viagens de estudo e dos tempos de estudo. Tais disciplinas foram: Prática de Planejamento, Sistemas Administrativos, Conjuntura Econômica, Mobilização, Política, Estratégia, Relações Internacionais, Assuntos Psicossociais, Política Marítima e Política Naval. O curso possuía como propósito principal “a atualização e ampliação de conhecimentos no campo da Estratégia, da Administração, da Política

Marítima e dos assuntos correlatos, com vista a: a) para os oficiais superiores da Marinha, aperfeiçoá-los para o exercício de funções nos altos escalões da Marinha; b) para os civis e oficiais superiores do Exército e Aeronáutica, prepará-los para o exame dos principais assuntos relacionados com a Marinha e o Poder Marítimo”.⁸

Das diretrizes então estipuladas para o C-PEM, podemos destacar: “a) ao término do curso, os oficiais e civis deverão estar em condições de discutir os vários aspectos ligados à formulação das políticas relacionadas com o Poder Marítimo e o Poder Naval, assim como proceder ao exame, à revisão e à elaboração de documentos de alto nível da MB”; “b) os trabalhos curriculares, individuais ou coletivos, abordarão temas reais ou próximos às realidades, cuidadosamente selecionados, de modo a focalizar a atenção e o esforço sobre as conjunturas nacional e internacional, no que for aplicável ao planejamento estratégico da MB... a critério do EMA, poderão ser eventualmente mobilizados como subsídio daquele Estado-Maior”.

A partir de 1987, o currículo tornou explícita a vinculação de tal subsídio com Planejamento Estratégico da Marinha (PEM) e a Sistemática de Planejamento e Administração Naval (SPAN). No geral, a estruturação inicial do C-PEM não diferenciou muito do C-SGN, seja na organização curricular, nos propósitos ou nas diretrizes. Ressaltem-se aqui as mesmas características em função de exortar os oficiais-alunos para que mantivessem a “mente aberta” e o desapego a uma “interpretação rígida ou a uma solução incontestada”. Por isto mesmo, a troca de informações, de experiências e de idéias livres era amplamente estimulada pelo EMA.

A avaliação dos oficiais-alunos era feita por trabalhos em grupo e individuais somente nas disciplinas de Jogos e Planejamento, Sistemas Administrativos, Mobilização, Estratégia, Política Marítima e Política Naval, com peso igual a 1 para todas elas.

⁸ Op. cit. 2001.

Se compararmos os últimos currículos do C-SGN com o primeiro currículo do C-PEM, constatamos que houve um aumento da carga horária em cerca de 20% e a substituição de disciplina Problemas Nacionais por Assuntos Psicossociais, conservando o mesmo tipo de conteúdo. Conforme dito anteriormente, o ano de 1984 foi atípico para o C-SGN, modificando a estrutura e o conteúdo programático a fim de acomodar a transição para o C-PEM. O primeiro currículo do C-PEM é mais próximo dos últimos currículos do C-SGN. O amadurecimento do curso e sua maior caracterização foram constatados ao longo do tempo. O C-PEM vai se organizando melhor e incorporando os temas emergentes na corporação naval, no Estado e na sociedade brasileira. Por exemplo, a reorganização da administração federal, com a criação e o reagrupamento de ministérios, secretarias, empresas estatais; eram levados em conta também o planejamento e a execução de alguma política pública considerada importante, como ciência e tecnologia, política energética, energia nuclear, reforma agrária etc. Outro exemplo pode ser citado no caso da disciplina de Política, que passou a ter uma preocupação maior com a sua primeira unidade, responsável por estabelecer os conceitos fundamentais de sociedade, estado, classe, nação, poder, objetivos e estratégias nacionais, a teoria clássica e a teoria marxista, poder de Estado, partidos e instituições políticas. Além disso, esta disciplina incorporou o conteúdo de Geopolítica, que foi mais tarde agregado à Estratégia.

A partir de 1988, o tema da Justiça Militar passou a ser também um item do programa de Política. Em 1990, esta disciplina ganha mais alguns novos itens, como a discussão sobre um “conceito estratégico nacional e o emprego combinado das Forças Armadas”. Mais ainda, a “visão do Congresso Nacional sobre o papel das Forças Armadas, em especial a MB”. Isto revela a preocupação da corporação em discutir os temas de relacionamento com o Poder Legislativo e as perspectivas em relação à missão da MB, bem como os possíveis mecanismos de pres-

são adotados de ambos os lados para o preparo e emprego da Força Naval.

As disciplinas mais trabalhadas em termos de tempo gasto são, em geral, Sistemas Administrativos e Mobilização, Estratégia e Política Marítima. Com o decorrer dos anos, a partir de 1987, Estratégia passou a ter uma valorização maior, incorporando os conteúdos de avaliação estratégica de cenários político-militares nas várias regiões do planeta e suas relações com o Brasil, de acordo com o que foi estabelecido no Plano Estratégico da Marinha (PEM). Este procedimento previa o estudo estratégico do Brasil e sua vinculação com o Atlântico Sul, o Caribe, o Índico, o Pacífico Sul, os Estados Unidos, a Europa e as possíveis existências de crises. Os subsídios teóricos para tal eram dados pela disciplina Relações Internacionais ao abordar o sistema internacional e os possíveis espaços de inserção do Brasil.

A partir de 1989, o currículo trouxe nova nomenclatura para a política de segurança em função da criação do Conselho de Defesa Nacional (CDN) pela Constituição Federal de 1988. Esta mudança tem a ver com as discussões sobre o desgaste do termo “segurança nacional” por causa da influência da Doutrina de Segurança Nacional (DSN) difundida no Brasil pela Escola Superior de Guerra (ESG). Os políticos, as Forças Armadas, a opinião pública e a Constituição adotaram um novo termo que entenderam ser mais adequado para o contexto da sociedade democrática, como no caso de “defesa nacional”. Notamos que a própria terminologia esguiana já havia desaparecido do currículo do C-SGN durante um certo tempo, possibilitando a interpretação do declínio da influência direta da DSN na mentalidade militar vigente.

A avaliação também sofreu modificações com o tempo. Os trabalhos estabelecidos para tal, em 1990, foram os seguintes temas: análise de crises, política marítima, política naval, exposição oral de monografia e planejamento estratégico. O currículo de 1990 foi aprovado pelo então chefe do EMA, Mário César Flores, que passaria a ter posterior posição de destaque na MB e no cenário político nacional, a

partir de então, como Ministro da Marinha e da Secretaria de Assuntos Estratégicos no governo Collor/Itamar Franco.

OS CURRÍCULOS DO C-PEM (1991-2000)

Em 1991, permaneceu a vinculação da SPAN e do PEM. Nos estudos de Política passa a ser incorporado um tópico intitulado “a visão do Congresso Nacional sobre o papel das Forças Armadas, em especial da MB”, que se dividiu no emprego político do Poder Naval e na adequação da Marinha aos interesses nacionais. Isto revela o fato de que o Congresso Nacional passou a ser visto como portador de um peso relativamente maior do que no passado, sendo responsável por decisões importantes, tal qual a consideração anterior. O currículo de 1991 apresenta, de igual modo, uma mudança terminológica para a defesa nacional e a discussão do conceito estratégico nacional. Em 1992, já era encontrada a denominação “política de defesa” como um dos aspectos da política de acordo com a situação relacionada ao regime democrático.

O currículo de 1993 trouxe algumas novidades em termos de organização segundo as diretrizes estabelecidas. Passou a ter três grandes blocos na organização do C-PEM: a) o bloco de Estratégia, em que foi feita “uma avaliação prospectiva de aspectos da conjuntura mundial seguida do estudo de uma concepção estratégica para o Brasil”; b) o segundo bloco analisou a PDN enfatizando a organização das instituições nacionais, como a mobilização e os sistemas administrativos, finalizando com o estudo sobre a política naval; c) o terceiro bloco constou da conjuntura nacional, abrangendo a conjuntura econômica, os assuntos psicossociais, os aspectos políticos e o Poder Marítimo. Note-se que neste período o Brasil ainda não possuía um documento base sobre a PDN, o que só ocorreu em 1996, no governo de Fernando Henrique Cardoso. Entretanto, a MB assim como as outras Forças Armadas entendiam que deveriam discutir os seus princípios fundamentais e tratar de adequá-los à missão específica da cada uma delas.

Os estudos de Relações Internacionais trouxeram novos tópicos abordando a repercussão da United Nations Conference of Environmental Development (UNCED) em 1992, mais conhecida como Rio-92, realizada no Riocentro, em de Jacarepaguá, Zona Oeste da Cidade do Rio de Janeiro. A criação do Mercosul, estabelecido pelo Tratado de Assunção, é também pela primeira vez abordada em termos de suas perspectivas de integração regional e a sua relação com a política externa do Brasil.

Outro tema importante, até então sem explícita menção anterior, é a discussão sobre a nova ordem mundial, em razão da hegemonia dos Estados Unidos no panorama internacional pós-guerra fria e as suas implicações para o Brasil, inclusive com a perspectiva de criação do Nafta e da criação da Comunidade de Estados Independentes (CEI). A disciplina de Estratégia passou a ter um empenho maior de carga horária (de 148 para 296 horas) por causa da incorporação de Geopolítica, de Avaliação Estratégica de Crises e Manobra de Crises, organizando mais racionalmente tais conhecimentos, segundo a lógica operacional da MB. A valorização desta disciplina prosseguiu em 1994, aumentando sua carga para 336 horas/aula.

Nesse mesmo ano, o Gerenciamento pela Qualidade Total passou a ser um tópico de Sistemas Administrativos, em razão da introdução deste assunto nas esferas empresariais e governamentais.

A maior parte dos trabalhos avaliados pertence à disciplina de Estratégia. No ano de 1995 ela continua a ter o maior tempo do cronograma estipulado, passando para 344 horas/aula. A segunda disciplina mais bem aquinhoadada é Política Marítima, aqui com um total de 240 horas/aula. Em 1996, a disciplina de Estratégia alcança 376 horas/aula o que foi aumentado para 432 em 1998, caindo para 328 em 2000. Os trabalhos individuais tiveram uma carga horária média de 200 horas/aula. No ano de 2000, esta foi a disciplina com maior tempo disponível depois de Estratégia com um total de 236 horas/aula.

A valorização de disciplinas como Estratégia, Política Marítima e Trabalhos Individuais

ais pode ser explicada pelos propósitos do C-PEM, tornando evidente no próprio título do curso o seu significado, além da necessidade da MB de determinar aos seus oficiais a produção de um conhecimento que seja útil aos objetivos da corporação. Porém, a importância que a disciplina de Estratégia tomou ao longo do tempo está relacionada também às transformações ocorridas dentro e fora da MB, notadamente no Brasil e no mundo. Sem desmerecer as demais, ela torna-se a disciplina que melhor agrega o elenco de conceitos/temas considerados como mais apropriados para pensar a razão de ser da corporação. Sua discussão vai desde as formulações clássicas sobre a guerra até a formulação das bases para uma estratégia naval brasileira e os jogos de crise internacionais, passando pela avaliação da conjuntura nacional e a evolução do pensamento estratégico naval.

No ano de 1997, a MB e a EGN passaram por um processo de modernização organizacional, com a reformulação operacional dos planos de carreira. O currículo de 1998 põe também uma unidade inteira com vários tópicos sobre a SPAN e, assim, apresenta um único diferencial em relação ao anterior. Isto ocorreu em função da necessidade de aplicação dos conhecimentos político-estratégicos no planejamento naval.

Em 2000, o currículo do C-PEM sofreu as mudanças que o aproximam da situação atual, a fim de completar a modernização da estrutura organizacional da corporação e da EGN. Isto possibilitou seu desenvolvimento para uma situação de maior maturidade, considerando as inovações sociais do cenário do final do século, conhecidas, genericamente, pelo nome de globalização.⁹

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pretendemos demonstrar que o currículo do C-PEM materializa interesses, questões e modelos de pensamento e ação oriundos da dinâmica econômica, política e cultural da realidade social brasileira e externa, segundo o período histórico recente. Vimos que, na trajetória de modernização na MB, esse curso cumpriu, e tem cumprido, uma função de destaque como um diferencial em relação ao seu antecessor, pois há uma gama de maior complexidade tratada no seu planejamento curricular pelos temas abordados e das disciplinas oferecidas frente às motivações internas e externas ao País. Deste modo, tal planejamento e a sua adequação para cada tipo de disciplina sofreram um tipo de variação que alterou as respectivas cargas horárias em nome da importância/prestígio, eleitos pelos critérios corporativos para se coadunarem com as áreas de conhecimento exigidas. É o que vimos no caso da disciplina de Estratégia, que possui maior peso do que as demais, o que não poderia ser diferente por causa dos objetivos propostos.

A partir do contexto democrático, a elaboração de um tipo de proposta político-pedagógica que valoriza o pensamento crítico se acentuou, ainda que contida nas determinações da cultura castrense brasileira. Na mesma situação, a participação dos civis de dentro e de fora da esfera governamental foi acentuada, auxiliando a dar novo impulso ao processo de modernização que resultou num formato educacional mais adequado à realidade das transformações ocorridas no final do século XX no Brasil e no mundo.

Na trajetória da MB houve uma série de modificações curriculares e um maior

⁹ Em um outro artigo decorrente da mesma tese feita por nós, abordamos as mudanças ocorridas no C-PEM e seu vínculo com os interesses internos e externos à MB e ao País. De todo modo, cabe registrar que consideramos tais modificações uma considerável novidade na formação militar-naval brasileira, em que pese a existência de questões problemáticas para as relações civis-militares na democracia existente em nosso País, como é o tema da autonomia político-institucional das Forças Armadas brasileiras. (SILVEIRA, C. de C. Considerações sobre o curso de Política e Estratégias Marítimas da Marinha do Brasil. *Security and Defense Studies Review: interdisciplinary journal of the chds, NDU, Washington, DC, v.4, n.2, p.202-225, primavera 2004.* Disponível em: <<http://www.ndu.edu/chds/journal/index.htm>>.

entrosamento com o contexto sociopolítico. Mesmo assim, avaliamos que, desde então, as melhorias existentes dependiam de maior completude, conforme as características de uma democracia ainda a ser consolidada.

FONTES

DOCUMENTAIS

BRASIL. Escola de Guerra Naval. *Currículos do Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM): 1985-2001*. [s.n.t.]

BRASIL. Escola de Guerra Naval. Regimento interno. Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/egn/htm>>. Acesso em: 1 abr. 2000.

BIBLIOGRÁFICAS

SILVEIRA, C. de C. Considerações sobre o curso de Política e Estratégia Marítimas da Marinha do Brasil. *Security and Defense Studies Review: interdisciplinary journal of the chds*, NDU, Washington, DC, v.4, n.2, p.202-225, primavera 2004. Disponível em: <<http://www.ndu.edu/chds/journal/index.htm>>.

_____. *A formação dos oficiais da Marinha do Brasil: profissão, educação, pensamento estratégico (1978-2001)*. 2002. Tese (Doutorado) IFCH-UNICAMP, Campinas, 2002.

VAL, S. *A Escola de Guerra Naval e a formação dos quadros de elite da Marinha do Brasil*. 1995. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1995.



A companhia de navegação fluvial de Jacob Arnt no Vale do Taquari – RS

Teresinha Maria Furlanetto Marques

Mestra em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS).

Atualmente é professora adjunta na PUC-RS

RESUMO

A navegação no Rio Taquari foi um dos fatores que proporcionou o desenvolvimento do Estado do Rio Grande do Sul. Os imigrantes alemães criaram as Companhias de Navegação Fluvial logo que aqui chegaram no século XIX. Eles precisavam de um transporte que lhes permitisse vender seus produtos e comprar artigos para o atendimento de suas necessidades e buscaram, então, a navegação fluvial. A Companhia de Navegação Arnt foi a mais importante companhia de navegação fluvial do Estado. O empenho de seu fundador e seu trabalho permitiu durante muitos anos o transporte de passageiros e de cargas, além de promover a integração regional.

PALAVRAS-CHAVE: NAVEGAÇÃO FLUVIAL, RIO TAQUARI, IMIGRANTE.

ABSTRACT

The navigation by the Taquari river was a development factor for its basin and the state of Rio Grande do Sul. German immigrants created navigation companies as soon as they arrived at the XIXth century, because they needed rapid means of transport to attend their needs. The company of navigation Arnt, carrying things and people, was the most important riverboat company in this state. This activity was no doubt an important development factor for the State of Rio Grande do Sul.

KEYWORDS: RIVERBOAT, TAQUARI RIVER, IMMIGRANTS.

INTRODUÇÃO

O presente artigo tem o objetivo de retomar a navegação fluvial no Rio Grande do Sul. Ela foi muito importante numa época em que as rodovias ainda não tinham se instalado e a imigração alemã já se destacava no Rio Grande do Sul. Os alemães tinham pressa em melhorar sua qualidade de vida, prover a sua sobrevivência, organizar suas condições de trabalho, suas vilas, mais tarde, cidades. A criação das primeiras empresas de navegação fluvial e, também, do primeiro estaleiro para vapores na província do Rio Grande do Sul foram instrumentos fundamentais para a melhoria da vida na sociedade. Carlos Oberacker (1885) escreveu que, sem qualquer auxílio de parte do poder público, mandaram vir da Alemanha, em 1832, o Vapor fluvial *Liberal*, que foi o primeiro barco a vapor a fazer o serviço de comunicação entre Pelotas e Rio Grande e, muitos mais nos 25 anos seguintes.

A história da navegação fluvial no Rio Grande do Sul começou por volta de 1846, quando Valentin Diehl, com o Vapor *Creoula*, iniciou a navegação no Rio dos Sinos, transportando, inclusive, imigrantes recém-chegados de Porto Alegre para São Leopoldo. Mais tarde, Anton Diehl, natural de Estância Velha, foi à Alemanha para aprender o ofício de maquinista, trazendo

consigo José Becker como mecânico contratado e mais dois vapores fluviais, o *Brasileiro* e o *Flecha*, que se juntaram ao *Taquarense* e compuseram, mais tarde, a Companhia de Navegação Becker, que, durante 42 anos, viajou nos rios gaúchos. Pouco a pouco, o novo meio de transporte dominava as águas navegáveis do Rio Grande do Sul.

Antes de Jacob Arnt criar a Companhia de Navegação que explorou o Taquari e consolidar o patrimônio dos Arnt, a navegação já era realizada naquele rio. Nesta época, já transitavam pelo Rio Jacuí e seus afluentes quatro empresas de navegação, entre as quais a de Arnt, que foram reunidas sob a direção de Frederico Hänsel, um *brummer*, sob a denominação de Companhia Fluvial, em 1884. Cada proprietário das empresas permaneceu como um dos diretores da Companhia recém-criada. Com a morte de Frederico, assumiu o controle dos negócios seu filho, Oscar Hänsel. Mais tarde, uma assembléia de acionistas elegeu Carlos Müller como gerente, o qual não obteve os resultados desejados, levando a Companhia Fluvial a ser dividida em diversas empresas.

A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO DE JACOB ARNT

A Colônia Teutônia foi fundada em 1858 e, em 1868, os Arnt mudaram-se para lá. Carlos Arnt (o pai) substituiu o primeiro diretor da Colônia e, em menos de quatro anos, conseguiu trazer mais de 300 famílias de imigrantes. A Colônia de Teutônia desenvolveu-se rapidamente, aumentando o comércio pelo Rio Taquari. Jacob Arnt criou agências em diversos portos existentes no rio, aumentou o número de embarcações, ampliando o número de passageiros e o volume de cargas.

Em 1875, Jacob Arnt saiu de Teutônia, fixou-se em Taquari, cidade de origem açoriana, situada na margem esquerda do rio do mesmo nome, e fundou a companhia de navegação, com o nome de Jacob Arnt e Cia., no dia 12 de agosto de 1879.

A companhia de navegação trouxe a velocidade dos barcos a vapor e a economia em grande escala para a “Cidade das Laranjas”

(Taquari). A cidade passou a contar com a única frota de vapores que transportava regularmente passageiros, cargas, serviço postal, contando, também, com uma forma acessível e rápida de escoar a produção de grãos e importar mercadorias de Porto Alegre.

Para comprar o velho Vapor *Taquari*, antigo *Flecha*, que pouco depois naufragou, Arnt deu em troca uma fazenda que possuía entre Triunfo, Taquari e Montenegro. Também encomendou um vapor na Alemanha, através da Casa Bromberg, que chegou aqui desmontado. Foi remontado no Estaleiro Alcaraz e recebeu o nome de *Teutônia I* (1879). Esse vapor, que utilizava lenha como combustível e que custou menos de Cr\$ 100.000,00, valor difícil de ser avaliado nos dias de hoje (Cr\$ 8 a Cr\$ 10 milhões em 1960, segundo reportagem do *Correio do Povo*), carregava 50 toneladas de carga e acomodava 200 passageiros. Fazia viagens de Porto Alegre a Taquari em seis horas e de Taquari a Lajeado em quatro ou cinco horas, devido às cachoeiras e correntezas. A média de transportes mensais, entre 1884 e 1894, foi de 640 passageiros e 260 toneladas de carga. Esses dados são significativos para a compreensão da estrutura econômica do Estado. Pode-se depreender deles que a produção e o número de passageiros transportados indicam a importância da navegação para o desenvolvimento regional, pois os rios foram, sem dúvida, as grandes vias de penetração e trocas até o século XX.

Mais ou menos por volta de 1901, quando a Companhia Fluvial se dissolveu, Jacob Arnt foi a Porto Alegre e arrendou três navios – o *Taquari*, o *Gaúcho* e o *Bismarck* – por um ano e depois os arrendou durante os dez anos seguintes. Em 1905, encomendou, na Europa, o Vapor *Brasil*, que foi, durante muito tempo, o navio principal da frota.

A Companhia de Navegação sofreu diversas reformulações: de 1902 a 1914, chamou-se Companhia de Navegação Jacob Arnt, quando foi adquirido o acervo da Companhia Fluvial S.A.; de 1915 a 1927, Cia de Navegação Arnt; de 1928 a 1933, Jacob Arnt e Cia Ltda., e, a partir de 1934, Companhia de Navegação Arnt-Aliança Ltda. até 1965, quan-

do pediu falência. Estas sucessivas reformulações revelam um problema econômico, talvez o aumento dos custos, como, por exemplo, o preço da lenha, o aumento gradativo dos salários do pessoal de bordo, o valor do arrendamento dos navios, etc.

Por volta de 1900, o preço da talha de lenha variava entre 1\$300 a 4\$000 o metro cúbico; em 1960, no interior, custava Cr\$ 40,00 o metro cúbico, e se fosse de eucalipto ou acácia custava de Cr\$60,00 a Cr\$70,00. O comandante da embarcação ganhava por volta de 1900, 60\$; o moço de bordo e o marinheiro ganhavam entre 25\$ e 30\$ por mês, trabalhando dia e noite. Em 1960, um comandante de navegação fluvial recebia

entre Cr\$ 7.000,00 e Cr\$ 8.000,00. O salário mínimo, em 1960, era de Cr\$ 5.300,00.

Em 1910, a Companhia possuía os Vapores *Brasil*, *Taquari*, *Venâncio Ayres*, *Bismarck* e *Taquara*; as Gasolinas *Santarém*, *Erna*; as Chatas *Estrella*, *Triumpho*, *São Jeronymo*, *Carlos*, *Rio dos Sinos*, *Alliança* e *Palmas*; oito lanchas, entre elas a *Bismarck*, *Minerva* e *Albina*; 24 embarcações menores e três caminhões. É interessante observar que o nome *Bismarck* repete-se constantemente, ao lado de nomes locais como *Brasil*, *Estrella*, *Triumpho* e nomes familiares como *Carlos* e *Erna*. Os nomes revelam a união dos dois mundos a que esses empresários pertenciam.

QUADRO 1

| EMBARCAÇÕES DA CIA ARNT EM 1910 COM SUAS RESPECTIVAS CARACTERÍSTICAS | | | | |
|--|---------------|-------------------|------------------|------------|
| NOME DA EMBARCAÇÃO | CALADO (EM M) | TONELAGEM (EM KG) | PESSOAL DE BORDO | MARINHAGEM |
| Vapor <i>Brasil</i> | 1,8 | 45.000 | 10 | 5 |
| Vapor <i>Taquari</i> | 1,8 | 40.000 | 11 | 4 |
| Vapor <i>R.G.S.</i> | SEM DADOS | -- | -- | -- |
| Vapor <i>V.Aires</i> | 1,2 | 14.000 | 6 | 5 |
| Vap. <i>Taquara</i> | 1,1 | 14.000 | 7 | 5 |
| Vap. <i>Bismarck</i> | 1,0 | 12.000 | 4 | 2 |
| Gas. <i>Santarém</i> | 1,1 | 24.000 | 4 | 3 |
| Gas. <i>Erna</i> | 0,8 | 12.000 | 3 | 2 |
| Chata <i>Carlos</i> | 1,2 | 45.000 | -- | -- |
| Chata <i>Pátria</i> | 1,0 | 36.000 | -- | -- |
| Chata <i>Alliança</i> | 1,0 | 36.000 | -- | -- |
| Chata <i>R. Sinos</i> | 0,9 | 30.000 | -- | -- |
| Lancha <i>Albina</i> | 0,6 | 10.000 | -- | -- |
| L. <i>M.^a Luísa</i> | 0,6 | 10.000 | -- | -- |
| Lancha <i>Castro</i> | 0,6 | 10.000 | -- | -- |
| Lancha <i>Elisa</i> | 0,5 | 9.000 | -- | -- |
| Lancha <i>Bismarck</i> | 0,5 | 9.000 | -- | -- |
| Lancha <i>Minerva</i> | 0,9 | 15.000 | -- | -- |

Fonte: FARIA, 1981

Segundo depoimento de Leopoldo Arnt, filho do velho capitão, em entrevista para Renato Costa (*Correio do Povo*), todos os vapores vieram da Alemanha, tendo sido as lanchas grandes e pequenas e as chatas construídas nos estaleiros Mabilde e Alcaraz.

AS EMBARCAÇÕES

A companhia possuía diversos tipos de embarcações para enfrentar os trechos baixos do rio em época de seca. Os vapores eram embarcações de maior calado, com maior capacidade para transportar pessoas e cargas, com motor próprio e tripulação a bordo. Possuíam camarotes com dois e quatro beliches. No início, os navios usavam lenha como combustível, mais tarde, óleo. As gasolinas eram barcos movidos a gasolina ou óleo combustível. As primeiras gasolinas, importadas da Alemanha, tinham casco de ferro; mais tarde, foram fabricadas no Rio Grande do Sul, com casco de madeira. Eram utilizadas para o transporte de passageiros e de cargas e encomendas, servindo também para rebocar as chatas, embarcações largas e pouco profundas, sem propulsão própria e que aumentavam a capacidade de carregar produtos, por embarcação, por viagem.

As lanchas e lanchões recebiam denominações diferentes, em função de seu tamanho. Eram movidos a vela, com remos, com motor ou rebocados por outros barcos. Possuíam um toldo de lona e, quando movidos a remo, levavam quatro ou cinco tripulantes. Transportavam mercadorias como, por exemplo, 300 sacos de milho, e passageiros acomodados sobre a carga. Os passageiros não recebiam refeição.

No livro de Otávio Augusto de Faria (1981) constam os seguintes dados sobre esses diferentes tipos de embarcações, pertencentes à Companhia Arnt por volta de 1910.

O Rio Taquari apresentava uma grande variação de profundidade ao longo de seu curso. Desde Porto Alegre até a cidade de Taquari, numa distância de 87 km, navegavam barcos com dois metros e meio de calado. Da cidade de Taquari, em direção à montante (117 km) o calado diminuía para um

metro e meio; em Lajeado (145 km) acusava 1,20 m, e em Muçum, barcos de um metro de calado trafegavam até 204 km de distância da capital, na época das cheias. Na época de secas, quando baixava muito o nível das águas, afloravam à superfície inúmeras corredeiras que dificultavam a passagem de navios maiores. Nesses tempos de águas baixas, as mercadorias e passageiros eram transferidos para embarcações menores para continuarem a viagem. Às vezes, o barco tinha o seu motor desligado, era empurrado manualmente pela tripulação, que utilizava longas varas, em busca de águas mais profundas. O motor era então acionado e a viagem prosseguia. Nas épocas de águas rasas, a Companhia utilizava toda a sua frota e ainda alugava outras embarcações das companhias fluviais que trafegavam pela bacia do Jacuí, para poder dar conta do volume de passageiros e de cargas. Nas épocas em que o rio estava cheio, aproveitavam para encostar as embarcações nas oficinas e fazer os reparos necessários.

AS OFICINAS E O ESTALEIRO DA COMPANHIA ARNT

A Companhia Arnt possuía, em Taquari, oficinas para construir, remontar, pintar e limpar o casco dos barcos com equipamentos bem modernos para a época, todos movidos a vapor. No setor de marcenaria, possuía máquinas para serrar, aplainar, preparar tábua de encaixe (macho e fêmea), serra circular e serra de fita.

Havia, também, o setor da serralharia e da ferraria com máquinas de diversos tipos. Além disso, o setor de fundição produzia quase tudo o que era necessário para o funcionamento dos vapores e das gasolinas. As oficinas tinham 15 operários e a Companhia tinha, no total, segundo Costa (1922), mais ou menos 350 empregados o que equivalia a mil ou a 1200 pessoas ligadas direta ou indiretamente à Companhia. Estes dados demonstram a importância da Companhia para a economia regional e do Rio Grande do Sul, pois, além de utilizar pessoal de bordo para o funcionamento dos vapores e barcos e

prestar serviços no transporte de pessoas e mercadorias, ainda empregava operários que trabalhavam no setor de montagem e manutenção das embarcações. Observe-se que havia o desenvolvimento de atividades bem complexas para a época, nessa atividade ligada à navegação. Ao lado das oficinas havia também um estaleiro com plano inclinado para onde eram içados os barcos para consertos, pinturas, reformas.

OS PASSAGEIROS E AS CARGAS

Em cada porto em que o volume de passageiros e de cargas era muito grande, a empresa possuía um elevador com tração animal, denominado de maxambomba. Consta de carrinhos com duas rodas grandes na frente e duas pequenas atrás colocadas sobre trilhos. Quando um carrinho subia, o outro descia. Os carrinhos eram presos por cabos de aço em um mecanismo que começava dentro do armazém e que, por sua vez, era movimentado por tração animal, podendo ser bois, cavalos ou mulas. Entre os trilhos, havia uma escada para os passageiros subirem a bordo ou retornarem para terra.

Sommer (1984), em suas lembranças, escreveu:

“... era novidade a imagem do vapor da Cia. Arnt atracado no porto, balançando suavemente, os troles, descendo e subindo as rampas do trapiche, levando em barricas e sacos os produtos da colônia e trazendo do bojo do vapor fardos e caixas destinados às casas comerciais das colônias, a movimentação de carretas de mula na frente do armazém do porto, carregando e descarregando. Descemos a grande escadaria ao longo do trapiche e entramos no vapor...”

Os carrinhos levavam e traziam coisas para dentro ou para fora do navio, mas também podiam transportar pessoas, quando estas não tinham condições para subir ou descer a escada.

Os vapores, barcos, chatas levavam produtos variados, tanto os encontrados em Porto Alegre para atenderem às necessidades da população do interior como os produtos da colônia que eram consumidos na capital.

Na tabela abaixo, consta o volume de cargas transportado pela Companhia de 1902 a 1934. Esses dados foram obtidos junto ao Museu da Imigração Alemã em São

QUADRO 2

| DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DA NAVEGAÇÃO ARNT NO RIO TAQUARI DE 1902 A 1933 (EM VOLUMES) | | | | | |
|---|---------|------|-----------|------|-----------|
| 1902 | 216.021 | 1913 | 819.591 | 1924 | 1.108.812 |
| 1903 | 321.519 | 1914 | 851.317 | 1925 | 1.209.518 |
| 1904 | 360.581 | 1915 | 888.715 | 1926 | 1.237.595 |
| 1905 | 540.712 | 1916 | 901.158 | 1927 | 1.257.664 |
| 1906 | 576.739 | 1917 | 912.790 | 1928 | 1.589.444 |
| 1907 | 612.360 | 1918 | 930.821 | 1929 | 1.684.402 |
| 1908 | 681.715 | 1919 | 951.751 | 1930 | 1.567.651 |
| 1909 | 701.519 | 1920 | 997.827 | 1931 | 1.697.021 |
| 1910 | 721.921 | 1921 | 1.088.715 | 1932 | 1.623.762 |
| 1911 | 789.139 | 1922 | 1.121.891 | 1933 | 1.941.109 |
| 1912 | 800.115 | 1923 | 1.011.750 | -- | -- |

Fonte: Acervo da Família Arnt – Museu de São Leopoldo

Leopoldo, no acervo da família Arnt. Esses dados estavam anotados em uma folha de papel, tamanho duplo ofício, escritos à mão.

A análise dos dados apresentados indica o aumento constante e ininterrupto do volume de mercadorias, o que evidencia a importância da navegação fluvial para o comércio regional. À medida que as colônias progrediam e enriqueciam, mais sofisticado se tornava o consumo de sua população.

Em 1934, a Companhia Arnt associou-se com a Aliança, formando a Companhia de Navegação Arnt-Aliança Ltda., com 75% de acréscimo no volume de cargas transportadas, pois foi atingida a cifra de 3.668.694 volumes.

Em 1934, com a fundação do Sindicato da Navegação Fluvial, o número de passageiros passou para 83.144, com aumento de 10% em relação ao ano anterior. O número de passageiros de 1902 a 1934 cresceu de forma constante, com exceção dos anos de 1923, 1924, 1927 e 1929, que apresentaram uma pequena diminuição em relação aos respectivos anos anteriores, mas que, no cômputo geral, não alterou o ritmo de cres-

cimento do transporte de passageiros. Pode-se supor que a redução do número de passageiros tenha ocorrido em função das secas, não estando vinculada à diminuição do transporte fluvial.

O número de passageiros aumentava muito nas festas da Páscoa e do Natal, quando os residentes em Porto Alegre deslocavam-se para o interior para comemorarem em família.

Os preços das passagens variavam de acordo com a distância e a classe. Em 1905, o preço da passagem de Porto Alegre a Taquari, com direito a almoço e jantar, quando o vapor chegava mais tarde, custava 6\$ na primeira classe e 4\$, na segunda classe. Em 1946, o preço mínimo era de Cr\$4,00 e o máximo era de Cr\$70,00. Além disso, nesses valores de 1946, estavam incluídos os preços das passagens de ônibus de São Jerônimo às vilas das Minas; de Mariante a Venâncio Aires; de Estrela a Lajeado e dos portos e cidades do alto Taquari até a cidade de Guaporé.

Nos primeiros anos, o transporte fluvial levava os produtos da colônia para serem

QUADRO 3

| DEMONSTRATIVO DO NÚMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELA COMPANHIA DE 1902 A 1933 | | | | | |
|--|--------|-------------|--------|-------------|--------|
| 1902 | 9.329 | 1913 | 40.989 | 1924 | 58.702 |
| 1903 | 9.101 | 1914 | 42.912 | 1925 | 60.211 |
| 1904 | 10.115 | 1915 | 45.134 | 1926 | 63.161 |
| 1905 | 12.151 | 1916 | 48.607 | 1927 | 57.208 |
| 1906 | 14.717 | 1917 | 50.709 | 1928 | 64.502 |
| 1907 | 16.531 | 1918 | 53.587 | 1929 | 62.629 |
| 1908 | 19.309 | 1919 | 54.894 | 1930 | 66.382 |
| 1909 | 21.215 | 1920 | 55.321 | 1931 | 66.382 |
| 1910 | 26.511 | 1921 | 58.702 | 1932 | 74.310 |
| 1911 | 31.708 | 1922 | 61.520 | 1933 | 75.355 |
| 1912 | 37.610 | 1923 | 60.021 | -- | -- |

Fonte: Acervo da Família Arnt - Museu de São Leopoldo

comercializados em Porto Alegre e carregava de volta os produtos de que os colonos necessitavam. A partir de 1905, o crescimento da população, a melhoria do poder aquisitivo, o aparecimento de produtos novos, a sofisticação das necessidades diversificaram a gama de produtos transportados. Em um guia distribuído gratuitamente pela Navegação Arnt-aliança constava o seguinte :

MERCADORIAS TRANSPORTADAS EM 1946

Classe 1 – Secos e molhados

Abugos, açúcar, bacalhau, banha, bolachas, bebidas, café, cal, cereais, gaiolas com aves, ovos, cimento, farinha, erva-mate, miudezas de armazém, sabão, sal, salitre, velas (em toneladas).

Classe 2 – Ferragens

Arame farpado, liso, asfalto, anilina, breu, camas de ferro, carros em geral, chapas de ferro, chumbo, enxofre, ferro-gusa, ferros em geral, folhas de flandres, graxa patente, miudezas de ferragens, pregos, rebolos, soda cáustica, tela, arames, tintas, trilhos, vidros, artigos sanitários (em toneladas).

Classe 3 – Drogas, fazendas, couros e acessórios para automóveis

Drogas em geral, artigos farmacêuticos, fazendas, couros e artefatos, borrachas, acessórios para automóveis (em toneladas).

Classe 4 – Máquinas

Arados, automóveis, chassis, balanças, baterias, bombas para poço de irrigação, caldeiras, máquinas em geral, motores, rodados, trilhadeiras, tratores (em toneladas).

Classe 5 – Móveis, bagagens, esquadrias

Móveis novos e usados, banheiras, geladeiras, portais, janelas (em toneladas).

Classe 6 – Inflamáveis e lubrificantes

Aguarrás, gasolina, querosene, óleo combustível e lubrificante, álcool, ácidos, tubos de oxigênio (em toneladas).

Classe 7 – Animais

Caprinos, suínos, caninos, muare, cavaleares (em unidades).

Classe 8 – Armas, munições e explosivos

Armas, munições e explosivos (em toneladas).

Classe 9 – Sementes, mudas e plantas vivas

Em amarrados, fardos ou caixas (em toneladas).

Classe 10 – Madeiras em geral (em toneladas).

Classe 11 – Tijolos, telhas de barro e pedras (em toneladas).

Classe 12 – Vasilhames

Tonéis de ferro, aço e tubos de oxigênio vazios (unidades).

Classe 13 – Carrinhos-de-mão de madeira ou ferro (em unidade).

Classe 14 – Fardamentos, colchões, travesseiros

Em pacotes, fardos, caixas ou engradados (em toneladas).

Os dados são indicadores de toda a vida econômica do Estado, pois, pela variedade de produtos transportados, pode-se afirmar que tudo se movia através do rio. Os fluxos de subida e de descida dos produtos e dos passageiros permitem inferências de produção, de circulação, de consumo e de estilo de vida.

O preço do transporte das mercadorias variava de acordo com a quantidade e a distância, incluindo as despesas portuárias, de estiva, de trânsito, capatazias, armazenagens de até oito dias, e vigoravam para qualquer nível de água. A empresa tinha o direito de calcular o valor do frete em m³ (volume) ou toneladas (peso), dependendo do produto.

Nos arquivos da biblioteca da SPH (Superintendência de Portos e Hidrovias), há um artigo escrito a lápis pelo engenheiro Geraldo Leite Serrano, em que foram colocados os seguintes dados sobre o total de cargas transportadas pelo Rio Taquari .

QUADRO 4

| TOTAL DE CARGAS TRANSPORTADAS PELO TAQUARI (EM TONELADAS) | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|
| 1939 | 1940 | 1941 | 1942 | 1943 |
| 183.515 | 158.603 | 155.919 | 188.051 | 205.546 |

Fonte: SERRANO, Geraldo L. Artigo encontrado nos arquivos da Biblioteca da SPH

Houve um constante crescimento das cargas transportadas pela via fluvial do Taquari, apesar das dificuldades apresentadas pelo rio, em função da variação do nível das águas na época de secas, e das cachoeiras e corredeiras, ao longo de seu curso. Para melhorar as condições de navegabilidade do Taquari, o Estado possuía um serviço de dragagem e derrocamento (retirada de rochas do leito do rio com o objetivo de desobstruí-lo) com que mantinha os canais abertos à navegação.

Os dados apresentados na tabela indicam o grande volume de cargas transportadas por vias fluviais em comparação com as vias férreas e demonstram a importância da Companhia de Navegação Fluvial e seu papel no contexto da economia gaúcha.

QUADRO 5

| TOTAL DE CARGAS TRANSPORTADAS POR VIAS FLUVIAIS E VIAS FÉRREAS | | | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Rios | 1939 | 1940 | 1941 | 1942 | 1943 |
| Jacuí | 716.016 | 808.214 | 797.367 | 865.937 | 778.551 |
| Taquari | 183.515 | 158.603 | 155.919 | 188.051 | 205.546 |
| Caí | 105.816 | 110.389 | 124.953 | 118.838 | 112.052 |
| Sinos | 62.165 | 62.186 | 55.946 | 52.130 | 50.246 |
| Gravataí | 23.137 | 37.395 | 24.029 | 17.789 | 11.461 |
| Guaíba | 77.422 | 63.412 | 60.478 | 55.454 | 44.896 |
| Total | 1.171.071 | 1.240.199 | 1.218.692 | 1.298.199 | 1.202.752 |
| V.F.R.G.S. | 448.736 | 381.668 | 317.087 | 374.852 | 399.397 |

Fonte: SERRANO, Geraldo L. em artigo encontrado nos arquivos da Biblioteca da SPH.

A AÇÃO DO ESTADO NO MELHORAMENTO DA HIDROVIA DO TAQUARI

A hidrovia do Taquari, embora utilizada de forma bastante intensa desde os primeiros habitantes (índios patos, charruas, minuanos, coroados...) do Rio Grande do Sul, apresentava dificuldades à navegação nas épocas de vazante, como já foi referido anteriormente. Em secas muito prolongadas, os barcos eram carregados por terra pelos primeiros habitantes até a ultrapassagem da corredeira ou cachoeira, para depois serem colocados de volta na água, para o prosseguimento da viagem. Após a ocupação e o povoamento do

Estado, iniciou-se o uso da via fluvial para fins comerciais e, nesse período, começaram também os estudos para a melhoria do canal de navegação. Em 1892, essa preocupação foi explicitada conforme revela o documento Projeto de Orçamento da Receita e Despesa do Estado do Rio Grande do Sul, de Júlio de Castilhos,

“... são necessários melhoramentos da navegação dos nossos rios, especialmente o do Taquari e do Cai, que se tornarão magníficos escoadouros à importante produção de nossa principal zona agricultada...”.

No relatório de 1897, também do Dr. Júlio de Castilhos, constou o que segue

“... Quanto à navegação fluvial, equipes competentes empreenderam logo a tarefa e continuam a planejar o melhoramento das condições de navegabilidade dos Rios dos Sinos, do Taquari, do Jacuí. [...] tão logo fiquem prontos os estudos das respectivas comissões, terá lugar o início das respectivas obras, e assim ficarão inteligentemente aproveitadas as admiráveis vias fluviais de que dispõe o Rio Grande do Sul, outrora tão descuradas pelos governos provinciais”

Essas Comissões foram autorizadas, por decreto, em 20 de fevereiro de 1897, com a incumbência de realizar estudos e de executar obras sobre os Rios Taquari, Jacuí e dos Sinos, sendo nomeados como chefes das referidas comissões, Augusto Pestana, Alfredo de A. Borges e Tito da Silva Paranhos.

A Comissão de Estudos do Taquari trabalhou desde 1897 até 1901 e fez o levantamento de dados sobre o rio, que foram colocados em plantas topográficas e cadernetas. Essa Comissão sugeriu melhoramentos para os dois primeiros obstáculos: a Itaipava das Flores, no quilômetro 22, em direção à montante, e a Cachoeira de Capitão Miguel, no quilômetro 26, pois, na época da estiagem, as profundidades diminuam muito, expondo-as, o que dificultava a passagem. A Comissão foi extinta em abril de 1901, mas o engenheiro-chefe, na época Dr. Veríssimo de Mattos, ficou encarregado de completar os projetos de melhoramentos para o Taquari. Projetou alterações para outras ca-

choeiras e itaipavas (palavra de origem tupi, que significa elevação de pedra), acima da Cachoeira de Capitão Miguel, que resultaram em projetos de obras para a regularização do leito do rio.

Em 1905, Farias Santos, Diretor da Secretaria de Obras e Viação do Estado, propôs ao engenheiro José Barbosa Gonçalves (Secretaria de Obras Públicas) a realização do projeto do Dr. Veríssimo de Mattos. Contudo, o projeto foi considerado ineficaz para dar ao rio, em época de estiagem, pelo menos um metro de profundidade, na Itaipava das Flores, sendo proposta a construção de uma barragem com eclusas. Presumia Farias Santos que, com uma despesa máxima de 300 contos de réis, seria possível elevar o nível das águas acima de dois metros sobre o da estiagem, o que garantiria a navegação 20 quilômetros à montante, até Bom Retiro. A obra não foi realizada, pois o projeto ficou em discussão.

Em 1907, o engenheiro Barbosa Gonçalves autorizou a elaboração de um projeto para a construção de uma barragem móvel, com eclusa, na Itaipava das Flores, o que tornaria franca a navegação, com um metro e meio de calado até o porto de Mariante e de um metro de calado até o porto de Bom Retiro. Em 1910, foi concluído o projeto de construção da barragem, com um orçamento para execução de 491.558\$730.

O projeto não foi executado e sofreu diversas modificações tanto no sistema da eclusa como nos vertedouros e, em 2 de março de 1912, o custo da obra foi orçado em 692.000\$000. Para analisar esse projeto chamaram dois técnicos franceses, André Delpit e Cláudio Pitalot, que trabalhavam no porto de Rio Grande. Esses dois técnicos fizeram uma excursão pelo Rio Taquari, entre 3 e 5 de maio de 1912, até Lajeado. Em seu relatório datado de 21 de maio de 1912, resumidamente constou o seguinte: “nos trabalhos a serem realizados no Rio Taquari, as barragens previstas são as únicas obras que permitirão a navegação em todas as estações até Lajeado, com a profundidade adequada”. Essas in-

formações constam em um relatório, em que não aparece o nome do autor na Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH) da Administração do Porto de Porto Alegre.

Os técnicos comentaram também que, para a construção da barragem, poderiam ser utilizados os seixos rolados (cascalhos) encontrados em abundância nas margens do rio, que permitiriam a obtenção de um bom concreto, além da utilização desse material na construção das próprias eclusas. Entre as vantagens da execução desse projeto, foram citados a ida de grandes embarcações até Lajeado e o conseqüente desenvolvimento agrícola e industrial de uma região já tão rica, cujos obstáculos à navegação não impediram o constante aumento do volume de cargas e de passageiros e, mesmo que os custos para execução fossem altos, o tráfego existente nessa via fluvial tornaria o projeto viável. Escreveram em seu relatório que “... *muitos rios melhorados com grandes despesas na Europa não contam com um tráfego nestas condições, de tão elevada tonelagem*”.

Os técnicos franceses sugeriram a localização de uma barragem na Itaipava das Flores e não onde queria o Engenheiro Farias Santos. Em 1913, Farias Santos, então Diretor-Geral da Secretaria de Obras Públicas, determinou que fossem feitas as sondagens geológicas na Itaipava das Flores, no lugar escolhido pelos técnicos franceses. Mas o projeto não foi além das sondagens...

Thomé (1964), em seu livro sobre o Município de Encantado, destacou a navegação fluvial no Taquari como o principal meio de transporte para essa região e referiu, ainda, os estragos que ocorreram no canal do rio e em suas margens com a enchente de 1941. Essa cheia trouxe um grande volume de sedimentos, desmoronamentos das margens, que aterraram o leito do rio e criaram sérios obstáculos à navegação.

Das informações apresentadas acima é possível depreender que os melhoramentos na via fluvial não saíram do papel, e não foi por falta de planejamento e nem de conhecimento técnico. O que levou à não conclusão dos

projetos? Terá sido a falta de recursos dos governos republicanos? A opção pelas ferrovias, que oferecia soluções mais rápidas? Ou porque as rodovias, embora precárias, permitiam maior mobilidade ao transporte?

O fato é que, apesar das dificuldades em relação ao melhoramento da hidrovia, alguns derrocamentos subaquáticos foram feitos por volta de 1914 e, a partir de 1939, passaram a ter um caráter sistemático e progressivo, culminando, em 1958, com o início da construção da barragem de Bom Retiro do Sul, situada 21 quilômetros à jusante da cidade de Estrela, objetivando possibilitar a navegação rio acima em qualquer época do ano. Apesar dessa melhoria, a navegação fluvial, em meados da década de 50, já apresentava sinais de involução em conseqüência, provavelmente, do pouco caso a que foi submetida pelos sucessivos governos, em virtude de uma política econômica, que optou pelo desenvolvimento das rodovias e da inserção do País em um sistema moderno mais amplo, que não levou em consideração as potencialidades regionais. Ou, ainda, da falta de organização interna da empresa ou porque o volume de cargas aumentou em ritmo lento e trouxe como conseqüência a elevação do preço dos transportes.

CONCLUSÕES

Leopoldo Arnt, em 1968, apesar de estar com sua empresa falida, tinha tanta vontade de reabilitar a navegação fluvial do Rio Grande do Sul que conseguiu junto ao sr. Ildo Meneghetti, ex-governador do Estado, a quantia de NCr\$ 6.000,00, de acordo com a reportagem do jornal *O Taquariense* (1968). Entretanto, o processo de desaparecimento do transporte fluvial já tinha sido iniciado há, mais ou menos, 25 anos e, apesar de ser considerado uma forma econômica para cargas volumosas, pesadas e para longas distâncias, não foi possível sua reabilitação.

O papel da Empresa de Navegação Arnt no transporte do Rio Grande do Sul, desde o final do século XIX, foi fundamental para o desenvolvimento do Estado. Foi, sem dúvida, o elemento de animação, crescimento e desenvolvimento da rica região colonial

gaúcha. Os vapores, lanchas, gasolinas, chatas, com suas idas e vindas, transportando cargas, passageiros e o serviço postal estabeleceram um fluxo duradouro entre o interior e a capital e realizaram a integração regional.

FONTES

DOCUMENTAIS

Acervo da Família Arnt – Museu de São Leopoldo.

Guia da Navegação Arnt-Aliança de 1946.

Manuscrito de Geraldo L. Serrano nos arquivos da Biblioteca da SPH.

BIBLIOGRÁFICAS

COSTA, Renato. A navegação fluvial. *Correio do Povo*, Porto Alegre, maio 1960.

FARIA, Otávio Augusto de. *Monografia do Município de Taquari*. Porto Alegre: IEL, 1981.

NOSCHANG, Luiz. Navegação Arnt: esplendor, ocaso e combatividade de seus diretores. *O Taquariense*, Taquari, ago. 1968.

OBERACKER, Carlos H. *A contribuição teuta à formação da nação brasileira*. Rio de Janeiro: Presença, 1885.

SOMMER, Arno. *Reminiscências da Colônia Teutônia - Estrela: décadas 20 e 40*. São Leopoldo: Rotermund, 1984.

THOMÉ, Lauro Nelson Fornari. *O Município de Encantado*. Porto Alegre, 1964.

A França Antártica, Villegagnon e a Reforma: um projeto colonizador dentro da crise religiosa e outros projetos de dependência com aspectos religiosos quatro séculos depois

Antônio Luiz Porto e Albuquerque

Bacharel em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, museólogo, graduado em Ciências Navais pela Escola Naval, doutor em Filosofia pela Universidade Gama Filho e atualmente exerce consultorias para projetos culturais.

RESUMO

Na transição dos séculos XV e XVI, países europeus puseram-se à busca de novos mundos. A principal questão era encontrar complementos para a economia europeia. Espanha e Portugal tomaram à frente do processo de encontrar e colonizar outras terras. Outros povos da Europa a seguir fizeram o mesmo. A França teve seu lugar. Este país, vivendo a Reforma e dividido por sangrentas guerras internas religiosas, tentou uma colônia em terras já portuguesas, por idéia de Villegagnon. Seria no Brasil, na Baía de Guanabara. Deu-se aí desentendimento entre católicos e protestantes e esforço para expulsar os novos invasores. A vitória portuguesa terminou com a idéia de uma França Antártica.

PALAVRAS-CHAVES: VILLEGAGNON, INVASÃO FRANCESA E REFORMA

ABSTRACT

During the transition of the fifteenth to sixteenth centuries, european countries searched new lands. The chief problem concerned to find complements for european economy. Spain and Portugal were the first countries to look for and to find and colonize new lands. Other countries have done the same effort. France was one among them. France was living under the Reform divided in bloody internal religious wars, but under an idea of Villegagnon tried to obtain a colony in Brazil at Guanabara bay. A misunderstanding between catholics and protestants had its place there with an effort to expel the invasors. The portuguese victory took an end to the idea of a French Antartic.

KEYWORDS: VILLEGAGNON, FRENCH INVASION AND REFORM

Nos séculos XX e XXI, o mundo tem assistido a projetos de dependência que são mais sofisticados do que os antigos projetos colonizadores de algumas centúrias atrás. Assim como o colonialismo diferiu conceitualmente do imperialismo, como fenômenos das relações internacionais e diplomáticas, as idéias de colonização diferiram das idéias de dependência, estas mais sutis e não menos abrangentes. Em pleno século XXI, após a recente descolonização, nenhuma potência ousa dizer-se claramente colonizadora, mas muitas vezes persiste em claras determinações de manter outros países num sistema de dependência vária, geralmente sofisticado, mas não menos odioso. A pretensão de alguma grande potência em exercer o papel unilateral de “polícia do mundo” pode resultar em agressões de larga extensão, geralmente com a apresentação de idéia louvável em favor da instalação de democracia ou de sustentação da liberdade. Um dos problemas é o entendimento de “democracia” e sua propriedade; outro é a imposição do que se entende por liberdade sem consulta válida anterior aos povos se a querem e como a querem. E, como há quatro séculos, idéias religiosas são mistura-

das com conceitos políticos e geralmente a paz é fortemente atingida. Poder-se-ia desde logo argumentar que a “paz” não é necessariamente a ausência da guerra, mas pode ser um estado de quietude exterior que não corresponde à milenar definição do profeta Isaías: “A paz é fruto da justiça”¹. O salmo 33 já recomendava “Procura a paz e vai com ela em seu caminho”². A simples quietude exterior pode corresponder, por exemplo, à horrível paz dos cemitérios. Não é, certamente, esta a paz que se deseja.

Em 2005, completaram-se 400 anos do estabelecimento dos franceses no Rio de Janeiro sob a chefia de Villegagnon. Nessa época, a Europa estava tomada de graves disputas religiosas que tiveram terríveis resultados, comprometendo a convivência pacífica entre as pessoas. Essa discórdia chegou à Baía de Guanabara e alcançou outras partes do Brasil, trazida pelos franceses, alguns dos quais hereges.

Apenas dois lugares no mundo evocam a lembrança de Nicolau Durand de Villegagnon: uma vila próxima a Provins, em Seine-sur-Marne, na França, e uma ilha na Baía de Guanabara (Brasil), onde está a Escola Naval desde 1938. Naquela vila, muito pequena, nasceu Nicolau Durand em 1510. Em 1883, Provins tinha 7.277 habitantes, produzindo couros, vasilhame, vidros para óculos, tijolos e diversos derivados alimentícios³. O sobrenome de Nicolau de Villegagnon devia ter permanecido apenas Durand, como o de seu pai Luís Durand; mas este senhor, pouco antes do nascimento de Nicolau, comprara um pequeno senhorio com uma igreja circundada por algumas casas e terras. Assim, podia dizer-se “senhor de Villegagnon”, incorporando a preposição “de” a seu nome e ao de seus filhos⁴.

Na época da Renascença, quando a nobreza tinha grande prestígio, essa preposição trazia vantagens. Apesar disso, havia limites. Uma inscrição existente numa casa importante em Provins diz que ali nasceu “Nicolau Durand de Villegagnon, vice-almirante de França, comendador de Malta, o mais célebre homem de mar de seu tempo”. Ele, porém, não foi vice-almirante de França, mas da Bretanha, o que não era pouco para um burguês de nascimento. Em Malta, começou como cavaleiro, depois comendador, acabando como embaixador da Ordem de Malta junto ao rei de França. Foi na escola de navegação daquela ilha que se tornou marinheiro, navegando em galeras pelo Mar Mediterrâneo, pelo Mancha e o Mar do Norte. Em meio a todos seus trabalhos navais, Nicolau Durand de Villegagnon foi um católico firme, posição muito importante em sua vida. Por aquela época, Luís de Camões haveria de perenizar a vida marinheira e militar em seu poema épico *Os Lusíadas*, canto X, CLIII: “A disciplina militar prestante não se aprende, senhor, na fantasia, sonhando, imaginando, ou estudando, senão vendo, tratando e pelejando”⁵. Villegagnon tratou e pelejou, além de estudar. Sem estudo, esse bravo não poderia tornar-se também literato e envolver-se nas disputas religiosas de seu tempo⁶. Foi advogado de talento jurídico, tendo tido como colega de estudos na Universidade de Paris João Calvino, depois chefe da religião reformada na Suíça. Villegagnon tornou-se um homem notável em seu século como soldado, marinheiro, diplomata, historiador, controversista, criador de projetos, agricultor, erudito e filólogo. Chegou a publicar dois livros em latim de assuntos militares e históricos antes de viajar ao Brasil; envolviam, em geral, o Imperador Carlos V e suas campanhas militares⁷.

¹ Is 32, 17.

² Salmo 33, 15.

³ CARVALHO, Tito Augusto de. *Diccionario de geographia universal*. Lisboa: David Corazzi Editor, 1883. p.811-812.

⁴ PEILLARD, Léonce. *Villegagnon: vice-amiral de Bretagne, vice-roi du Brésil*. Paris: Librairie Académique Perrin, 1991. p.18.

⁵ CAMÕES, Luís de. *Os Lusíadas*: poema épico de Luiz de Camões. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1866. p.196.

⁶ NOGUEIRA, M. T. Alves. *Villegagnon*. Rio de Janeiro: EPASA, 1944. p.2s.

⁷ WETZEL, Herbert Ewaldo. *Mem de Sá: terceiro governador geral (1557-1572)*. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1972. p.69-70 e

Para se ter uma boa idéia da importância de Villegagnon na história europeia antes de seus trabalhos também na América, é preciso uma breve consideração sobre a posição relativa de alguns dos principais países europeus e o meio comum religioso que dominava a Europa desde a Idade Média. Se havia uma unidade forte na Europa até a queda de Constantinopla e o início dos tempos modernos (1453), era a unidade religiosa, apesar das heresias que desde a Antigüidade apareciam no mundo cristão. Importava imitar em vida os gestos dos heróis, dos santos, “como se imitavam, enquanto se ia esperando a morte, os do Salvador”⁸. Nesse mundo respeitavam-se os guerreiros e os santos. Buscava-se tanto a cavalaria como o mosteiro. Valia o poderio, a proeza, como também a santidade. Na primeira metade do século XVI, esse mundo sofreu grave mudança, porque foi quebrada fortemente a unidade cristã numa crise sem precedentes.

Surgia a Reforma que gerou os protestantes, nome derivado do protesto feito pelos seguidores do antigo monge alemão Martinho Lutero, em 19 e 20 de abril de 1526. Protestaram contra o decreto da dieta⁹ da cidade de Espira, que estabelecera que nada poderia determinar que se abraçasse outra fé, sob pena de proscricção imperial [Carlos V do Sacro Império Romano (Alemanha), 1519-1556]¹⁰.

Essa fase reformista alcançou a Europa pouco tempo antes de sua expansão para além-mar. Buscava-se um novo mundo, principalmente a partir dos primeiros sinais de mudança de preços e de atividades econômicas no Mar Mediterrâneo nos fins do século XV¹¹. Foi

assim que portugueses e espanhóis lançaram-se ao mar desconhecido, chegando à América desde 1492. Primeiro à ilha Espaniola (Santo Domingo), na primeira viagem de Cristóvão Colombo. No último ano do século XV, 1500, os portugueses alcançaram a nova terra de Vera Cruz ou Santa Cruz, depois chamada Brasil. Toda essa gesta marítima se fez com a teórica divisão das terras em ser determinada por um pontífice cheio de problemas com a Igreja¹², o Papa Alexandre VI (1492-1503), pela bula *Intercoetera*, cujas normas foram ultrapassadas pelo Tratado de Tordesilhas, de 1494.

No início do século XVI, havia evidente diferença entre três grandes monarquias que tinham conseguido estender sua soberania sobre vastos territórios europeus, nos quais asseguraram alguma unidade: Inglaterra, França e Espanha; além destes, outros dois países mantiveram-se repartidos na Europa: Alemanha e Itália, que só seriam unificados no século XIX. Desses países, a França era o primeiro, por sua população (cerca de 15 milhões de pessoas) e suas riquezas. Em população, a França tinha duas vezes mais habitantes do que a Espanha e quatro vezes mais do que a Inglaterra. Este último país recuperara-se da difícil guerra dos Cem Anos (1337-1453) e o rei de França era o que mais podia receber contribuições de seus súditos, com autoridade firmemente estabelecida¹³. Os limites territoriais da França no século XVI eram aproximadamente os que foram estabelecidos pelo Tratado de Verdun, de 843¹⁴. Ramos colaterais da casa de Valois tinham os ducados de Valois e de Orléans, assim como os condados de Blois

RIO BRANCO, José Maria da Silva Paranhos, Barão do. *Efemérides brasileiras*. Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores, 1946. p.528-529.

⁸ DUBY, Georges. *O tempo das catedrais: a arte e a sociedade, 980-1420*. Lisboa: Editorial Estampa, 1979. p.247.

⁹ Assembléia política de alguns Estados europeus.

¹⁰ JEDIN, Hubert et al. *Manual de historia de la iglesia: reforma, reforma católica y contrarreforma*. Barcelona: Editorial Herder, 1972. t.5. p.351.

¹¹ CHAUNU, Pierre. *Conquête et exploitation des nouveaux mondes: XVIe. siècle*. Paris: Presses Universitaires de France, 1969. p.119.

¹² MARION, L. *Histoire de l'église*. Paris: Librairie P. Téqui, 1942. t.3. p.130-141.

¹³ LAPEYRE, Henri. *Les monarchies européennes du XVIe. siècle: les relations internationales*. Paris: Presses Universitaires de France, 1967. p.59.

¹⁴ Repartiu o império de Carlos Magno entre seus três netos, cabendo a Carlos, o Calvo, a parte ocidental que compunha a França.

e de Angoulême. A chegada de Luís XII ao poder em 1498 e a de Francisco I (1515-1547) acrescentaram essas terras ao domínio real francês. No interior dos domínios reais ainda demoraria a unificação, formando o Estado nacional. Quanto à Bretanha, foi levada à coroa de Carlos VIII (1483-1498) por seu casamento com a Duquesa Ana, em 1491. Sua autonomia foi preservada, e Luís XII (1498-1515) conservou esse estado de coisas casando-se com a viúva de seu predecessor. Apenas em 1532 a Bretanha foi definitivamente acrescentada aos domínios reais franceses.

Nesse século XVI, a economia europeia era sobretudo agrícola, porém múltipla, com variados tipos de produção. Estes compunham as madeiras das florestas, o pastoreio, os vinhedos e as oliveiras, assim como o trigo. A conquista de novos meios e produtos foi progressiva, junto com recursos técnicos, como canais, fossas e pequenas bombas, entre os séculos XV e XVI. Em outras partes europeias, essa conquista ocorreu desde o século XII e incluiu o arroz, ao qual somaram-se o algodão e a cana-de-açúcar, sobretudo ao sul da Península Ibérica e nas ilhas atlânticas. Nesse meio deu-se também uma transumância entre a planície e as montanhas, herança do nomadismo¹⁵.

No começo desse século XVI, de tantas mudanças, nasceu Nicolau Durand de Villegagnon. Na casa em que nasceu há um memorial em que se lê que ele morreu em 1572, segundo o calendário gregoriano (ou 1571, segundo o juliano, então em vigor), tendo sido vice-almirante de França, comendador da ordem militar de São João de Jerusalém, também chamada de Ordem Equestre de Malta. Nesta ordem Villegagnon entrou em 1531, por ser da pequena nobreza de França, a nobreza de toga (*noblesse de robe*) da parte

de pai. Teria entrado nela como cavaleiro por intervenção de seu grão-mestre, Felipe de Villiers de l' Isle Adam, tio do jovem Nicolau de Villegagnon¹⁶. Nessa organização militar católica de Malta recebeu bom complemento de sua formação, reforçando sua fé. Como outros, foi também um cruzado, tanto em guerra contra os turcos como nas guerras de religião e nas aventuras do Novo Mundo. Dentre seus contratemplos, foi ferido na expedição contra Argel, enviado numa Esquadra do Imperador Carlos V (1519-1556). Malgrado seus feitos militares marítimos, Villegagnon foi também empregado em missões diplomáticas, sem deixar de querer retornar ao mar. Em 1548, o Rei Henrique II de França (1547-1559), casado com a Rainha Catarina de Médicis, mandou-o buscar a jovem Rainha da Escócia Maria I Stuart¹⁷, noiva do Delfim Francisco, depois Rei Francisco II (1559-1560). Villegagnon regressou a Malta em 1551 para ali bater-se com os turcos. De volta à França, em 1552, recebeu do rei a incumbência de fortificar o porto de Brest. Daí foi nomeado vice-almirante da Bretanha, em 1553¹⁸.

Como se sabe, a França recebeu mal a decisão do Papa Alexandre VI (1492-1503) de dividir o mundo entre Espanha e Portugal pela bula *Intercoetera*, de 1493. Assim, por volta de 1550, franceses sonharam com o Brasil. Villegagnon fez, em 1554, uma primeira viagem a esse país. Numa segunda, no ano seguinte, saído de Brest, fundou no Brasil uma colônia numa pequena ilha do Rio de Janeiro que hoje tem seu nome. Vieram três navios franceses, dois artilhados e um de provisões.

Largaram da França em 14 de agosto de 1555 seguindo a rota comum: o Mancha, o Golfo de Biscaia, litorais de Portugal e da Espanha, ilhas atlânticas da Madeira, das Canárias (Ilhas Afortunadas), Cabo Verde, Guiné etc. Embarcado na frota gaulesa havia

¹⁵ MAURO, Frédéric. *Le XVIIe siècle européen: aspects économiques*. Paris: Presses Universitaires de France, 1966. p.101-103.

¹⁶ WETZEL, op. cit., p.70 e

BRITO, Eduardo Chermont de. *Villegagnon, rei do Brasil*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1985. p.13-15.

¹⁷ Maria I Stuart, rainha da Escócia, era sobrinha do Duque Francisco de Guise e do Cardeal de Lorraine. Os Guise perseguiram os protestantes e reprimiram violentamente a conspiração de Amboise, em 1560.

¹⁸ PEYREFITTE, Alain. Préface. In: PEILLARD, Leonce. *Villegagnon: vice-amiral de Bretagne, vice-roi du Brésil*. Paris: Librairie Académique Perrin, 1991. p.12.

um frade franciscano que entrara moço para a ordem mendicante, André Thevet. Este teve algumas idéias fantásticas sobre animais e homens, mas escreveu um importante livro sobre sua viagem ao Brasil: *Singularités de la France Antartique, autrement dite Amerique* (Singularidades da França Antártica, a que outros chamam de América¹⁹). Esse frade já se mostrara cosmógrafo e narrador de viagens, escrevendo e publicando *Cosmographie du Levant*, sobre o Oriente.

O fundeio na Baía de Guanabara foi fácil, escolhendo-se uma ilha para sede, na qual se fez um forte, onde os gauleses recebiam a visita de índios amigos. Essa pequena colônia era, pois, uma “França Antártica” estabelecida na Ilha de Serigipe, chamada de Palmas pelos lusos, depois Ilha de Villegagnon, nome que tem até hoje.

O motivo de estabelecer-se numa ilha foi explicado por Villegagnon a Calvino – queria evitar que seus comandados fossem a terra para terem relações sexuais com as índias. Aquele chefe francês era rigoroso quanto à moralidade e isso foi tema e título de saboroso romance histórico brasileiro bem fundamentado: *Um reino sem mulheres*, de Ofélia e Narbal Fontes, pais de um oficial de Marinha^{20*}. A questão era saber se a França Antártica era viável, posta no meio colonial português. Para torná-la uma realidade, Villegagnon foi apoiado pelo Almirante-de-França²¹ Gaspar de Coligny, líder reformado calvinista. Este enviou-lhe colonos protestan-

tes, com os quais estabeleceram-se fortes discussões religiosas inúteis, que comprometeram o empreendimento. Segundo o padre José de Anchieta, João Calvino enviou também dois hereges de seu clã, a quem chamava “ministros”, para ensinar o que deviam crer²². Esses hereges ministros ou pastores protestantes foram Pedro Richier e Guilherme Chartier, chegados à Guanabara com Bois-le-Comte, sobrinho de Villegagnon, em 7 de março de 1557; tratava-se de um reforço de três navios armados que enviou o Rei Henrique II à vista das boas notícias de êxito chegadas à França.

Com Bois-le-Comte chegaram à Baía de Guanabara 290 passageiros, dentre os quais muitos calvinistas fervorosos, alguns vindos de Genebra. Dentre os que então vieram estava um antigo sapateiro estudioso de teologia, Jean de Léry²³, que escreveu um famoso livro sobre sua aventura à França Antártica: *Viagem à terra do Brasil*, num estilo renascentista à moda de Montaigne. Esse calvinista veio ao Brasil quando, estudando teologia, sentiu-se chamado a pregar o evangelho na América. Mais tarde, em 1558, tendo deixado o Brasil, foi feito ministro da religião reformada em Genebra²⁴.

A França parecia votada às novas idéias religiosas reformistas, buscando-se a criação de uma Igreja nacional francesa. A universidade e parte da nobreza atacavam o despotismo pontifício²⁵. Nesse meio, desenvolveu-se João Calvino, o francês que reformaria a Suíça a partir de Genebra.

¹⁹ THEVET, André. *Singularidades da França Antártica, a que outros chamam de América*. Trad. de Estevão Pinto. São Paulo: Cia Ed. Nacional, 1944.

²⁰ FONTES, Ofélia; FONTES, Narbal de Barros. *Um reino sem mulheres: biografia romanceada de Nicolau Durand de Villegagnon*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1986. * N.A.-CF (Ref.) Narbal de Barros Fontes ingressou no Colégio Naval em 1954 (Turma Dedo).

²¹ Almirante-de-França é mais um título do que um posto na Marinha francesa. Equivale a marechal-de-França, título criado em 1047, com precedência sobre todos os marechais. O último marechal-de-França foi Alphonse Juin, da Segunda Guerra Mundial. Quanto aos almirantes-de-França, o primeiro foi Florent de Varennes, em 1270; o último foi François-Thomas Tréhouart, em 1869.

²² CARTA ao padre geral da Companhia de Jesus, de São Vicente, em 01/06/1560. In: ANCHIETA, José de. *Cartas: informações, fragmentos históricos e sermões*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. p.167.

²³ WETZEL, op. cit., p.73-74.

²⁴ Ibid, p.73.

²⁵ GAFFAREL, Paul. Notícia biográfica. In: LÉRY, Jean de. *Viagem à terra do Brasil*. Trad. e notas de Sérgio Milliet. Rio de Janeiro: Bibliex, 1961. p.17.

A fase intermediária do século XVI foi marcada por grande crise político-religiosa em França, surgida após o começo da Reforma instituída por Lutero e seus seguidores próximos. Essa crise gerou guerras intestinas envolvendo católicos e os cristãos reformados, chamados de protestantes, por conta do forte protesto que os estamentos luteranos fizeram em 19 e 20 de abril de 1529 contra as medidas advindas do decreto da dieta da Espira²⁶ (Alemanha). Decidira-se ali extinguir totalmente os sacramentários (zinglianos) e os anabatistas²⁷.

João Calvino (1509-1564) fez da igreja reformada um elemento político, instituindo uma verdadeira teocracia, uma vez que entendia que todos os agentes do Estado estavam sujeitos à disciplina eclesiástica, a qual ficava a cargo exclusivamente do conselho (ou consistório) de pregadores e anciãos. Tal rigorosa aplicação da disciplina foi causa de indisposição de Calvino com as autoridades leigas e com o povo genebrino. Entretanto, sua firmeza acabou por prevalecer e, quando de sua morte, seu rigoroso sistema estava consolidado não apenas em Genebra, mas também em outras partes da Suíça e foi substancialmente adotado pelos reformadores na França e na Escócia. Deve ser lembrado que Calvino estabeleceu escolas e formou homens que se encarregaram de difundir sua doutrina como missionários por quase todos

os países da Europa, tendo chegado à América ainda no século XVI, quando se estabeleceram no Brasil (Baía de Guanabara), ainda em vida do reformador franco-suíço (França Antártica, 1555).

À vista das disputas religiosas, Villegagnon retirou-se definitivamente para a França em 1560. Antes de sua saída para a Europa, em novembro de 1559, chegou ao Brasil uma frota portuguesa sob o comando de Bartolomeu Vasconcelos da Cunha para combater os franceses do forte Coligny. Nos primeiros meses de 1560, o Governador-Geral Mem de Sá chegou à barra do Rio de Janeiro, onde esperou reforços de São Vicente²⁸.

Nesse ano, o reino francês entrou nas lamentáveis guerras de religião, das quais Villegagnon participou tanto pela espada como pela palavra escrita. Lutou nas proximidades de Rouen e de Sens, discutindo com Calvino e seus sucessores. Era do partido da corte e dos Guise, vindo a morrer em 1572 sem chegar a ver a criminoso noite de São Bartolomeu, a 24 de agosto de 1572, quando morreram assassinadas 30 mil pessoas na França²⁹ e mais de 200 dirigentes protestantes apenas em Paris³⁰.

Como fez voto de pobreza na Ordem de Malta, o testamento de Villegagnon deixou poucos haveres para os pobres de Paris, a quem fez seus herdeiros.

²⁶ JEDIN, op. cit. t.5. p.351.

²⁷ TÛCHLE, Germano; BAUMAN, C. A. Reforma e contra-reforma. In: _____. *Nova história da igreja*. Petrópolis: Vozes, 1983. v.3. p.76.

²⁸ FONTES, op. cit., p.173, nota 181.

²⁹ FALCON, Francisco J. Calazans; MOURA, Gerson. *História moderna*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1973. p.55.

³⁰ BARIDON, Pedro D.; ELLAURI, Oscar S. *História universal*. Buenos Aires: Kapelusz, 1970. P.164.

FONTES

BIBLIOGRÁFICAS

- ANCHIETA, José de. *Cartas: informações, fragmentos históricos e sermões*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia Ltda., 1988.
- BRITTO, Eduardo Chermont de. *Villegaignon, rei do Brasil*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1985.
- CAMÕES, Luís de. *Os Lusíadas: poema épico de Luiz de Camões*. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1866.
- CARVALHO, Tito Augusto de. *Diccionario de geographia universal*. Lisboa: David Corazzi, 1883.
- CHAUNU, Pierre. *Conquête et exploitation des nouveaux mondes: XVIe siècle*. Paris: Presses Universitaires de France, 1969.
- DUBY, Georges. *O Tempo das catedrais: a arte e a sociedade, 980-1420*. Lisboa: Editorial Estampa, 1979.
- FONTES, Ofélia; FONTES, Narbal de Barros. *Um reino sem mulheres: biografia romanceada de Nicolau Durand de Villegaignon*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1986.
- GAFFAREL, Paul. *Viagem à terra do Brasil*. Trad. de Sérgio Milliet. Rio de Janeiro: Bibliex, 1961.
- JEDIN, Hubert. *Manual de historia de la iglesia*. Barcelona: Editorial Herder, 1972. 5v.
- LAPEYRI, Henri. *Les monarchies européennes du XVIe. siècle: les relations internationales*. Paris: Presses Universitaires de France, 1967.
- MARION, L. *Histoire de l'eglise*. Paris: Librairie P. Téqui, 1942.
- MAURO, Frédéric. *Le XVIe siècle européen: aspects économiques*. Paris: Presses Universitaires de France, 1966.
- NOGUEIRA, M. T. Alves. *Villegaignon*. Rio de Janeiro: EPASA, 1944.
- PEILLARD, Leonce. *Villegaignon: vice-amiral de Bretagne, vice-roi du Brésil*. Paris: Librairie Académique Perrin, 1991.
- RIO BRANCO, José Maria da Silva Paranhos, Barão do. *Efemérides brasileiras*. Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores, 1946.
- THEVET, André. *Singularidades da França Antártica, a que outros chamam de América*. Trad. de Estevão Pinto. São Paulo: Cia Ed. Nacional, 1944.
- TÜCHLE, Germano; BAUMAN, C. A. *Nova história da igreja*. Petrópolis: Vozes, 1983. 3v.
- WETZEL, Herbert Ewaldo. *Mem de Sá: terceiro governador-geral (1557-1572)*. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1972.

O Mapa de Cantino e o Descobrimento da América pelos chineses

Renato Pereira Brandão

Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF) e graduado em Arqueologia pela Universidade Estácio de Sá (UNESA). Atualmente é professor titular da UNESA.

RESUMO

O propósito deste artigo é discutir a versão interpretativa sustentada pelo oficial da Marinha britânica Gavin Menzies sobre a “descoberta” da América por navegadores chineses, apresentada no livro *1421: The year China discovered the world*. Centrando a discussão sobre o *Mapa de Cantino*, feito por um cartógrafo português anônimo em 1502, onde está expresso o domínio do cálculo de longitude, e na constatação de que, no século XVI, navegadores portugueses teriam somente o domínio da prática da determinação de latitude, mas não de longitude, neste trabalho se questiona a interpretação de Menzies de que as longitudes expressas neste mapa teriam sido calculadas por astrônomos chineses que estariam presentes na Esquadra sob o comando do Almirante Zheng He, que teria estendido sua viagem da África à América.

PALAVRAS-CHAVES: DESCOBRIMENTO DA AMÉRICA, NAVEGADORES CHINESES, MAPA DE CANTINO.

ABSTRACT

The objective of this article is to contest the interpretative version on the “discovery” of the Americas by the Chinese purported in the book *1421: The year China discovered the world*, written by Gavin Menzies an officer of the British Navy. The focus of contention will be on the interpretation of Cantino’s Map, made by an anonymous Portuguese cartographer in 1502. In which it is clearly demonstrated the command over the use of longitude even though the Portuguese in that century were only capable of calculating latitude. Moreover the article challenges the notion put forward by Menzies that the Longitudes found in that said map were calculated by the Chinese astronomers that would have been preset in the fleet led by the admiral Zheng He. In the voyage that extended from Africa to the Americas.

KEY WORDS: DISCOVERY OF AMERICA, CHINESE’S NAVIGATORS, CANTINO’S MAP.

A mais antiga fonte cartográfica, até o presente, conhecida por trazer a representação da costa brasileira e da linha divisória de Tordesilhas, é um planisfério denominado *Mapa de Cantino*. Medindo 1,05m x 2,20m, o original encontra-se na Biblioteca Estesense em Modena, na Itália, havendo uma reprodução em fac-símile na Biblioteca do Ministério das Relações Exteriores no Rio de Janeiro.

Encontrado no início do século XVIII na Biblioteca dos Estes em Modena na Itália, sua origem era desconhecida, já que não traz nenhuma indicação do cartógrafo que o elaborou e do ano de sua execução. Em 1859, esta Biblioteca foi saqueada, por conta de um levante popular, desaparecendo então o mapa. Posteriormente, o diretor desta Biblioteca, Sr. Giuseppe Boni, foi reencontrá-lo decorando a parede de uma salsicharia, recuperando-o e levando-o de volta. Pouco depois, o historiador americano H. HARRISSE, pelo estudo das cartas de Hércules d’Este, Duque de Ferrara no início do século XVI, descobriu a história do mapa. Foi feito em princípio de 1502, secretamente, por um cartógrafo português que se



manteve no anonimato, por encomenda do representante comercial do duque em Lisboa, provavelmente seu espião, Alberto Cantino. Segundo as cartas, o duque solicitava que lhe fosse enviado o mais completo mapa que fosse possível obter das recentes descobertas dos portugueses e espanhóis, tanto no Novo como no Velho Mundo. Em 19 de novembro do mesmo ano, o mapa chegou às mãos do Duque de Ferrara, que pagou por ele a soma de 12 ducados de ouro¹.

Nele o continente africano encontra-se representado com grande precisão. A Índia, apesar de estreitada na ponta, já apresenta sua verdadeira forma de península, e a configuração da costa da Índia à China é bastante aproximada da verdadeira. Quanto ao continente americano, mostra um perfil das ilhas das Índias Ocidentais, a costa das Guianas, da Venezuela e do Brasil e ainda parte da costa oriental da América do Norte, inclusive a Flórida, 11 anos antes de Ponce de León anunciar a sua descoberta.

¹ DERBY, A. Orville. Estudos cartographicos da primeira fase dos descobrimentos. *Revista do IHGB*, Rio de Janeiro, v.2, p.325-344, 1915. Tomo especial consagrado ao Primeiro Congresso de História Nacional.



FIGURA – MAPA DE CANTINO
FONTE: Fernandes, 2003, p. F4

Em trabalho publicado em 1995, discuto a impossibilidade do levantamento cartográfico da costa brasileira, utilizado na feitura do mapa, ter sido realizado após a “descoberta” do Brasil, destacando a precisão da relação de longitude entre o meridiano do Tratado de Tordesilhas e o ponto ocidental extremo do litoral brasileiro, o Cabo de São Roque, e deste em relação à costa ocidental da África². Devido à impossibilidade de, na época, navegadores calcularem as longitudes, concluo que astrônomos desconhecidos estiveram presentes em solo brasileiro, em tempos ainda medievais. Passados dez anos da publicação deste trabalho, foi lançada na Inglaterra a obra *1421: The year China discovered the world*, de autoria do oficial da Marinha britânica Gavin Menzies. Analisando também o *Mapa de Cantino*, o autor destaca igualmente a forma precisa em que está representada a costa ocidental da África, inclusive em termos de longitude. Em relação à América, observa que aí está representada a Flórida,

² BRANDÃO, Renato Pereira. A Representação do Meridiano do Tratado de Tordesilhas no Mapa de Cantino. In: TORDESILHAS e o novo mundo: além do mar tenebroso. Org. de Maria Teresa T. B. Lemos. Rio de Janeiro: UERJ/PROEALC, 1995. p.85-100.

quando ainda não tinha sido “descoberta”. Da mesma maneira, considera ele que os portugueses não teriam na época da feitura do mapa, 1502, domínio do cálculo da longitude, necessário para sua feitura³.

Partindo de fatos historicamente comprovados – a constatação de que os chineses realmente atingiram, no século XV, um estágio altamente desenvolvido na navegação e construção náutica, que perdurou até o falecimento do Imperador Yong-le, em 1424⁴ –; e da existência de uma expedição chinesa que, sob o comando do Almirante chinês Zhou Man, teria chegado à costa oriental da África, Menzies considera que este almirante chinês, acompanhado da Esquadra do Almirante Hong Bao, teria estendido suas explorações à América em 1421. Assim considerando, remete à origem das representações cartográficas presentes no *Mapa de Cantino*, inclusive da América, e aos levantamentos, incluindo cálculos de longitude, feitos por cartógrafos chineses presentes nesta expedição.

Menzies acredita que os portugueses tomaram conhecimento destas informações cartográficas através do planisfério feito pelo

veneziano Fra Mauro (c.1385-1459), que teria sido levado para Portugal pelo Infante D. Pedro, irmão do Infante D. Henrique. Segundo ainda Menzies, Fra Mauro teria feito este planisfério a partir das informações fornecidas por seu Niccolò da Conti (c.1385-1469), veneziano que teria vivido em Calcutá quando da passagem pela Índia da Esquadra chinesa. Embarcando na Esquadra, Da Conti teria obtido uma cópia dos mapas chineses feitos durante suas viagens exploradoras. Para Menzies, não só a feitura do Mapa de Cantino como a própria expansão ultramarina portuguesa só teria sido possível graças às informações cartográficas fornecidas pelos chineses ao veneziano da Conti⁵.

Apesar de considerar que temos em comum um forte argumento, embasado em informações técnicas dificilmente refutáveis, que certamente exige uma revisão das interpretações históricas referentes ao processo de expansão ultramarina européia, é importante ressaltar que esta questão não pode ser reduzida a uma disputa na aclamação dos “verdadeiros descobridores” da América. Inicialmente, devemos considerar

³ MENZIES, Gavin. 1421: the year China discovered the world. London: Bantam Books, 2005. p.299-300. "A world map popularly know as he Cantino came to my rescue. I had unearthed this extraordinary chart in the Biblioteca Estense in Modena, Italy, during my investigation into Zhou Man's visit to Americas. Was there even the remotest possibility that it could have been an earlier, unknown Portuguese voyage. The Portuguese had no accurate method of calculating longitude; in 1541, thirty-nine years after the Cantino was drawn, a Portuguese attempt to determine the longitude of Mexico City by measurement os a solar eclipse put it nearly 1,500 miles too far to the west. (...) When I adjusted the modern chart to show everything to a depth of one fathom, many of the shallow lagoons between the Caribbean islands became dry lan, and when I superimposed these adjustments onto the Cantino it was clear."

⁴ CHEONG, W. E. O império terrestre. *Correio da Unesco*: diálogos com o mar, Rio de Janeiro, v.19, n.10/11, p.14-17, 1991. "Sob a primeira dinastia Ming (1368-1644), o Estado chinês organizou grandiosas expedições marítimas, com centenas de navios e dezenas de milhares de homens, atingindo regiões e países tão remotos como os da África oriental (...) Esses grandes empreendimentos, devido em grande parte ao patrocínio do Estado, perderam seu principal apoio com a morte do Imperador Yong-le em 1424, embora as viagens continuassem a ser realizadas durante o reinado de Hsüan-te. Daí em diante, não surgiu mais ninguém imperador, dignitário imperial ou aventureiro - decidido a empreender ou, simplesmente, financiar expedições semelhantes."

⁵ MENZIES, op. cit., p.113, 115, 123, 124, 299, 377, 378, 398, 414: "After parting company with Zheng He, the three Chinese fleets sailed for Calicut, the capital of Keral in southern India and by far the most important port in the Indian Ocean. (...) By an extraordinary coincidence, at the very time the treasure fleets were in the city in 1421, a yong Venetian, Niccolò da Conti (c. 1395-1469), also arrived. A well-connected trader, da Conti had left Venice in 1414 for Alexandria. (...) Fra Mauros' planisphere of 1459 showed the Cape of Good Hope correctly drawn, had an accurate depiction of Zheng He's junks and described birds uniques to shouthern Africa several decades before the first Europeans, Dias and da Gama, got to the Cape. (...) This was the crucial link in the chain connecting the maps drawn by the Chinese cartographers during the great voyage of explorations by the treasure fleets to the later Portuguese discoveries based on the mysterious maps they were soon obtain. Chinese knowledge and Chinese maps passed from da Conti to Fra Mauro, and from him to Dom Pedro of Portugal and Prince Henry the Navigator. (...) Though the Western world is largely silent on the origin of these extraordinary world maps, now correct both

que o termo “descobrimento” possui uma conotação essencialmente cronológica e etnocêntrica, pois, se a chegada de juncos chineses na América realmente antecederam as naus ibéricas, este continente teria sido então “descoberto”, única e exclusivamente, pelos chineses, e não também pelos europeus. Devemos ainda considerar que a inexistência de fontes primárias nos coloca em um delicado e espinhoso espaço histórico. Mesmo não estando mais amordaçadas pelos parâmetros positivistas, estas correlações exigem prudência no trato das fontes interdisciplinares, primárias indiretas e secundárias.

Assim, tendo como referência o regime de correntes marinhas que favorece a navegação pelo Pacífico entre o Extremo Oriente e a América, a exemplo da *Rota do Pacífico*, estabelecida e explorada pelos espanhóis até o século XIX⁶, é pertinente considerar como válida a hipótese de Menzies de que viagens de nautas chineses para a América

antecederam a de Colombo. Identifica ele 21 pontos costeiros no Oceano Pacífico como bases utilizadas pelos nautas chineses. Destes, nove estariam situados no litoral pacífico americano, de Sacramento, no atual Estados Unidos, ao sul do Peru. Apresenta alguns indícios que, mesmo considerando a fragilidade de alguns destes, como galinhas asiáticas na Guatemala, sustenta de forma coerente a hipótese da presença chinesa na costa do Pacífico⁷.

Contudo, ao procurar estender a presença chinesa também à costa do Atlântico Sul, assim como a responsabilidade pela representação do Brasil no *Mapa de Cantino*, Menzies se revela de todo inconsistente. Considera que, antecedendo Cabral, o litoral brasileiro teria sido percorrido inteiramente pelas esquadras chinesas comandadas por Zhou Man e Hong Bao, após ter atingido o litoral sul-americano do Atlântico na altura da Foz do Orinoco⁸. Contudo, o regime de correntes marinhas impede que a costa brasileira seja navegada desta

for latitude and longitude, the inscription on the stone erected by Zheng He in commemoration of his voyage shows where the credit is due: 'And now as a result of the voyage the distances and courses between the distant lands may be calculated.' It was another towering achievement by the Chinese fleets, one that should have burned like a beacon in the annals of global history. Instead, it was to be snuffed out and forgotten, along with the discovery of the America, Australia, Antarctica and the Arctic; Europeans would claim the glory that should belonged to the great Chinese admirals and their fleets. The Portuguese were to lead this European wave of exploration and colonization. They more than any other nation benefited from the hard-won Chinese knowledge of the oceans and new lands that lay beyond them (...) Having learned of the existence of new lands beyond the seas from da Conti in 1424, Dom Pedro carried back to Portugal in 1428 a map of the world showing 'all the parts of the world and earth Africa, the Caribbean (Antilia), North and South America, the Arctic and Antarctic, India, Australia and China (...) The Portuguese had taken their first steps into the New World that the Chinese had discovered, but despite the evidence offered by copies of the charts drawn by the Chinese, one obstacle as much psychological as physical remained to be overcome before the Portuguese empire could spread across the globe. The fear of the unknown still dominated the minds of ordinary Portuguese seamen, and a lifetime of myth, legend and superstition could not be erased overnight.'

⁶ SERNA, Alfonso de La. A rota do Pacífico. *Correio da Unesco*: redescobrir 1492. Rio de Janeiro, v.20, n.7, p.19-21, 1992. "Além disso, as Filipinas foram o principal ponto de referência da grande operação transoceânica cumprida pela "nau de Acapulco" assim chamada porque unia, através do Pacífico, os portos espanhóis de Manila, nas Filipinas, e Acapulco, no México. A primeira nau chegou ao México em 1573. A última viagem ocorreu em 1811, exatamente 238 anos depois. (...) A viagem de Acapulco a Manila, com os barcos impelidos pelos ventos alísios, durava cerca de 60 dias, mas o percurso inverso era bem mais longo e arriscado. Tinha-se de desviar a rota para o norte, até quase a latitude do Japão, para encontrar os ventos do oeste, atravessar zonas de frequentes tempestades e chegar à costa americana. Nessa ida e volta, percorriam-se cerca de 18 mil milhas náuticas. E assim se passaram cerca de dois séculos e meio, nesse vaivém de regularidade quase perfeita e ritmo isócrono como de um relógio."

⁷ MENZIES, op. cit., p.274, 451.

⁸ Ibid., p.145-6. "The fleets of Hong Bao and Zhou Man would have sighted the cost of what is now Brazil approximately three weeks after leaving the Cape Verde Islands. What a moment that must have been, a sprawling, unknown land filling the horizon before them, the air full of unfamiliar scents and the calls of strange birds. They may well have wondered if this was the land of Fusang, described by their forebears almost a thousand years earlier. (...) After making landfall near the Orinoco, where they would have replenished their water and taken on fresh food, they would then have set sail once more for the south. The wind would have carried them past the Amazon delta down the east coast of Brazil to Cabo Branco in southern Argentina."

maneira. Não há como se alcançar a corrente do Brasil, que percorre o litoral brasileiro na direção sul a partir do Cabo de São Roque, vindo da costa norte, percorrida pela Corrente das Guianas na direção inversa da Corrente do Brasil. O célebre navegador português Gago Coutinho observou o mesmo equívoco em Vespúcio, que teria afirmado ter atingido o litoral do Brasil acima do Cabo de São Roque, para então tomar a direção sul. Devido a este gritante erro náutico, Coutinho acabou por considerar como fraudulentas as informações da presença de Vespúcio no Brasil⁹.

Por outro lado, Menzies aponta as dificuldades que envolviam o cálculo da longitude. Impossível de ser realizado, então, por nautas, exigia a presença de astrônomos capazes do registro de conjunções planetárias ou lunares. Como estes fenômenos ocorrem em tempos esparsos, estes astrônomos teriam que permanecer estacionados por um determinado tempo no local de observação. Como no *Mapa de Cantino*, reivindicado por Menzies como comprovação da presença chinesa na América, o Cabo de São Roque, ponto oriental extremo da costa brasileira, encontra-se perfeitamente localizado, é impossível que as observações astronômicas necessárias tivessem sido feitas por expedições que percorreram de forma passageira o litoral brasileiro.

O fato de o posicionamento do Cabo de São Roque estar corretamente plotado em termo de longitude, não só em relação à costa da África como também ao meridiano divisório do Tratado de Tordesilhas, indica que o cartógrafo responsável trabalhou com dados impossíveis de estarem presentes no conjunto de informações chinesas, por mais

completa que elas estivessem chegadas a Portugal, pois, quando do estabelecimento do Tratado de Tordesilhas, as frotas chinesas já não mais existiam. Certamente, no *Mapa de Cantino* estão aglutinadas informações de origens diversas, reunidas e processadas em um único mapa, o que revela a apurada competência do cartógrafo português anônimo, responsável por sua feitura.

Nos estudos das cartas de doação de capitânicas, tive a oportunidade de observar a precisão da latitude estabelecida pela coroa de Portugal como o limite setentrional da América portuguesa, definido a partir da interseção do meridiano do Tratado de Tordesilhas com a linha litorânea do Brasil, e na distribuição das capitânicas no espaço delimitado entre este limite setentrional e o Rio São Francisco¹⁰. Esta conjuntura não deixa dúvidas quanto à origem analítica dos dados processados, demonstrando assim a profundidade do conhecimento cartográfico daqueles a serviço da coroa de Portugal.

Assim, Menzies parece desconhecer a complexidade que envolvia a navegação para o Índico, via Atlântico Sul, dependente de conhecimentos dos regimes de ventos e correntes dominantes, impossíveis de serem obtidos por uma única passagem ao longo do litoral brasileiro.

Ao que parece, Menzies persiste na teoria difusionista, muito em voga no início do século passado, em que, procurando estabelecer leis nas ciências humanas e sociais como as estabelecidas nas ciências naturais, sustentava que os inventos e inovações intelectuais teriam uma única origem, chegando a outros povos através da difusão de conhecimentos. Contudo, se veio a demonstrar

⁹ COUTINHO, Gago. Américo Vespúcio na história do Brasil: seria náutico, seria cosmógrafo, não foi descobridor. In: CANALI, João de. *Américo Vespúcio: espião ou navegador?* Rio de Janeiro: Liv. H. Antunes, 1941. p.60. "Se as naus de Vespúcio tivessem, como ele afirma, abordado costa para Oeste do Cabo São Roque, teriam, como disse, de voltar a centenas de léguas ao largo, a fim de o poderem balaventear e montar a costa do Natal. Assim impõe os ventos e correntes ali dominantes: tanto a navegação de Gama (1497) como a de Cabral (1500) provam que, em 1501, já os pilotos portugueses sabiam traçar as rotas de modo a evitarem o risco de se ensacarem na costa mais ocidental do Brasil."

¹⁰ BRANDÃO, Renato P. A Capitania Real do Rio de Janeiro: a Companhia de Jesus e os Correias de Sá na apropriação régia do espaço vicentino. In: CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PORTUGAL-BRASIL: memórias e imaginários. *Actas*. Lisboa: Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 2000. v.1. P.118-132.

que, apesar da difusão ser realmente um processo atuante, determinadas inovações surgiram de forma totalmente independente em sociedades diversas, e, em alguns casos, ao mesmo tempo. Assim, os fatos apontam que a exploração marítima portuguesa se deu de forma independente dos avanços náuticos e cartográficos chineses. Deste modo, o fato de nautas chineses terem atingido a América pré-colombiana não implica que este processo esteja, necessariamente, relacionado com a expansão ultramarina ibérica.

Por outro lado, ao procurar estabelecer, sem nenhuma consistência, uma relação de dependência entre a expansão ultramarina portuguesa com a chinesa, Menzies parece desconhecer que a construção do império ultramarino português dependeu da elaboração de conjunções de conhecimentos que não se

pode reduzir a mera transmissão de informações cartográficas. Desconhece, ainda, que a mais importante conseqüência histórica da expansão ultramarina portuguesa para o Ocidente não se encerra na “descoberta” de novas terras, mas sim por se desdobrar numa sofisticada estratégia de conquista, que alterou profundamente a conjuntura geopolítica ocidental, ao relegar o eixo mercantil marítimo mediterrâneo, até então o “coração” da civilização ocidental, a um papel secundário frente ao emergente eixo atlântico.

Acredito, portanto, ser procedente e oportuna a discussão levantada por Menzies sobre a presença de chineses na América pré-colombiana, porém destituídas de quaisquer fundamentos as relações apresentadas entre a expansão náutica chinesa com o *Mapa de Cantino*.

FONTES

BIBLIOGRÁFICAS

BRANDÃO, Renato P. A Capitania Real do Rio de Janeiro: a Companhia de Jesus e os Correias de Sá na apropriação Régia do espaço vicentino. In: CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PORTUGAL-BRASIL: memórias e imaginários. *Actas*. Lisboa: Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000. v.1. p.118-132.

_____. A Representação do Meridiano do Tratado de Tordesilhas no Mapa de Cantino. In: TORDESILHAS e o novo mundo: além do mar tenebroso. Org. de Maria Teresa T. B. Lemos. Rio de Janeiro: UERJ/PROEALC, 1995. p.85-100.

CHEONG, W. E. O império terrestre. *Correio da Unesco: diálogos com o mar*, Rio de Janeiro, v.19, n.10/11, p.14-17, 1991.

COUTINHO, Gago. Américo Vespuccio na história do Brasil: seria náutico, seria cosmógrafo, não foi descobridor. In: CANALI, João de. *Américo Vespuccio: espião ou navegador?* Rio de Janeiro: Liv. H. Antunes, 1941. p.60.

DERBY, A. Orville. Estudos cartographicos da primeira fase dos descobrimentos. *Revista do IHGB*, Rio de Janeiro, v.2, p.325-344, 1915. Tomo especial consagrado ao Primeiro Congresso de História Nacional.

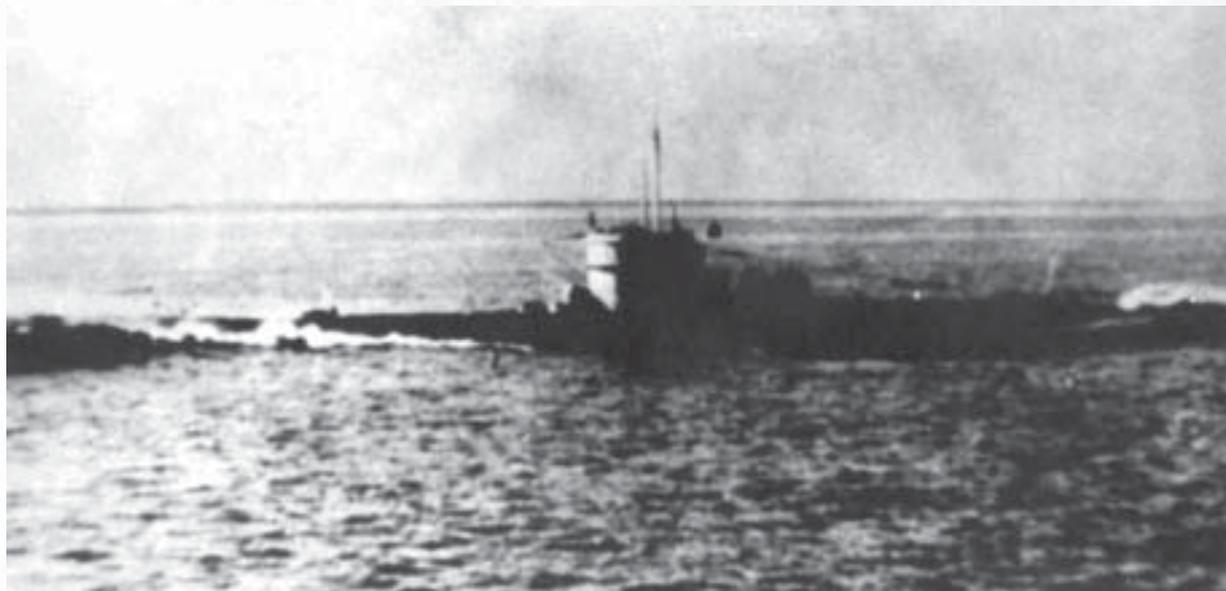
FERNANDES, Fernando Lourenço. *O planisfério de Cantino e o Brasil*. Lisboa: Academia de Marinha, 2003. p.III

MENZIES, Gavin. *1421: the year China discovered the world*. London: Bantam Books, 2005.

REVISTA DO IHGB, Rio de Janeiro, v.2, p.325-344, 1915. Tomo especial consagrado ao Primeiro Congresso de História Nacional.

SERNA, Alfonso de La. A rota do Pacífico. *Correio da Unesco: redescobrir 1492*, Rio de Janeiro, v.20, n.7, p.19-21, 1992.

FONTE: Arquivo do SDM



U-507



U-507: um estudo interpretativo das ações de um submarino alemão nas águas do Brasil

Elsio Gomes Filho

Graduado em História pela Universidade Veiga de Almeida e pós-graduado em História do Brasil pela Universidade Cândido Mendes. Atualmente presta consultoria em pesquisa na área de história marítima e naval.

RESUMO

O objetivo deste artigo é mostrar os ataques do U-507 em águas territoriais brasileiras durante a Segunda Guerra Mundial, afundando diversos navios brasileiros. Apresenta, ainda, a posição do Almirante Karl Doenitz, abordando suas decisões e sua importância para as ações do U-507 nos mares brasileiros. Este trabalho é um convite ao leitor interessado em conhecer um pouco mais sobre a campanha submarina alemã no Atlântico Sul.

PALAVRAS-CHAVE: SUBMARINOS, NAUFRÁGIOS, SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

ABSTRACT

The aim of this article is to show the U-507, attacks on Brazilian territorial waters during the Second World War, sinking some Brazilian ships. In addition, shows the position of the Admiral Karl Doenitz, approaching your decisions and your important to actions of the Brazilian seas. This work is an invitation to the reader interested in knowing a little more about the German submarine campaign on the South Atlantic.

KEYWORDS: SUBMARINES, SHIPWRECKS, SECOND WORLD WAR

“Terminou assim a campanha submarina. Prenhe de sacrifício e coragem, honrosa e sem mácula, foi a conduta das guarnições durante a batalha. De, aproximadamente, 38 000 homens que compunham a arma submarina, 30 000 foram perdidos. Em compensação, seus êxitos foram sem par. De acordo com dados inimigos, foram afundados mais de 2 000 navios, ou sejam, pelo menos 14 milhões de toneladas...” (Almirante Karl Doenitz)

As palavras do Almirante Karl Doenitz, escritas em louvor aos atos perpetrados por seus obstinados subordinados na guerra submarina, obviamente, não correspondem à realidade e nem poderia ser de outra maneira, já que a guerra submarina tende a se deteriorar rapidamente, porque uma de suas funções é a de matar não somente marinheiros e destruir navios, mas a vontade moral de um país de continuar a luta. É bem verdade que a devotada campanha dos U-Boots se inseriu na *Tonnagekrieg*, isto é, na estratégia da guerra da tonelagem, pela qual os alemães objetivavam tirar dos Aliados a franca capacidade de poderem transportar pelos oceanos matérias-primas, o que incluía petróleo necessário ao esforço de guerra, bem como material de guerra, munições e efetivos militares.

Contudo, a guerra submarina, em ambos os lados, foi praticada sob forma atroz, cruel e muitas vezes criminosa. Diga-se de passagem que poucas tentativas foram feitas por submarinos dos Aliados para salvarem inimigos sobreviventes depois que os navios haviam

sido afundados. E houve até um comandante de um submarino norte-americano que, depois de ter torpedeado um navio japonês, ordenou que seus subordinados atirassem em todos os sobreviventes, que se debatiam no mar. Assim, no Tribunal de Nuremberg, os advogados de defesa tentaram tirar o máximo partido de uma afirmação: *tu quoque* (“você é outro”), considerando que, entre os crimes denunciados, havia pelo menos alguns igualmente cometidos pelos Aliados. Estritamente falando, a culpa semelhante, suposta ou comprovada, de outra pessoa, nunca pode ser admissível como defesa legal válida, mas seu efeito moral e psicológico pode ser considerável. Isto deve ter pesado muito em favor dos Almirantes Doenitz e Raeder, uma vez que ambos tinham sido acusados de “fazer guerra submarina irrestrita”, e ambos foram absolvidos dessa acusação, alegando-se que a Grã-Bretanha e os EUA haviam reconhecidamente feito a mesma coisa.

É bem verdade que nos meses interdiários entre seu rompimento de relações

diplomáticas e sua declaração de guerra, o Brasil estava, em face da Alemanha e Itália, numa situação que poderíamos chamar, bastante apropriadamente, de quase-beligerância. Mas, o que foi feito no mar costeiro brasileiro desonra a conduta do Almirante Doenitz e torna-o culpado de haver cometido crime de guerra?

Através das próprias palavras daquele oficial alemão, poderemos acusá-lo de crime de guerra sem sermos taxados de tendenciosos, uma vez que ele não esconde o seu desejo de praticar um ato de represália contra o Brasil. Ora, não é difícil expor que ele tentou justificar a ação terrorista cometida pelo *U-507* através de uma ambigüidade sem igual. Como então constataremos mais à frente, ao mesmo tempo que Doenitz confessa que a ordem do deslocamento de um único submarino para atacar navios brasileiros (os quais ele sabia de antemão que seriam navios de navegação doméstica) partiu de sua boca, dilui a sua responsabilidade pessoal ao registrar que tal ataque seria para “agir de acordo com as instruções recebidas”, com a cooperação do seu ministro do Exterior, quando, na verdade, Joachim von Ribbentrop veio autorizar ações somente ao “largo do Brasil”, zona onde obviamente não se encontrariam navegando navios das linhas de cabotagem no transporte de passageiros.

De modo que Doenitz não preza por dizer a verdade ao revelar que o seu submarino afundou cinco navios nacionais “fora das águas territoriais brasileiras”. É bem verdade que pelo Decreto 5.798, de 1940, o mar territorial brasileiro tivesse a largura de apenas três milhas, mas as atividades anteriores dos submarinos do Eixo no Atlântico Sul sempre se fizeram em zonas bem distantes da estreita faixa de águas territoriais brasileiras, isto é, efetuavam seus ataques exatamente ao “largo do Brasil”, procurando atingir a navegação de longo curso, assim como os navios de guerra das nações aliadas. Ora, um dos mais completos, estruturados e conhecidos *website* sobre submarinos e submarinistas alemães (*uboat.net*) propaga aquela inverdade advinda do sucessor de

FONTE: TEVENS, 1959, p. 183



FIGURA - 1: Almirante Doenitz

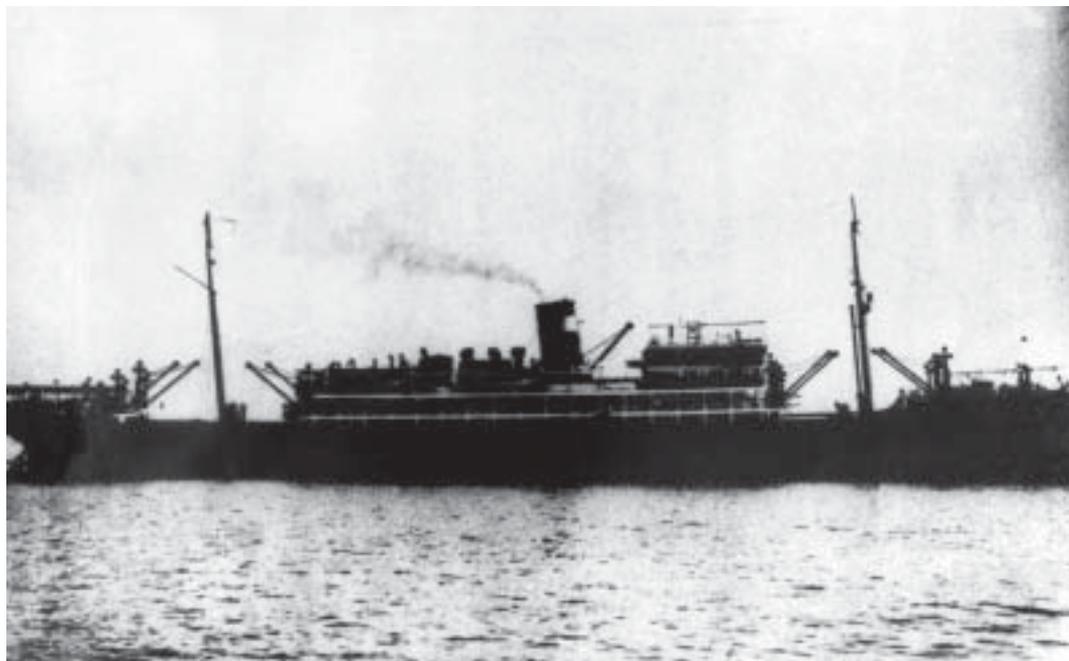
Hitler, o comandante da Força de Submarinos, o último comandante-em-chefe da Marinha alemã, o qual ordenou o assassinato de brasileiros indefesos.

TERRORISMO OU AÇÃO BÉLICA?

A região marítima ao “largo do Brasil” era secundária em termos de fluxo marítimo, ou seja, as zonas distantes da costa brasileira não possuíam representatividade marítima comparável com a região da costa leste dos EUA (região onde aconteceram quase 70% das perdas hemisféricas no primeiro trimestre de 1942), do Golfo do México e do Caribe. Nesta região, a guerra submarina contra o comércio marítimo dos Aliados foi travada em um cenário principal. Contabiliza-se que no ano de 1942, de janeiro a junho, 325 navios foram afundados no litoral e ao largo das Américas, quase a totalidade dos quais na porção norte do hemisfério. Em outras palavras, o Atlântico Sul era um teatro secundário para as operações submarinas do Eixo (é importante frisar

que durante todo o ano de 1942 nenhum submarino do Eixo foi afundado ao largo do litoral do Brasil), de modo que se conclui que a guerra submarina travada ao sul do continente americano pouco interesse desperta entre os pesquisadores estrangeiros, mas não sabem eles, ou não têm interesse em saber, se as ações dos submarinos do Eixo no Atlântico Sul foram travadas em zonas afastadas do litoral, ou próximas deste, e que deixaram marcas profundas e indeléveis, antes e depois da declaração de guerra do Brasil. Por exemplo, os torpedeamentos dos navios mercantes *Baependi*, *Araraquara*, *Aníbal Benévolo*, *Itagiba* e *Arará*, que ocorreram entre 15 e 17 de agosto de 1942, se constituíram em um dos episódios mais dramáticos da história contemporânea do Brasil. As atrocidades que foram planejadas e que vieram a ser praticadas por um só submarino, que atuou sob a bandeira da cruz suástica, motivaram grande e furiosa reação popular e levou o País a declarar guerra à Itália e à Alemanha. Trata-se então de atos de terrorismo por demais sérios para não

FONTE: Arquivo do SDM



Araraquara

guardarmos nenhuma dúvida sobre suas reais motivações e autoria.

VIOLÊNCIA CRIMINOSA OU AÇÃO BÉLICA?

O Brasil sob o governo ditatorial de Vargas, por sua posição geográfica estratégica oferecida pela costa norte e nordeste e por ser potencialmente exportador de uma variada gama de matérias-primas de grande valor imprescindíveis à indústria e mobilização bélica norte-americana e por outros fatores de interesse dos EUA – pressionado por todos os lados, mas tendo previamente assegurado seus interesses econômicos e militares –, optou por escolher em trilhar o temerário caminho ao lado do governo de Roosevelt, o qual tenazmente se colocou contra os objetivos políticos e estratégicos das potências do Eixo.

Não há como negar: a Segunda Guerra Mundial é o ponto de virada na história das relações entre o Brasil de Getúlio Vargas e os EUA de Roosevelt. No mês de janeiro de 1942, não havia mais dúvida de que o Brasil sob a ditadura do Estado Novo passaria a acompanhar o manto democrático-liberal dos EUA na luta contra o totalitarismo nazi-fascista. E as palavras do embaixador alemão, Pruefer, dirigidas ao chanceler Oswaldo Aranha deixaram claro o que aconteceria se o Brasil rompesse relações com as potências do Eixo: “(...) significaria, indubitavelmente, o estado de guerra latente, acarretando provavelmente ocorrências que equivaleriam à eclosão da guerra efetiva”.

Portanto, quando, em 24 de maio de 1942, o comandante do *U-502* comunicou que havia afundado no Caribe um navio mercante brasileiro que se encontrava artilhado – o *Gonçalves Dias* – e quando a partir do dia 27 do mesmo mês, o Ministro da Aeronáutica, Salgado Filho, veiculou uma notícia de que seus aviões haviam atacados sem declaração de guerra submarinos do Eixo, a Marinha alemã solicitou que fossem levantadas todas as restrições para ataques a navios brasileiros. A Alemanha, tal como os EUA e a Grã-Bretanha, com uma liderança militar indisfarçadamente desejosa de sangue e portadora de uma vingatividade viciosa e de atitudes irracionais,

sobre as quais nos deu vários exemplos, seja na Batalha do Atlântico, ou em outros teatros de operações navais e terrestres, não era para levar uma bofetada na face vinda de um país militar e politicamente fraco, sem uma dura resposta. Logo, os navios de navegação doméstica brasileiros se tornariam alvos da violência criminosa armada, desproporcional, feita em nome de uma reação punitiva. Os civis brasileiros pagariam caro pela ousadia praticada pelos aviões do Ministério da Aeronáutica, criado em 20 de janeiro de 1941, isto é, a FAB fora instituída exatamente sob as circunstâncias do franco envolvimento do governo brasileiro ao lado dos EUA na luta contra o Eixo.

BRASIL: PAÍS PACÍFICO?

No dia 7 de agosto de 1942, Doenitz tomou uma decisão que mudaria a história contemporânea do Brasil: o *U-507* recebeu por rádio a mensagem para usar “manobras livres” ao longo da costa brasileira. De modo que o submarino comandado pelo Capitão-de-Corveta Harro Schacht afundou cinco navios brasileiros de cabotagem nos litorais de Sergipe e Bahia, acarretando a morte de 652 pessoas, inclusive de mulheres e crianças. No *Baependi*, todas as crianças foram mortas, apenas um garoto de 16 anos se salvou. Diga-se agora e a bem da verdade que a grande mortandade ocorrida nos afundamentos do *Baependi*, do *Araraquara* e do *Aníbal Benévolo* foi devido ao tipo de ataque desfechado pelo Comandante Schacht, ao lançar dois torpedos, um após o outro, seja ele (o tipo do ataque), como outros o queiram, uma opção “puramente técnica” a fim de concluir com “êxito a sua missão”; mas, em nossa opinião, o que fez o comandante do *U-507* foi uma ação desumana e criminosa, pois levou aqueles navios ao fundo em questões de minutos e isso debaixo de uma noite escura e de um mar revoltoso. Em outras palavras, a totalidade dos tripulantes e passageiros daqueles navios, pela “máxima eficiência” do comandante do *U-507*, não teve a oportunidade de abandoná-los devido ao rápido afundamento.

O Capitão-de-Corveta Schacht sabia mais

do que ninguém que, lançando um torpedo após o outro, viria causar o maior número de vítimas fatais entre os passageiros dos navios brasileiros. E, voltamos a repetir, em nossa opinião, não se tratou de uma ação bélica, foi uma ação revestida de uma violência criminosa armada, desproporcional, feita em nome de uma reação punitiva. Cabe, portanto, dizer que vários comandantes dos *U-Boots* procuraram agir com mais humanidade (ou como outros o queiram, com a “mínima eficiência”) na guerra submarina, já que muitos decidiam atingir os navios inimigos com um só torpedo, a fim de dar tempo para que seus ocupantes chegassem aos barcos salva-vidas, tal como se deu com a maioria dos navios brasileiros atacados antes de agosto de 1942. Mas esta não foi a conduta tomada pelo Capitão-de-Corveta Harro Schacht, ao atacar os três referidos navios. É bem verdade que não sabemos se aquele tipo de ataque partiu dele ou se foi uma imposição superior, mas seja como for, para se ter uma idéia da dimensão das atrocidades praticadas pelo *U-507*, somente uma baleeira do *Baependi* (o qual, segundo o depoimento de um radiotelegrafista, afundou “com o espaço de um e meio minuto”) atingiu a costa no dia seguinte com 28 sobreviventes. E apenas oito náufragos, agarrados em destroços de madeira, lograram alcançar a terra dois dias após o ataque. Portanto, das 305 pessoas que estavam a bordo do famoso navio do Lloyd Brasileiro, pereceram 269. Já entre os 142 ocupantes do *Araraquara* (o qual demorou cinco minutos para afundar), 131 morreram. Tanto pior ocorreu com o *Aníbal Benévolo* (perdeu-se em dois minutos), pois morreram todos os seus 83 passageiros e apenas quatro dos 71 tripulantes sobreviveram. Foi uma matança sem igual, porquanto, até fins de julho de 1942, a Marinha Mercante brasileira de longo curso tinha perdido 13 navios, totalizando 135 vítimas fatais.

Obviamente, os massacres cometidos pelo *U-507* provocariam grande consternação entre o povo brasileiro. A indignação pública foi geral. Em várias cidades houve violentas manifestações populares contra súditos do Eixo e suas propriedades. E talvez entre todos os estados, foi a população de

FONTE: Arquivo do SDM



Harro Schacht

Sergipe quem mais se excedeu, já que muitos dos passageiros e tripulantes do *Aníbal Benévolo* lá tinham parentes. Tanto o governo autoritário do Estado Novo quanto a opinião pública que vivia manietada pelo DIP consideraram indispensável uma reação. O Brasil seria lançado definitivamente na Segunda Guerra Mundial.

No Rio de Janeiro, a notícia, divulgada no dia 18 de agosto, desencadeou uma série de passeatas e comícios populares, em que os cariocas não exigiriam outra coisa senão retaliação. No fim da tarde, uma massa popular se dirigiu para o Palácio do Itamaraty – sede do Ministério das Relações Exteriores – clamando pelo Chanceler Oswaldo Aranha, que apareceu na sacada do edifício para exclamar:

“A situação criada pela Alemanha, praticando atos de beligerância, bárbaros e desumanos contra a nossa navegação pacífica e costeira, impõe uma reação à altura dos processos e métodos por eles empregados contra oficiais, soldados, mulheres, crianças e navios do Brasil. Posso assegurar aos brasileiros que me ouvem, como a todos os brasileiros, que, compelidos pela brutalidade da agressão, oporemos uma reação que há de servir de exem-

plo para os povos agressores e bárbaros que violentam a civilização e a vida dos povos pacíficos”.

Mas em verdade, desmentindo as palavras revanchistas daquele chanceler, o Brasil estava longe de ser um país pacífico, vide o que a FAB já estava praticando em maio de 1942, ao procurar deliberadamente atacar os submarinos italianos que estavam posicionados ao largo da costa nordeste brasileira. Em outras palavras, o Brasil, após o rompimento de relações com o Eixo, fornecia aos norte-americanos, conforme esclarece Gerson Moura, “apoio político, materiais estratégicos, bases e rotas aéreas, patrulhas aéreas e navais” e a eliminação da quinta-coluna nazista.

EQUÍVOCOS DE DOENITZ

Como dito acima, em agosto de 1942, o Brasil já estava em beligerância não declarada com o Eixo, mas, sobre o acontecimento que obviamente chocaria o Brasil, o Almirante Karl Doenitz, em suas memórias, veio assim relatar:

“Finalmente, havia a possibilidade de operações ao largo da costa do Brasil. Nossas relações políticas com aquele país vinham há já algum tempo cada vez mais se deteriorando e as ordens emitidas pelo Alto Comando Naval referente à nossa atitude para com a navegação brasileira se agravaram em correspondência (...) Depois que o Brasil rompeu relações diplomáticas, seus navios continuaram a serem tratados da mesma maneira que os de todos os outros Estados neutros, desde que fossem reconhecidos e agissem como neutros, de acordo com a Convenção Internacional. No entanto, entre fevereiro e abril de 1942, os *U-Boote* torpedearam e afundaram sete navios brasileiros, com todo o direito de fazê-lo de acordo com o estabelecido na Convenção de Praças de Guerra (*Prize Ordinance*), desde que os capitães dos *U-boote* não puderam reconhecer suas identidades de neutros.

Estavam navegando sem luzes em curso de ziguezague, alguns deles armados e alguns pintados de cinza e nenhum deles ostentava uma bandeira ou signo de sua identidade de neutro. Depois disso, mais e mais navios brasileiros montaram canhões até que toda sua Marinha Mercante estava armada”.

Aqui é preciso interrompermos Doenitz para afirmar que as informações fornecidas por ele não correspondem à verdade, o que, em nossa opinião, demonstra falta de senso de honra e coragem moral daquele almirante alemão, uma vez que ele bem sabia que os três primeiros navios afundados em fevereiro de 1942 (*Cabedelo*, *Buarque* e *Olinda*), navegavam com as luzes de bordo e de navegação acesas, assim como estavam iluminadas as bandeiras do costado e da popa, bem como a chaminé que identificava a nacionalidade e a companhia proprietária. E infelizmente, depois dessas investidas por parte da ressentida Alemanha contra os interesses brasileiros, é que o governo Vargas tomou medidas para tentar evitar que os seus barcos fossem afundados tão facilmente, de modo que os mercantes brasileiros passaram realmente a navegar como se não pertencessem a uma nação neutra. Assim, o quarto mercante a ser atacado e afundado pelo *U-155* – o *Arabutã* – estaria pintado de cinza, navegando às escuras e sem bandeira; isto é, estaria em situação bastante irregular e comprometedora.

E foi após a perda do *Cairu*, atacado pelo *U-94* (o quinto da série, que veio gerar a morte de 53 pessoas devido ao mau tempo que colheu os naufragos nas baleeiras), que também navegava camuflado e viajava às escuras ao largo da costa leste dos EUA, que os navios mercantes brasileiros começaram a ser dotados de um sistema de defesa, dispondo de uma peça de artilharia. Assim, o *Parnaíba*, o sexto navio torpedeado no dia primeiro de maio de 1942 pelo *U-162*, trazia na popa um canhão de 120mm. Entrava-se então numa dialética de ação e reação de atos de beligerância.

U-507: ORDEM PARA DESTRUIR E MATAR

Voltemos ao relato de Doenitz:

“No fim de maio, o Ministro da Aeronáutica brasileiro anunciou que um avião brasileiro tinha atacado submarinos do Eixo e que continuaria a fazê-lo. Sem nenhuma declaração formal, achamo-nos assim num estado de guerra com o Brasil, e a 4 de julho os *U-Boote* receberam permissão dos nossos líderes políticos de atacarem todos os navios brasileiros”.

Aqui igualmente é necessário interrompermos Doenitz, porém para corroborar com o que ele registrou, já que o pesquisador alemão Jurgen Rohwer veio relatar em uma palestra proferida na Escola de Guerra Naval em 28 de março de 1982 (Operações Navais da Alemanha no litoral do Brasil durante a Segunda Guerra Mundial) que, “como represália pelo ataque de aeronaves brasileiras contra os submarinos alemães e a instalação de armamento a bordo dos navios mercantes brasileiros, novamente informado pelo *U-203*, após o afundamento do *Pedrinhas*, em 26 de junho, ao norte das Antilhas, em 4 de julho, o ataque sem advertência a todos os navios brasileiros foi permitido”. Mas, em verdade, a maioria dos ataques aos navios mercantes brasileiros de longo curso sempre se fez sem advertência, mas, com relação “a todos os navios brasileiros”, passariam então a serem incluídos também os navios de navegação doméstica, ou seja, aqueles que transportavam passageiros nas linhas de cabotagem?

De novo, com a palavra Doenitz:

“Na primeira semana de julho, quando estávamos planejando as primeiras operações dilatadas de *U-Boote*, perguntei ao Ministro do Exterior se haveria alguma objeção às planejadas operações ao largo do estuário do Rio da Prata, área de reunião para os navios-frigoríficos que eram tão importantes no suprimento de carne da Inglaterra. Sem considerar a opinião da Argentina, o Ministro do Ex-

terior negou permissão para qualquer operação ao largo das costas daquele país, mas não fez objeção à continuação de nossas atividades ao largo do Brasil, que haviam sido permitidas em maio e que estavam em progresso desde então. Decidi, portanto, mandar, em associação com as operações planejadas contra o tráfego de navios Norte – Sul ao largo de *Freetow*, mais um barco para a costa brasileira. Do outro lado do estreito entre a África e a América do Sul, o *U-507* (Tenente-Comandante *Schacht*) estava operando. Ali, fora das águas territoriais, ele afundou cinco navios brasileiros. Nisto ele agia de acordo com as instruções expedidas, com a cooperação do Ministro do Exterior, pelo Quartel-General das Forças Armadas. O governo brasileiro tomou o afundamento destes navios como ocasião para declarar guerra à Alemanha. Embora isto não tivesse em nada alterado nossas relações existentes com o Brasil, que já havia tomado parte em atos hostis contra nós, foi sem dúvida um erro levar o Brasil a uma declaração oficial; politicamente deveríamos ter sido melhor, aconselhados para evitar tal fato. O Comando de Submarinos/Departamento de Operações, porém, e o capitão do *U-Boot* envolvido como membros das Forças Armadas, não tinham senão que obedecer às ordens que lhe haviam sido dadas; não competia a eles pesar e calcular as conseqüências políticas”

DISSIMULAÇÕES DE AMBOS OS LADOS

Podemos conferir claramente que Karl Doenitz não esconde o fato de que o ministro do Exterior alemão, Ribbentrop, não fez objeção de fazer guerra submarina ao “largo do Brasil”, mas, do outro lado, é fácil interpretar que não seria do consentimento do próprio Ribbentrop que os navios de navegação doméstica viessem a ser alvos dos submarinos, já que obviamente estariam navegando próximos da costa e não ao largo. Em outras pala-

vas, caso os navios de cabotagem brasileiros fossem atacados, as suas prováveis consequências negativas estariam em direta contradição com a da contra-ordem anterior advinda de Hitler. Diga-se de passagem que os torpedeamentos dos mercantes *Itagiba* e *Arará* foram tão próximos do litoral baiano que se podia observar a paisagem litorânea. Mas os afundamentos do dia 17 de agosto na zona costeira da Bahia igualmente nos revela mais outro ato criminoso, desumano e vergonhoso praticado pela arma alemã, porquanto Schachth afundou o *Arará* justamente no momento em que aquele navio acabava de recolher os náufragos do *Itagiba*. Obedecendo às regras dos homens do mar, o comandante do *Arará*, José Coelho Gomes, tinha mudado de rumo para prestar socorros às vítimas que se debatiam nas águas e, quando já estava aquele cargueiro com 18 náufragos a bordo, dividiu-se do seu bordo o torpedo contra ele lançado. O *Arará* desmantelou-se e afundou, levando consigo os náufragos que haviam sido resgatados, sendo que alguns se salvaram, mas a maioria desaparecera. No *Itagiba*, que transportava 119 pessoas, 36 foram sacrificadas, sendo dez tripulantes e 26 passageiros e, no *Arará*, 21 dos 35 tripulantes foram assassinados.

Antes de passarmos a analisar outros argumentos alegados pelo almirante alemão, com o objetivo de que se coloque às claras as suas justificativas, as quais não passam de manobras diversionistas destinadas a diluir a sua responsabilidade pessoal na ação cometida pelo *U-507*, é necessário dizer que o gesto do Ministro da Aeronáutica, Salgado Filho, em assumir publicamente a responsabilidade dos ataques de aviões brasileiros aos submarinos do Eixo (fato a que se refere acima Doenitz), em nossa opinião, não só foi precipitado, mas também imprudente e irresponsável, uma vez que, para a direção da guerra marítima alemã, as ações dos aviões da FAB não deixavam nenhuma dúvida: o Brasil vinha participando ativamente, ao lado dos Aliados, nas operações de guerra.

Como historiadores, procuramos não sermos guiados pelos “achismos” históricos. Procuramos, sim, pesquisar atentamente, visan-

do a descobrir o que se encontra na maioria das vezes escondido nas intenções dos homens que constroem os fatos históricos. Portanto, o presente trabalho de pesquisa é um estudo interpretativo que busca iluminar alguns aspectos desse intrincado processo de nossa história contemporânea. E para esclarecimento da memória nacional e internacional, procuramos sempre seguir o caminho de adotar critérios imparciais e objetivos para sermos o mais justo que pudermos em nossos julgamentos, sobre tomadas de decisões que ora se encontram distantes; as quais foram mistas, ou seja, decisões político-militares, outras, puramente militares e, por fim, aquelas influenciadas por personalidades e fatores de prestígio.

Algumas decisões tomadas, principalmente pelo titular do Ministério da Aeronáutica do governo Vargas, canalizaram o curso de nossa história naquela conflagração sem precedentes. Fazer o julgamento de brasileiros que tiveram participação de relevo naquele nebuloso contexto histórico do País é necessário, não pelo prazer de explorar controvérsias e muito menos de fomentar polêmicas, mas para melhor entender os caminhos que eles e os de sua geração seguiram naquela época conturbada. E querer reconstituir os fatos reais requer um minucioso trabalho de pesquisa, a fim de ficarmos ao máximo isentos em face de um assunto delicado, uma vez que envolve atos tidos como exemplos de heroísmos e cumprimento de dever patriótico, os quais foram praticados em ambos os lados. É preciso conhecer os personagens, o cenário, o contexto e, além disso, ter a ciência de que a visão de uma época só adquire clareza a partir de seu exame com fins interpretativos, relacionados ao ambiente econômico, político, social e cultural contemporâneos aos fatos.

De modo que podemos inferir que o ato do Ministro Salgado Filho naquele contexto, sendo influenciado pelo desejo de conquista, de reconhecimento e de glórias militares para o seu Ministério – criado exatamente nos anos da guerra (1941, ano em que também com a colaboração dos Estados Unidos foi criada a Companhia Siderúrgica Nacional), veiculando um aviso revanchista e na-

cionalista, atraiu sobre os brasileiros uma fúria visceral absolutamente implacável, que atingiu em condições alarmantes a população civil que se servia do transporte de cabotagem. Em nossa análise, não resta dúvida de que o ato daquele ministro apoiado por Getúlio Vargas e não menos pelo presidente dos Estados Unidos colocou o Brasil às vésperas de uma agressão militar alemã, porém revestida por uma violência criminosa armada cometida pelo *U-507*, desproporcional, feita em nome de uma reação punitiva e conseqüentemente, de caráter muito sério contra a soberania do mar territorial brasileiro.

POSIÇÃO DOS EUA

O Tenente-Brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira, em seu livro *Fronteiras – A patrulha aérea e o adeus do arco e flecha*, não deixaria de justificar o ato cometido por aquele ministro brasileiro. Ele assim escreve:

“Hoje, na calma distante daqueles tempos agitados, um analista menos avisado talvez possa admitir que o gesto do ministro tenha sido precipitado, visto que o Brasil ainda se encontrava em estado de neutralidade. Mas, tal hipótese nem é justa nem real. É preciso que se considerem três aspectos importantes: em primeiro lugar, nossa neutralidade já havia sido violada com a perda de várias dezenas de brasileiros mortos nos navios mercantes afundados nas costas dos EUA. Os primeiros traziam sinais de identificação à vista, de acordo com as convenções internacionais. Pode-se argumentar que isto foi feito em nome do bloqueio aos EUA. Este argumento, porém, esbarra no próprio conceito de neutralidade, pois não pode exigir respeito dos neutros se não os respeitamos, mesmo em contato com nossos inimigos no exercício de sua neutralidade.”

Em nossa análise, é contraproducente concordarmos com o aviador brasileiro, pois assim estaríamos justificando em pactuar com a per-

versa dialética de ação e reação de atos de beligerância. É bem verdade que foram os nazi-fascistas que deram início a essa dialética. E acima já desmentimos o que alegou o Almirante Karl Doenitz, mas se as lideranças militares e políticas do Eixo desrespeitaram a neutralidade, o Brasil passaria a seguir os mesmos passos e a não se comportar como um país neutro.

Voltemos ao segundo aspecto citado pelo pesquisador da história da aviação militar do Brasil, Tenente-Brigadeiro Deoclécio:

“Em segundo lugar, pode-se alegar que os aviões eram norte-americanos com instrutores daquela nação. Mas há que se considerar o fato que eles estavam incorporados ao Agrupamento de Aviões de Adaptação, uma organização criada na Força Aérea Brasileira, sob comando de oficial brasileiro, e as ordens para os ataques foram dadas pelos oficiais brasileiros no comando de tais aviões, os quais se encontravam em processo de transferência para a FAB. Não seria digno se abdicar dessa responsabilidade”.

Ora, aqui, deixemos que as próprias palavras do veterano da Campanha da Itália, o aviador Nero Moura, falem por nós e que os leitores assim tirem as suas próprias conclusões, uma vez que Nero Moura nos legou um depoimento esclarecedor, ou seja, de como se vivia debaixo de uma já comprometedorra guerra informal:

“(…) a entrada do Brasil na guerra só começou a se esboçar, realmente, quando se teve notícia dos primeiros torpedeamentos de navios brasileiros pelos alemães, em 1942. Só então compreendemos que teríamos que brigar mesmo. Já nessa época participávamos do patrulhamento no Nordeste, trabalhando com os americanos a pleno vapor na defesa da costa, com aviões cheios de bombas de profundidade, e, embora sem ordens expressas, andamos atacando submarinos que estavam nas nossas barbas, fora de águas territoriais,

mas a menos de 200 milhas. Ainda não havíamos declarado guerra, mas as instruções das autoridades eram para que os pilotos, no patrulhamento das praias, ou, sobre o oceano, bombardeassem os submarinos, caso fossem atacados. Houve dois ou três ataques, não sei se tiveram sucesso, mas repercutiram na imprensa, através de inúmeras entrevistas do ministro Salgado Filho sobre o assunto. Quer dizer, já havia um consentimento tácito de que podíamos atacar. Mas, como os americanos voavam conosco, às vezes a responsabilidade da ação ficava por conta deles, que estavam em guerra e podiam jogar as bombas”.

UM PLANO DE ATAQUE CONCENTRADO E IMPIEDOSO

Agora, vamos ao terceiro e último aspecto alegado pelo Tenente-Brigadeiro Deoclécio:

“Por fim, não podemos esquecer a diretiva do então chefe da área, o Brigadeiro Eduardo Gomes. Um submarino hostil, aquele que não se identificar, deve ser atacado. Há momentos em que um chefe não pode se omitir. Aquele era um deles e Eduardo Gomes não era de omissões. Depois do ataque ao *Comandante Lira*, e dos submarinos encontrados, não restava dúvida de que vivíamos às vésperas de uma investida mais séria contra nossas costas. Havia indícios evidentes de que a guerra submarina se orientava para o sul na sua estratégia de buscar a surpresa. A todos estava bem presente o exemplo do ocorrido nas costas norte-americanas. Um chefe responsável não poderia se omitir ante a perspectiva de um novo ‘alegre massacre’, agora em nosso litoral. Esperar por ele para depois agir, em nome de uma neutralidade já desrespeitada, seria uma imperdoável ingenuidade ou uma inadmissível falta de visão ou de coragem. Eduardo Gomes não conhecia essas falhas.

Era um líder. Não havia outro caminho. Estava certo. Como também estive certo nosso primeiro ministro da Aeronáutica ao chamar a si a responsabilidade do ocorrido”.

Aqui, fazemos uma única e categórica ressalva: foi justamente em decorrência da ação de represália da FAB, ao atacar os submarinos do Eixo, sem uma declaração formal de guerra que veio causar “um alegre massacre” na costa brasileira no mês de agosto de 1942. Ou seja, só se começou a viver às vésperas de uma investida mais séria contra o litoral brasileiro depois que os brasileiros exultaram com a ação revanchista praticada pelos aviões da FAB. E, diga-se de passagem, que o plano anterior da investida retaliatória do Eixo contra o Brasil seria muito pior do que a que foi praticada pelo *U-507*. Em outras palavras, quando o ministro da Aeronáutica anunciou com júbilo os ataques a submarinos do Eixo, o comandante da Força de Submarinos, Karl Doenitz, recebeu ordem de preparar um ataque concentrado de submarinos aos portos brasileiros.

Baseando-se então nesse estudo, o Comandante-em-Chefe da Marinha alemã, Almirante Raeder, propôs a Hitler o envio ao Brasil de um grupo de dois submarinos do tipo *IX-C*, grandes, e oito do tipo *VIII-C*, de tonelagem média, acompanhado pelo Submarino-Tanque *U-460*, para atacar simultaneamente entre 3 e 8 de agosto todos os navios que estivessem nos portos de Santos, Rio de Janeiro, Bahia e Recife e posteriormente minar as suas entradas.

E revela o já citado Jurgen Rohwer – ex-submarinista alemão – que Hitler teria concordado, mas pediu para tornar claras as consequências políticas advindas da represália, consultando o ministro das Relações Exteriores. Mas palestrou Jurgen Rohwer que quando o Ministro Ribbentrop “levantou sérios escrúpulos porque este ataque traria não só o Brasil – que já era considerado como participante da guerra, como os EUA antes de Pearl Harbor – mas também a Argentina e o Chile para o lado dos Aliados. Hitler cancelou seu consentimento e ordenou que os submarinos, que já estavam a caminho, fossem enviados para outras áreas de operação. Esta ordem foi enviada em

29 de junho e os nove submarinos no mar alteraram seus rumos para zonas de operação nas costas de Freetown, Trinidad e Caribe”.

POR QUE DOENITZ LAMENTARIA O ATAQUE DO *U-507*?

Mas o que aconteceu para que um daqueles nove submarinos viesse posteriormente ser deslocado para atacar a Marinha Mercante de cabotagem brasileira? O especialista no estudo das ações dos submarinos alemães na Segunda Guerra Mundial, Jurgen Rohwer, em parte nos fornece a resposta ao ter dito em 1982, para uma platéia de militares brasileiros, que o Comando da Força de Submarinos alemão assim tomou “uma péssima decisão, quando em 7 de agosto o *U-507* recebeu por rádio a mensagem para usar ‘manobras livres’ ao longo da costa do Brasil”. E acrescenta: “Não há evidência da real intenção que havia por trás desta ordem, porque suas prováveis consequências estariam em direta contradição com a da contra-ordem anterior de Hitler. Deve ter sido um erro tolo, causado por um desejo anterior de retaliação pela participação das forças brasileiras na guerra anti-submarino”.

Em verdade, devemos deixar bem claro, que o tal erro tolo partiu nada menos da ordem proferida por Doenitz, como então podemos observar através dos próprios registros daquele almirante alemão. Revela o mesmo em suas memórias:

“Sem considerar a opinião da Argentina, o Ministro do Exterior negou permissão para qualquer operação ao largo das costas daquele país, mas não fez objeção à continuação de nossas atividades ao largo do Brasil, que haviam sido permitidas em maio e que estavam em progresso desde então. Decidi, portanto mandar, em associação com as operações planejadas contra o tráfego de navios Norte-Sul ao largo de *Freetow*, mais um *U-boot* para a costa brasileira. Do outro lado do estreito entre a África e a América do Sul, o *U-507* (Tenente-Comandante Schacht) estava operando. Ali fora das águas territoriais, ele afun-

dou cinco navios brasileiros. Nisto ele agia de acordo com as instruções expedidas, com a cooperação do Ministro do Exterior, pelo Quartel-General das Forças Armadas”.

Ora, o Almirante Doenitz mais uma vez falseia os verdadeiros fatos, porque ele sabia de antemão que os navios brasileiros, previamente escolhidos para serem afundados por Schacht, não se encontrariam navegando ao “largo do Brasil”, zona onde o seu ministro do Exterior obviamente permitiria que se efetuassem as operações de guerra submarina. Portanto, analisando o que Doenitz escreveu, é de se notar que foi de sua inteira e única responsabilidade o ato de ordenar o deslocamento do *U-507* para operar em meio da navegação doméstica brasileira, que se entabulava a menos do que oito milhas de distância da costa. Em suma, a decisão de atacar navios repletos de passageiros foi um erro tolo advindo de Doenitz, “causado por um desejo anterior de retaliação”. E não duvidamos que os afundamentos de agosto de 1942 foram um bálsamo para o ego do chefe do Comando da Força de Submarinos, porque não era feito daquele militar alemão sofrer agressões sem revidá-las ainda mais violentamente, principalmente pelo fato de que aviões de patrulha da FAB, recentemente fornecidos pelos EUA – tendo a bordo instrutores norte-americanos – deliberadamente procuraram atacar os submarinos do Eixo que se encontravam posicionados ao “largo do Brasil”.

Repetimos, no dia 22 de maio de 1942, um avião da FAB, sob o comando do aviador Parreiras Horta, decolou da Base de Natal especialmente com a missão de “localizar e atacar submarino hostil” que havia agredido o mercante armado *Comandante Lira*, navio que sem autorização e de forma muito suspeita encontrava-se navegando ao largo, ou melhor, fora das águas territoriais brasileiras. Se o governo, a imprensa, o povo, brasileiros, e até Roosevelt exultaram com o revide perpetrado pela FAB, os nazifascistas se inflamaram, especialmente o Almirante *Karl Doenitz*.

“Assim agindo, com destemor, espírito militar e evidenciando admirável capacidade profissional, o Capitão Parreiras Horta tornou-se digno de louvor e credor de admiração nossa e do País que teve, na ação por ele brilhantemente praticada, a primeira demonstração prática, no atual momento, do nosso patriotismo e desvelo na defesa da nossa integridade”

São estas as palavras do Ministro da Aeronáutica Salgado Filho, as quais evidenciam o estado de beligerância não declarada em que o Brasil já se encontrava e que uma declaração de guerra formal por parte do governo Vargas estava já em gestação, aguardando apenas o momento mais apropriado para que viesse eclodir. E assim se deu com o ataque terrorista desfechado pelo *U-507*.

Deixando de lado os equívocos praticados pelos brasileiros, voltemos aos cometidos pelos alemães: o historiador Vágner Camilo Alves, autor do livro *O Brasil e a Segunda Guerra Mundial – História de um envolvimento forçado*, vem comentar o fato de que é estranho que o Almirante Doenitz, em suas memórias, “lamentemente e considere um erro político os ataques submarinos alemães de agosto de 1942, possíveis após o levantamento das restrições a ataques nas costas brasileiras feito pelo governo alemão, e que redundou na declaração de guerra do Brasil. No curto espaço de um único parágrafo, ele não apresenta qualquer argumento que possa referendar sua opinião de que levar o Brasil a declarar oficialmente a guerra foi ‘indubitavelmente um erro’. Para isto, o almirante teria de mostrar que o aumento da participação brasileira no esforço de guerra aliado mais do que compensou o incremento na tonelagem naval aliada afundada pelos submarinos do Eixo na região, e o desvio de recursos técnicos e militares dos Estados Unidos para área e tarefa completamente subsidiária *vis-à-vis* a guerra total que se travava. Presumo que não foi o caso, com base nos fatos e argumentos apresentados aqui”.

Por causa dos massacres causados pelo *U-507*, segundo alguns autores brasileiros, até os tempos de hoje, o mês de agosto tem sido

aziago na história do Brasil. Mas seja como for, naquele mês de agosto de 1942 os dias foram muito dolorosos. As repercussões da agressão foram dramáticas. Até o mês anterior, excetuando a agressão ao mercante *Comandante Lira* por um submarino italiano, os ataques aos navios nacionais eram feitos longe dos olhos do sentimental povo brasileiro. Mas agora, porém, as conseqüências da animosidade recíproca se fizeram bem perto. Os cadáveres que deram em terra – alguns irreconhecíveis – depois de fotografados (para servir posteriormente como material de propaganda em um impresso produzido em 1943, pelo governo, sob o título: “Agressão – Documentário dos fatos que levaram o Brasil à guerra”), foram enterrados em valas rasas, abertas na restinga das vastas e desertas praias nordestinas. O ápice então das ameaças fora atingido. O próprio Mussolini, o fundador do fascismo na Itália, primeiro-ministro e ditador do país entre 1922 e 1943, havia declarado que chegaria o dia em que o Brasil pagaria caro pela ruptura. Cabe lembrar que a decisão de rompimento do Brasil e de mais 21 países foi tomada em 28 de janeiro de 1942 na Conferência Pan-Americana no Rio de Janeiro, sob a influência explícita do Chanceler Oswaldo Aranha.

A posição de Mussolini já tinha sido muito clara diante do eventual rompimento coletivo dos Estados americanos, pois se isso ocorresse, como de fato estava programado para ocorrer, “seria o caso de simplesmente declarar-lhes guerra; assim, imporemos aos Estados Unidos a obrigação de defender uma vasta frente: os latino-americanos querem uma guerra branca, mas terão uma vermelha” – disse o Duce (termo italiano para “o líder”), então quase feliz com essa perspectiva, a qual se concretizou em relação ao Brasil quando Doenitz ordenou o ataque do *U-507* contra a Marinha de cabotagem brasileira. Contudo, mal sabia o líder fascista, que em 1944 mais de 25 mil soldados oriundos de todos os estados brasileiros (os quais, diga-se de passagem, tiveram suas bandeiras rasgadas pelo governo Vargas no advento do ambíguo Estado Novo), desembarcariam em solo italiano para lutar ao lado das forças aliadas para libertar a Europa dos regimes ditatoriais nazi-fascistas;

muito embora, faz-se convenientemente lembrar, que o Brasil também estava sob um regime ditatorial. Mas seja como for, com a ajuda dos pracinhas brasileiros no teatro da guerra na Itália, Benito Mussolini, uma vez foragido e uma vez capturado, teria seu fim decretado em 28 de abril de 1945 pelos *partigiani* (resistência armada), sendo executado sumariamente com sua amante, Clara Petacci, em Dongo, Itália.

Mussolini foi aliado de Hitler de 1938 a 1943, e ajudou a mergulhar a Europa na Segunda Guerra Mundial. No exercício despótico do cargo de primeiro-ministro, Mussolini reunificou a Itália, implantou reformas sociais e restaurou pela força a ordem perturbada por greves e distúrbios. Perdeu-se, no entanto, pela ambição de construir um império por meio da guerra de conquista.

O SÉTIMO GRUPO DE ARTILHARIA DE DORSO

O escritor Frank D. McCann em seu livro *Aliança Brasil-Estados Unidos 1937-45*, revela que o próprio Hitler teria, em transmissão radiofônica, em junho de 1942, alertado o governo brasileiro que o País seria alvo de uma blitz submarina. Portanto, como se pode observar até aqui, os navios mercantes brasileiros de navegação doméstica passaram a trabalhar em um ambiente de pré-guerra e essa expectativa já estava bem evidenciada nas ordens que então receberam todos os comandantes, de navegarem mais próximos da costa e que, durante a noite, as luzes internas de seus barcos deveriam ficar apagadas, porém os faróis de navegação deveriam ficar acesos. E ainda, segundo as normas expedidas pelo governo brasileiro, os navios de cabotagem (que como medida de segurança já traziam as vigias pintadas de preto) deveriam tomar precauções quando passassem a navegar de Maceió em direção mais para o norte; ordens, aliás, comuns em todas as viagens feitas pelos mercantes naquele tenso período de hostilidades recíprocas. Ora, faltou pouco para que os navios mercantes das linhas de cabotagem viessem a navegar como se pertencessem a uma nação não neutra. Porém, pior do que isso foi o fato de

que dos cinco navios torpedeados pelo *U-507* dois foram usados, ao nosso ver, indevidamente, ou seja, no transporte de soldados e material de guerra para guarnecer Recife. Ora, sobre os preparativos de conduzir efetivos militares a fim de aumentar a defesa de um ponto estratégico do litoral nordestino, certamente estava bem informado o Comando Naval alemão por conta da ativa espionagem da quinta coluna nazista. De modo que perdeu-se com o *Baependi* e com o *Itagiba* todo o material do Sétimo Grupo de Artilharia de Dorso (criado pelo Decreto-Lei 4.342, de 26 de maio de 1942), bem como grande parte de seu pessoal (morreram 132 soldados), além do material destinado a Recife e ao destacamento de Fernando de Noronha. Embarcando tropas em navios mercantes das linhas de cabotagem, o Ministério da Guerra assumiu graves responsabilidades.

O próprio General Dutra – então Ministro da Guerra – revelou em um de seus muitos depoimentos o seguinte:

“A primeira conseqüência desastrosa da campanha submarina foi de perdermos a liberdade de navegação, numa época em que ainda estávamos equipando e reforçando as guarnições do Nordeste, forçando-nos, assim, a apelar para a rota do Rio São Francisco”.

Em verdade, desastrosa foi a ordem tomada pelo General Dutra em fazer transportar em, agosto de 1942, nos navios de cabotagem, efetivos do Exército naquele período de beligerância não declarada. Aquele general como as demais autoridades brasileiras bem sabiam que naquele momento a situação era imperiosamente perigosa, evidenciado quando se fez o recente transporte de soldados para guarnecer o longínquo Arquipélago de Fernando de Noronha, porquanto o navio de transporte recebeu a escolta do Cruzador *Rio Grande do Sul*. Embora o deslocamento do Sétimo Grupo de Artilharia de Dorso fosse realizado em águas costeiras relativamente mais “seguras”, seria razoavelmente prudente e

responsável que o fizesse em navios escoltados e em segredo e não como foi feito, às claras e em navios de linha de cabotagem. Resultado: aquele efetivo militar veio sucumbir nos ataques desfechados ao *Baependi* e ao *Itagiba*, fazendo-se vítimas, indistintamente, militares e civis.

NA PRISÃO DE SPANDAU: DEZ ANOS CONFINADO

Um ano depois do Brasil se alinhar definitivamente em favor dos interesses políticos e estratégicos dos EUA, principalmente sob a batuta do Chanceler Oswaldo Aranha – um democrata que não estava isento de ambigüidade e de oportunismo – um *Catalina* norte-americano avistou o *U-507* bem ao largo, a noroeste da costa de Natal, e o atacou com cargas de profundidade, levando à morte todos os seus 54 ocupantes. Esse fato ocorreu em 13 de janeiro de 1943. Em 1944, Harro Schacht, que havia sido condecorado em 9 de janeiro de 1943 com a cruz de cavaleiro da cruz de ferro – a *ritterkreuz des eisernen kreuzes* – receberia postumamente a patente de capitão-de-fragata.

Finalizando, o Almirante Karl Doenitz era um dos poucos oficiais nacional-socialistas convictos da Marinha alemã. Ele em muitas vezes pregou política para seus marinheiros e para o povo alemão, louvando “o líder enviado do céu” na pessoa de Hitler. O Almirante Karl Doenitz não somente jamais discordou da política do Partido Nazista em qualquer sentido, mas adotou seus usos básicos e falou sobre os judeus no mesmo tom usado pelos *gauleiters* (chefes distritais). Ele em verdade foi completamente devotado a Hitler. “Somos uns vermes, comparados a ele”, assim disse Doenitz em 1943 a uma multidão de fanáticos em Berlim, acrescentando que Hitler previa tudo e não cometia julgamentos incorretos. Foi só no fim da guerra que Doenitz, na frente do governo do III Reich, ordenou que fossem retiradas as fotografias de Hitler dos lugares públicos, uma semana depois da rendição. A Alemanha então se encontrava em completa ruína e num caos infernal.

Karl Doenitz foi levado ao Tribunal de Nuremberg, sob a acusação pelos mais graves crimes que poderiam ser imputados a um marinheiro, não somente por conspirar para promover guerra agressiva e sua efetivação, mas também por crime de guerra, o crime de guerra de qualquer oficial naval: não fez nenhum esforço para salvar os sobreviventes de navios torpedeados. Além do mais, Doenitz levou à morte, de acordo com a acusação, centenas de não-combatentes, inclusive mulheres e crianças, passageiros de navios mercantes. Mas o Tribunal de Nuremberg acabou por considerá-lo culpado de haver cometido crimes contra a paz, mas não de haver conspirado para cometê-los. Foi também considerado culpado de crimes de guerra; seu apelo de *tu quoque* (“você é outro”) para a conduta de guerra submarina foi aceito, mas o Tribunal de Nuremberg disse que ele estava envolvido na Ordem de Comando e que permitira que fosse a mesma posta em prática depois que se tornara comandante-em-chefe da Marinha em 1944. Mas o testemunho que, indubitavelmente, salvou a vida de Doenitz partiu do Almirante norte-americano Nimitz e do Almirantado Inglês. E Doenitz foi condenado a dez anos de prisão na fortaleza de Spandau.

Mesmo depois dos julgamentos de Nuremberg, Doenitz continuou com sua obstinada defesa de Adolf Hitler. E ele ainda viveu o bastante para escrever suas equivocadas memórias, as quais nos servimos para apontá-lo como sendo o responsável direto pela matança de civis brasileiros.

Em 1957, em Wilhelmshaven, por ocasião de uma solenidade em memória da guerra naval, lá estava ele, Doenitz, com a mão por baixo do braço do seu ex-comandante-em-chefe da Marinha alemã – Almirante Raeder – visivelmente ajudando-o a conservar-se de pé. Ambos estavam livres e com todas as lembranças do que tinham e do que não tinham feito ao lado do megalomaniaco Hitler, o qual queria impor ao mundo o Milênio do III Reich. Mas o III Reich, que durou 12 anos e que foi construído com base na violência armada e que governou debaixo da violência institucional, provocou obviamente uma resposta violenta por parte de outras nações imperialistas, que finalmente o des-

truiu. As metas da política externa que foram esboçadas no *Mein Kampf* haviam transformado o mundo em um inferno e, em seu rastro, uma outra guerra surgiu: a Guerra Fria, justamente entre dois países, que se aliaram oportunamente para derrotar o nazi-fascismo.

FONTES

DOCUMENTAIS

Inquérito Policial-Militar sobre os torpedeamentos de agosto de 1942 da coletânea de documentos do Arquivo Histórico do Ministério do Exército.

BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Vágner Camilo. *O Brasil e a segunda guerra mundial: história de um envolvimento forçado*. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 2002.

DAVIDSON, Eugene. *A Alemanha no banco dos réus*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1970. t.2.

DUARTE, Paulo de Q. *Dias de guerra no Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1968.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha. *A Marinha do Brasil na segunda guerra mundial*. Rio de Janeiro: CAPEMI, 1982.

HILTON, Stanley. *Oswaldo Aranha: uma biografia*. Rio de Janeiro: Objetiva, 1994.

HUCK, Hermes Marcelo. *Da guerra justa à guerra econômica*. São Paulo: Saraiva, 1996.

KERSHAW, Ian. *Hitler: um perfil do poder*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

LEITE, Mauro Renault. *Marechal Eurico Gaspar Dutra: o dever da verdade*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1983.

MASON, David. *Submarinos alemães: a arma oculta*. Rio de Janeiro: Renes, 1975.

MOURA, Nero. *Um vôo na história*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996.

RHODES, Richard. *Mestres da morte*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

ROHWER, Jurgen. Operações navais da Alemanha no litoral do Brasil durante a segunda guerra mundial. *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, n.18, 1982.

PEDROSA, J. F. Maya. *O enigma dos submarinos: nordeste do Brasil, 1942*. Maceió: Edições Catavento, 2001.

SEINTENFUS, Ricardo. *O Brasil vai à guerra*. São Paulo: Manole, 2003.

TEVENS, R.H. *Ten years and twenty days by Admiral Donitz*. Londres: Shenvall, 1959. p.183 e p.342.

TOTA, Antonio Pedro. *O imperialismo sedutor: a americanização do Brasil na época da segunda guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

Comunicação

A Batalha Naval do Riachuelo: uma visão Micro-Histórica

Palestra proferida pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Eduardo Alves de Almeida em 14 de junho de 2005 no Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.

Comandante Francisco Eduardo Alves de Almeida

Graduando em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. É sócio titular do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB) e sócio da Associação Nacional de História (ANPUH). É o atual diretor do Serviço de Documentação da Marinha.

A Batalha Naval do Riachuelo: uma visão Micro-Histórica

Gostaria inicialmente de fazer algumas considerações sobre o estatuto da própria História Naval e de seu campo de atuação, tentando enquadrar não só o evento militar ocorrido no passado, a Batalha Naval, em uma dimensão histórica, a história política, mas também dentro de uma abordagem específica em relação ao campo de observação que escolhi, a chamada Micro-História.

O renomado professor de História Marítima do Naval War College dos Estados Unidos da América, Doutor John Hattendorf, afirmou há alguns anos que "a História Naval está desconstruída, seu efeito é esporádico, inconsistente e ocasionalmente contraditório". Considerando que nos Estados Unidos encontram-se talvez os maiores centros de estudos históricos do hemisfério ocidental, essa afirmativa chega a ser provocativa. Como está a História Naval hoje em dia posicionada em relação aos estudos históricos contemporâneos no mundo e no Brasil? Essa é a questão a ser discutida.

Antes de qualquer análise mais aprofundada, devemos incursionar no campo da Teoria da História para podermos homogeneizar o nosso pensamento. Inicialmente, devemos distinguir a História Marítima da História Naval. Embora possam figurar no mesmo campo de atividades, elas não são coincidentes.

A primeira investiga particularmente os campos ligados à ciência, à tecnologia, à cartografia, à indústria, à economia, ao comércio, à política marítima, às relações internacionais envolvendo o mar, ao desenvolvimento organizacional e institucional marítimo, às co-

municações, à migração conectada com o mar, ao estudo das leis marítimas, aos assuntos sociais ligados ao mar, à liderança política com foco no campo marítimo, à ética marítima, à arte ligada ao mar e à literatura naval. Observamos que o campo de atuação da História Marítima é enorme e multifacetado¹.

Como exemplos de História Marítima podemos apontar a história da construção naval ou, quem sabe, a história da navegação. Outros subprodutos interessantes podem ser a história da cartografia marítima ou a história da literatura naval. A História Naval é a História Marítima ligada ao campo militar².

John Hattendorf classifica a História Naval como sendo a história que envolve especificamente o estudo e a análise dos modos como os governos organizam e empregam a força no mar para atingir seus objetivos nacionais³. Um dos grandes historiadores navais do século XX, o Almirante britânico Sir Herbert William Richmond, personalidade fascinante que tem atraído minha atenção, pesquisa e estudo nos dois últimos anos, assim descreveu, em 1939, o que interessaria a História Naval. Disse ele:

"A História Naval inclui os "porquês" da estratégia em todas as suas fases, da esfera política até a tática de Esquadras e Esquadrões. Inclui também os "como" e não menos importantes os "porquês" dos sucessos e fracassos. Ela abarca todos os elementos da diplomacia: o relacionamento da economia e o comércio, das leis internacionais e neutralidade, de posicionamentos em com-

¹ HATTENDORF, John. *The uses of maritime history in and for the Navy*. Naval War College Press, Newport RI: Spring 2003, p. 19.

² *Ibid*, p. 20.

³ *Ibid*, p. 20.

bate, dos princípios e da administração da condução da guerra, da natureza das armas e da questão das personalidades envolvidas nas decisões⁴.

Assim os historiadores navais se debruçam sobre a condução da manobra de crise e da guerra no mar. Seus instrumentos de trabalho, os documentos, os indícios, a oralidade, as memórias, as cartas, enfim toda a sorte de fontes chamadas primárias, não excluindo as secundárias com novas interpretações.

Dessa forma, a História Naval está inserida na História Marítima. Por sua vez, inclui-se também na História Militar, dentro da dimensão História Política. Isso não significa dizer que a História Naval por si só tenha independência temática. Longe disso. Sua intercessão com outras dimensões é mais que evidente. Quando Alfred Thayer Mahan escreveu a biografia de Lord Nelson, em 1897, não estava escrevendo apenas História Naval, mas também História Social com grandes pitadas de Psico-História ao se debruçar no, nem sempre tranqüilo, relacionamento do herói britânico com Lady Hamilton.

Outro exemplo notável da imbricação História Naval com outros campos históricos foi o caso do anteriormente citado Sir Herbert Richmond ao escrever, em 1920, o melhor livro, em minha opinião, sobre a Guerra de Sucessão da Áustria no mar, *The Navy in the War of 1739-1748*, em três volumes. Richmond analisa o aspecto psicológico das decisões tomadas por Anson, Byng, Knowles e outros almirantes envolvidos na guerra. Ele construiu não só a História Política Naval, mas também a Psico-História e a História Antropológica.

O renomado professor britânico de Teoria e Metodologia da História Keith Jenkins, atualmente lecionando na University College Chichester, escreveu que a História é um discurso em constante transformação, construído pelos historiadores e que da existência do passado não se deduz uma inter-

pretação única⁵. Mude-se o olhar, desloque-se a perspectiva e logo surgirão novas interpretações. Aí está a beleza de se construir o discurso historiográfico. É efetivamente uma disciplina fascinante.

De acordo com o Professor-Doutor José D'Assunção Barros, o campo de observação do agente histórico, dentro do aspecto abordagem, pode também comportar a História Imediata, a História Local, a Regional, a História Quantitativa, a Biografia Histórica e por fim a Micro-História⁶. A História Naval também trafega com desenvoltura em todas essas abordagens.

A Micro-História, por exemplo, abordagem por mim escolhida para descrever a Batalha Naval do Riachuelo, é uma redução na escala de observação do historiador com o intuito de perceber aspectos que de outro modo passariam despercebidos. O que pretendo discorrer é a trajetória de determinados atores dentro do embate naval, suas percepções, anseios, temores e comportamentos. Não pretendo biografar nenhum personagem durante a batalha, mas sim perceber suas reações em um momento de grande tensão psicológica.

O que quero transmitir é uma visão particular de alguns combatentes envolvidos na ação naval sob a lente de um microscópio e não de um telescópio. Estarei fugindo da grande narrativa épica da batalha? Certamente.

Alguns grandes historiadores navais do passado não muito distante já tiveram a coragem, a clareza e o tirocínio de focar a Batalha Naval do Riachuelo sob o ponto de vista estratégico. Cito o decano dos historiadores navais brasileiros, Almirante Helio Leoncio Martins, orgulho de nossa História Naval e de nossa Marinha. A ele quero particularmente prestar uma homenagem especial. Sua personalidade cativante e jovial, aliada a sua fina erudição nos brinda com excelente História Naval. Ao Almirante Leoncio, orgulho de nossa Marinha, nós historiadores navais muito devemos.

⁴ RICHMOND, Herbert. The importance of the study of Naval History. *Naval Review*, May, 1939, p. 201.

⁵ JENKINS, Keith. *A história repensada*. São Paulo: Contexto Editora, 2001, p. 35.

⁶ BARROS, José D'Assunção. *O campo da história*. Petrópolis: Editora Vozes, RJ, 2004, p. 19.

Outro historiador que discutiu essa batalha em detalhes foi meu ex-professor de História da Escola Naval, Comandante Professor-Doutor Antonio Luiz Porto e Albuquerque, exemplo de dedicação ao magistério e incentivador para que eu prosseguisse nos estudos históricos universitários.

Por fim, devemos um tributo a outro historiador especialista em Riachuelo, talvez o maior conhecedor dos aspectos táticos da batalha, o Almirante Armando de Senna Bittencourt, membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e atual Diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, que analisou detalhadamente os diversos enfoques desse memorável combate naval. Enfim, grandes historiadores navais que merecem menção.

Minha abordagem assim deverá necessariamente contemplar aspectos pouco discutidos na batalha. A abordagem micro-histórica veio dessa forma a ser a minha escolha natural. Mergulhemos então na história vista de baixo, que não é bem uma especialidade da História, mas sim uma atitude ao examiná-la.

Começamos então a viajar no tempo naquela manhã de domingo, às 8h30 min, do dia 11 de junho de 1865, em Riachuelo, pequeno afluente do Rio Paraná.

O Comandante da Canhoneira *Araguari*, Primeiro-Tenente da Armada Imperial Antônio Luiz Von Hoonholtz, descreveu de maneira simples o início daquele dia que ficaria gravado para sempre em sua mente. Disse ele:

"O dia 11 de junho, que era domingo da Trindade, amanheceu fresco, sereno e iluminado por um sol brilhante a resplandecer num céu sem nuvens. Como de costume, terminada a baldeação, preparava-se o navio para a mostra geral que eu devia passar depois do almoço da guarnição. Por minha parte, tomado o banho frio da manhã e depois de feita a *toilette*

domingueira, saboreava eu na câmara a canequinha de café, quando súbito o Guarda-Marinha Rodrigo de Lamare, que estava de quarto, gritou-me abrindo a gaiúta – "Comandante, o navio da vanguarda faz sinal de inimigo à vista!" Mande tocar a postos, respondi e, engolindo o último trago de meu café, galguei a escada e em dois tempos, atravessei a tolda e trepei ao passadiço, meu posto de comando"⁷.

A surpresa de Von Hoonholtz com a chegada da Esquadra inimiga se contrastou com a certeza paraguaia de que a vitória estava ao alcance das suas mãos. Como sabemos, os navios brasileiros estavam fundeados naquela manhã, com algumas praças ainda em terra recolhendo lenha para as fornalhas a vapor. Os paraguaios, ao contrário, sabiam exatamente o que iriam fazer. O plano original era chegar ao romper da madrugada na boca do Riachuelo e abordar os barcos brasileiros que se encontravam fundeados.

O plano paraguaio era descer o rio, junto ao canal leste, à noite, às escuras, depois de ultrapassar a Esquadra brasileira, guinar e tentar uma abordagem na qual estaria envolvido o 6º Batalhão de Infantaria de Marinha, famoso pelas operações anteriores no Mato Grosso. Um atraso na saída do Esquadrão paraguaio postergou a chegada ao local aprazado e a surpresa foi perdida.

O vice-chefe do Esquadrão paraguaio, Capitão-de-Corveta Remigio Cabral e também comandante de uma canhoneira comprada por López na Inglaterra, a *Taquary*, assim descreveu aqueles momentos iniciais do confronto a um interlocutor chamado Gregorio Benitez depois da batalha :

"O senhor se lembrará da hora avançada em que zarpamos do porto de Humaitá para esse destino. Esse era o motivo por que não pudemos alcançar o ancoradouro da Esquadra inimiga ao romper do dia como havia sido

⁷ Carta escrita pelo Primeiro-Tenente Antônio Luiz Hoonholtz, comandante da Canhoneira *Araguari* a seu irmão Frederico José, residente no Rio de Janeiro, no dia 22 de junho de 1865, a bordo de seu navio, fundeado na Cancha Del Chimbolar, p. 5.

projetado, pois assim é que, ao sairmos da Cancha em frente a Corrientes, já avistamos os inimigos. Ao nos aproximarmos, alguns deles já estavam largando as amarras e provavelmente já com os canhões apontados, por ser muito conhecido o canal por onde íamos passar. Assim passamos em frente à linha que estava à esquerda, já sofremos algumas avarias, resultado no canhoneio que faziam sobre nós. O plano de combate era passar por baixo, voltar rio acima e atacá-la, já tarde para essa operação. Imediatamente se pôs em ação o inimigo dirigindo-se a nós, então tomamos a enseada do Riachuelo, formando meia-lua como já não havia lugar para outra operação⁸.

Sabemos que a Esquadilha paraguaia ultrapassou a brasileira e foi fundear próximo às suas baterias rio abaixo. Nesse local, encontravam-se 22 peças de artilharia sob o comando do Coronel Bruguez, além de dois mil soldados prontos para a ação. O comodoro Mezza, comandante do Esquadrão paraguaio, com essa ultrapassagem, tentou atrair o grupo brasileiro para a enseada de Riachuelo, onde estaria sob a mira dos canhões de Bruguez.

Em seguida, a Esquadra brasileira suspende e persegue o inimigo até o Riachuelo, com os navios na seguinte seqüência: *Belmonte*, *Jequitinhonha*, *Amazonas* (onde se localizava o Chefe-de-Divisão Barroso), *Beberibe*, *Iguatemi*, *Mearim*, *Araguari*, *Ipiranga* e por fim a *Parnaíba*.

Logo após, Barroso guina francamente para bombordo, desarticulando toda a formação em coluna. Erro perigoso que quase leva ao desastre. A Canhoneira *Belmonte* segue sozinha, sem se aperceber da guinada do capitânia, passa em frente dos navios inimigos e das baterias paraguaias, sofrendo 37 impactos no costado e na linha d'água, tendo

o comandante como única alternativa o encalhe na Ilha Cabral, abaixo de Riachuelo.

O comandante interino do navio, Primeiro-Tenente Joaquim Francisco de Abreu, assim descreveu toda a cena em que a *Belmonte* sofreu duramente nessa primeira parte da refrega:

“Só sinto que não pude fazer o que desejava, porque depois de ter passado toda a linha inimiga e quando voltava procurando aproximar-me do navio-chefe que me parecia abordado por um navio inimigo, declarou-se fogo na coberta, produzido por uma bomba inimiga e pouco depois deram-me parte que havia muita água no porão; assim, vi-me obrigado a tocar atrás e como a água aumentasse extraordinariamente a ponto de estar já dois pés acima do assoalho da coberta, encalhei o navio como único meio de salvá-lo e imediatamente tratei de tapar os rombos, o que ainda não consegui.

O navio teve as seguintes avarias: 22 rombos no costado de BB e 15 no de BE, tudo acima da linha de flutuação, abaixo não sei ainda, porém devem ser bastante, pois que todas as bombas de bordo e baldes não dão vazão à água do porão que já estava apenas dois pés abaixo da tolda; perdeu-se dois escaleres grandes, o terceiro arrombado e o único estanque estragado; perderam-se também dois turcos dos escaleres. Durante o combate tivemos nove mortos, sete feridos gravemente e 15 levemente e alguns contusos⁹.

Por que afinal de contas Barroso guinou para bombordo (BB) sem avisar à força naval que o acompanhava? O Almirante Hernani Goulart Fortuna acredita que o propósito do chefe naval era cortar a retirada pelo norte do Esquadrão adversário¹⁰. Pode ser, embora improvável. No entanto, logo após, ele percebeu

⁸ Carta do Capitão-de-Fragata Remigio Cabral ao Doutor Gregório Benitez, datada de 2 de junho de 1892, de Jaguaron, Paraguai, Archivo del Instituto y Museo de História Militar, Colección Zebalos pasta 37.

⁹ Relatório do Primeiro-Tenente Joaquim Francisco de Abreu, comandante interino da Canhoneira *Belmonte* para o Chefe-de-Divisão Francisco Manoel Barroso, Chefe da 2ª Divisão em 11 de junho de 1865.

¹⁰ FORTUNA, Hernani Goulart. *Batalha Naval do Riachuelo*. Palestra proferida no dia 11 de junho no Comando Militar da Amazônia, em Manaus, p. 11.

a gravidade da situação tática em que colocou os navios brasileiros, desfazendo imediatamente a manobra e retornando à coluna. O certo é que a confusão já estava formada. A Corveta *Jequitinhonha*, imediatamente à frente da *Amazonas* guina para BB e depois para boreste (BE), indo encalhar perigosamente no Banco Bergantim a cerca de duas milhas das posições inimigas. O comandante do navio, Capitão-Tenente Joaquim José Pinto, assim descreveu as cenas que se desenrolaram com o seu navio:

“O navio-chefe fez para a *Jequitinhonha* sinal de bater o inimigo o mais próximo possível; indo-se executar essa ordem, teve-se de virar águas abaixo; nessa manobra encalhou a *Jequitinhonha* no banco de areia que divide os dois canais estreitos em frente à bateria de terra do inimigo e, por mais esforços que se fizeram, não foi possível safá-lo. Fez-se sinal de estarmos encalhados. Começou, então, sobre nós um fogo vivíssimo de terra e dos navios inimigos, dos quais três, separando-se da linha, subiram e nos cercaram, tentando por vezes abordar-nos; porém foram repelidos e fugiram rio acima, perseguidos pelo vapor *Beberibe* e outros da nossa Esquadra que apareceram. Na terrível posição em que nos achávamos, sustentamos à força toda a bateria de terra que cessou de hostilizar-nos ao escurecer”¹¹.

Nessa oportunidade, a *Jequitinhonha* perdeu em combate um oficial e sete praças, inclusive o prático do rio, enquanto contabilizava cinco oficiais feridos, aí incluído o Comandante da 3ª Divisão, Capitão-de-Mar-e-Guerra José Segundino Gomensoro, e 12 praças. No decorrer da ação, foram perdidos mais dez homens com 15 feridos, perfazendo um total de 18 mortos e 32 feridos em ação.

Com um navio encalhado, a Corveta *Jequitinhonha* e outra prestes a seguir o

mesmo destino, a *Belmonte*, a Fragata *Amazonas* investiu o Passo Riachuelo já às 11h45min, abrindo vivo fogo contra o inimigo. É seguido pela *Beberibe*, segundo navio da coluna. Atrás vinham a *Mearim*, a *Araguari*, a *Iguatemi* e a *Ipiranga*. A *Parnaíba* correu em socorro da *Jequitinhonha*, já imobilizada pelo banco de areia.

O então oficial subalterno paraguaio de 25 anos de idade, Juan Crisóstomo Centurión, depois elevado a capitão, secretário de Solano López, posicionado na margem de Riachuelo, em uma das peças de artilharia de Bruguez, assim percebeu esse ponto do combate:

“A *Jequitinhonha* e a *Parnaíba* foram as últimas que se posicionaram acima de nossa posição e, como pareciam vacilar em avançar, a Esquadra paraguaia se pôs a caminho para interceptar-lhes a derrota e apoderar-se delas.

A primeira, quando se apercebeu dessa manobra, ficou aturdida pelo vivo fogo que a bateria de Bruguez lhe oferecia, variando de rumo e saindo fora do canal indo encalhar próximo da barranca esquerda do rio, em frente de onde me encontrava. Ali ela foi alvo do fogo de nossa infantaria posicionada próximo. Observando que as balas de fuzil pouco afetavam esse navio inimigo, indiquei ao Sargento Julian Godoy a conveniência de trazer duas peças de artilharia para hostilizar com mais eficácia a *Jequitinhonha*, que não cessava de atirar contra nós no meio dos mais entusiasmados vivas ao Imperador e ao Brasil até a noite. A tripulação desse navio se portou heroicamente, lutando como bravos até altas horas”¹².

Enquanto a *Jequitinhonha* era hostilizada pela artilharia de Bruguez, a *Parnaíba* era abordada por quatro navios paraguaios. A *Taquari*

¹¹ Relatório do Capitão-Tenente Joaquim José Pinto, comandante interino da Canhoneira *Jequitinhonha* para o Chefe-de-Divisão Francisco Manoel Barroso, Chefe da 2ª Divisão em 13 de junho de 1865.

¹² CRISÓSTOMO CENTURIÓN, Juan. *Memórias o reminiscências históricas sobre la Guerra del Paraguay*. Tomo I, El Lector, 1987, p. 273.

por bombordo, o *Salto Oriental* a boreste, o *Marquês de Olinda* pela popa e o *Paraguari* que vinha cortando a sua proa.

O combate a bordo da *Parnaíba* foi extremamente violento. O comandante desse navio, Capitão-Tenente Aurélio Garcindo Fernandes de Sá prestou o seguinte depoimento com respeito à abordagem realizada pelos vapores paraguaios:

“O inimigo, percebendo que este último (*Jequitinhonha*) havia encalhado, atacou a nossa linha, cortando-a na altura da *Parnaíba*. Avançaram sobre nós três vapores paraguaios, que mais tarde reconheci serem o *Taquary*, *Paraguay* e *Salto*. Sendo inevitável a abordagem, ordenei que funcionasse a máquina com toda a pressão do vapor e dirigi-me sobre a *Paraguari*, tendo a felicidade de metela a pique. O *Taquari* abordou-nos pelo lado de bombordo e o *Salto* por estibordo. Apenas guarnecido o segundo rodízio de bombordo que disparou dois tiros de metralha, toda a guarnição defendeu a abordagem, inclusive as primeira e sexta companhias do Nono Batalhão de Infantaria destacadas a bordo desta corveta sob as ordens do seu distinto comandante, o Tenente-Coronel José da Silva Guimarães. Nessa luta heróica, em que cada oficial, marinheiro e soldado cumpriu com o dever de verdadeiro brasileiro, muitas vidas preciosas foram sacrificadas no altar da pátria”¹³.

O combate no convés da *Parnaíba* tem sido descrito pelos historiadores brasileiros como um dos mais sangrentos da Batalha Naval do Riachuelo. Tanto o capitão Pedro Afonso Ferreira como o Tenente Feliciano Inácio Andrade Maia, do Exército, bateram-se com valentia e foram mortos no combate corpo-a-corpo. O Guarda-Marinha Greenhalgh e o Imperial Marinheiro Marcílio Dias foram outros dois combatentes mortos a bordo da *Parnaíba*.

Nesse momento do combate tínhamos três navios imobilizados, sendo dois encalhados e a *Parnaíba* lutando contra quatro navios inimigos. Os paraguaios, por outro lado, estavam em melhor situação que nós. Eles haviam perdido uma chata artilhada. A *Jejuí* e a *Paraguari* estavam avariadas. Bruguez continuava atirando contra nossos navios e tudo se encaminhava para um sucesso do inimigo.

Fernandes de Sá continuou seu relato apaixonado:

“Sendo a luta desesperada e cada vez mais crítica nossa situação por haver-nos abordado pela popa o *Marquês de Olinda* e durando talvez já uma hora o combate de mosqueteria e ferro frio, fizemos todos um esforço supremo de patriotismo, aplaudindo com entusiasmo a ordem transmitida pelo oficial imediato, o Primeiro-Tenente Felipe Firmino Rodrigues Chaves, de combinação comigo, para que se lançasse fogo ao paiol da pólvora, ordem essa que ia ser imediatamente executada pelo corajoso escrivão de 2ª classe José Correa da Silva, quando felizmente ouviram-se gritos de viva à Nação brasileira, ao imperador, ao Almirante Tamandaré, ao Chefe Barroso e à guarnição da *Parnaíba*”¹⁴.

Crisóstomo Centurión acompanhava da margem os combates tanto na *Jequitinhonha* como no convés da *Parnaíba*. Esse oficial paraguaio, ao contrário dos nossos historiadores navais, considerou que os combatentes da *Jequitinhonha* tiveram desempenho mais ousado que os da *Parnaíba*. Sobre a abordagem do último por três navios paraguaios, ele assim se referiu:

“A segunda (*Parnaíba*), sob pena de ter a mesma sorte que a primeira (*Jequitinhonha*), se viu obrigada a correr o perigo de seguir o exemplo de suas outras companheiras que haviam passado o estreito passo indo situ-

¹³ Depoimento do Comandante da *Parnaíba*, Capitão-Tenente Aurélio Garcindo Fernandes de Sá, sobre a participação do navio na batalha, Arquivo da Marinha, SDM.

¹⁴ Depoimento do Comandante da *Parnaíba*, Capitão-Tenente Aurélio Garcindo Fernandes de Sá sobre a participação do navio na batalha, Arquivo da Marinha, SDM.

ar-se a grande distância da ilha e da bateria de Bruguez... O *Taquary* conseguiu atracar no costado da *Parnaíba*, no entanto só dois homens que se encontravam sobre a roda conseguiram saltar a bordo, sem que os outros pudessem seguir seus exemplos... acharam prudente voltar a seu próprio navio, havendo aproveitado os minutos que estiveram no passadiço do inimigo para ferir alguns brasileiros. O *Salto* que era a hélice não teve o mesmo inconveniente que o *Taquary* e por essa razão facilmente conseguiu emparelhar com a *Parnaíba*... Trinta e tantos paraguaios do batalhão 6 saltaram para bordo, fazendo estragos entre os brasileiros que aterrorizados, alguns se lançaram ao rio e outros correram para ocultarem-se cobertas abaixo”¹⁵.

Pode-se perceber claramente que a visão de Crisóstomo Centurión desse combate foi totalmente diferente da percepção de Fernandes de Sá. Para Crisóstomo Centurión, nós recuamos à primeira abordagem. Observemos a conclusão do seu depoimento sobre o desfecho dessa ação.

“Donos os paraguaios da *Parnaíba*, no mastro da bandeira de popa arriaram a bandeira imperial e içaram em seu lugar a tricolor paraguaia em meio aos mais estridentes aplausos dos ali presentes, dos demais navios e dos que se encontravam na barranca... A *Amazonas* e outro vapor que se encontravam mais abaixo, recobriram a coragem e vieram auxiliar sua companheira que se encontrava em situação bastante difícil. Assim que chegaram fizeram fogo sobre a *Parnaíba* matando a maior parte dos paraguaios que estavam a bordo. Então os brasileiros que se haviam ocultado, vendo que o número de paraguaios havia diminuído consideravelmente, contra-atacaram matando alguns e o resto conseguiu

fugir a nado. Os paraguaios fizeram prodígios de valor nessa ocasião, infundindo... a desmoralização e o pânico entre seus inimigos que eram 8 vezes superiores em número”¹⁶.

O comandante da *Parnaíba*, ao contrário, em seu depoimento descreve a ação subsequente. Disse ele que:

“Eram vozes de nossos marinheiros e soldados acometendo resolutamente os paraguaios que se escapavam por terem percebido que a *Amazonas* e a *Belmonte* vinham em nosso auxílio e também a *Mearim*. Grande foi a desordem do inimigo. Os 30 cadáveres deixados em nossa cobertura, inclusive o do atrevido oficial que profanou a nossa bandeira, atestam bastantemente o revés sofrido por eles, devendo aqui adicionar que todos os outros paraguaios que então se achavam a bordo precipitaram-se no rio e ganharam a margem do Chaco”¹⁷.

A mesma ação com duas visões distintas. Esse é um exemplo da beleza que é a História. Compete ao historiador profissional confrontar as fontes e por meio das técnicas de crítica histórica interpretar aquilo que lhe parece mais verossímil, procurando a verdade. Sinto dizer que a própria palavra verdade me traz algum desconforto. Afinal estaria Fernandes de Sá inventando todo aquele heroísmo brasileiro na ação? Ou estaria Crisóstomo Centurión fazendo o mesmo, enaltecendo o combatente paraguaio? Afinal são dois relatos distintos da mesma ação. A verdade sempre foi perseguida pelo historiador e assim deve ser. A re-interpretação dos fatos históricos é que faz o profissional de Clio cada vez mais se apaixonar pelo seu ofício. Não devo aqui procurar desvendar o que aconteceu, embora tudo indique que o relato paraguaio possivelmente esteja com a razão, pois o prático da *Parnaíba*, Capitão Antonio

¹⁵ CRISÓSTOMO CENTURIÓN, Juan . *Memórias o reminiscências históricas sobre la Guerra del Paraguay*. Tomo I, El Lector, 1987, p. 274.

¹⁶ Ibid, p. 275.

¹⁷ Depoimento do Comandante da *Parnaíba*, Capitão-Tenente Aurélio Garcindo Fernandes de Sá, sobre a participação do navio na batalha, Arquivo da Marinha, SDM.

Valentino assim se pronunciou sobre a fuga de brasileiros cobertas abaixo. Disse ele:

“O comandante ferido se retirou da praça-d’armas e o imediato ordenou à tropa que fosse para a proa para defender o navio da abordagem. Esta movimentação deixou desguarnecida a corveta desde o mastro da mezena até a popa e então nos abordaram os outros vapores. Os paraguaios saltavam furiosos, com machetes enormes que cortavam pelo ar e destroçando as redes de abordagem, invadindo a coberta. Os marinheiros e tropa lutaram sozinhos, pois ao retirar-se o comandante da praça-d’armas o seguiram todos os oficiais. Eu abandonei a roda do leme e corri para a proa, encontrando hermeticamente fechadas todas as escotilhas, exceto a entrada da escada da praça-d’armas. Os paraguaios se dirigiram para ela me ameaçando já com seus sabres, assim é que me joguei para dentro fechando a porta. Desta maneira ficamos todos embaixo e os paraguaios lutando e liquidando os brasileiros que tinham ficado na coberta, sem poder ir para o interior do navio”¹⁸.

Com esse relato, parece que Crisóstomo Centurion estava correto ao observar o recuo dos brasileiros para o interior do navio. Não importa. O certo é que o confronto de relatos faz parte do trabalho do historiador. O que gostaria de apontar é que a micro-história, com seus relatos de pessoas comuns, algumas delas pequenas no contexto histórico analisado, pode ser uma auxiliar eficiente para se compreender os grandes fenômenos, ou mesmo micro-universos que envolvem os protagonistas. O que se sabe é que a *Parnaíba* perdeu o maior número de combatentes na batalha. Foram mortos 33 homens e 28 ficaram feridos, além de 14 extraviados caídos no rio e nunca encontrados, o maior número de baixas entre os navios imperiais. Voltemos à ação.

Como se encontrava o restante da Esquadra brasileira naquela altura da batalha?

A *Amazonas*, seguida da *Beberibe*, *Mearim*, *Araguari*, *Iguatemi* e, por fim, da *Ipiranga*, manobrava abaixo da Ponta de Santa Catarina, único local do rio que oferecia largura suficiente para uma guinada franca pela esquerda (bombordo) e uma profundidade condizente com o maior calado da formatura, a da *Amazonas*, de cerca de 14 pés.

No lado paraguaio, com exceção da *Paraguay*, avariada pela *Parnaíba* e da *Jejuy* encaçada na Ponta de Santa Catarina, o restante dos navios ainda mantinha um poder combatente suficientemente forte para vencer o embate.

Ao fim da guinada o Chefe-de-Divisão Barroso investe em coluna rio acima para auxiliar a *Parnaíba* e atacar os primeiros navios paraguaios a partir de Santa Catarina.

O Primeiro-Tenente Antônio Luiz Von Hoonholtz, comandante da Canhoneira *Araguari*, em carta pessoal ao seu irmão Frederico, 11 dias após o combate, assim se referiu à investida de Barroso após a curva para a esquerda:

“No primeiro plano vimos a *Parnaíba*, abordada pelos mesmos três vapores cuja abordagem eu repelira ao descer... e de bandeira arriada. Ao longe o *Jequitinhonha*, de proa para baixo, porém preso no banco Del Bergatim e alvejado pela bateria de Briguez a qual respondia com admirável vigor enquanto sua hélice debatia-se em vão para safá-lo. Não havia tempo a perder e voamos todos a socorrer a *Parnaíba*. Ao ver-nos subir todos juntos o *Taquary* e seus três companheiros largaram a presa e afastaram-se, indo a eles reunir-se outro que me disse o prático ser o *Pirabebe*”¹⁹.

Chega-se então ao momento culminante da batalha – a manobra de abalroamento dos

¹⁸ Depoimento do prático Capitão Antonio Valentino, do vapor *Parnaíba* na Batalha Naval do Riachuelo, quando prático do vapor *Rio Paraná*, no dia 21 de abril de 1888 na cidade de San Fernando no Paraguai.

¹⁹ Carta escrita pelo Primeiro-Tenente Antônio Luiz Hoonholtz, comandante da Canhoneira *Araguari* a seu irmão Frederico José, residente no Rio de Janeiro, no dia 22 de junho de 1865, a bordo de seu navio, fundeado na Cancha Del Chimbolar, p. 15.

navios paraguaios realizada pela *Amazonas*. Muito se tem discutido a respeito dessa ação de Barroso. Questionamentos, dúvidas, certezas e muitos erros metodológicos de historiadores estrangeiros.

A manobra iniciou-se com a utilização da *Amazonas* como aríete contra a *Jejuí*, que foi posta a pique. Seguiu-se o *Marquês de Olinda* e o *Salto Oriental*, levando de roldão uma chata artilhada. Mezza percebendo a situação se deteriorar rapidamente desatracou de contrabordo da *Parnaíba* e segue com a *Taquari* para se juntar ao *Igurei*, ao *Pirabebe* e ao *Iporá*. É perseguido na ação pela *Beberibe* e pela *Araguari*. A *Iguatemi*, por outro lado, permaneceu atirando contra as chatas e as fortificações de terra. A *Mearim* foi auxiliar a *Belmonte* encalhada. A *Ipiranga* acompanhou a ação da *Amazonas*, subindo o rio. As cinco chatas inimigas foram todas aprisionadas.

A derrota quase certa transformou-se em vitória definitiva. Foi por certo o ponto de inflexão desse combate.

Quem foi o autor dessa manobra providencial?

Não pretendo repetir os argumentos de ambos os lados. Não quero e não devo julgar o que ocorreu. Falta-me conhecimento, devo confessar. Um dos lados afirmou que a manobra realizada teve como autor o próprio Barroso. O outro grupo, ao contrário, imputou ao prático Bernardino Gustavino a manobra de abalroamento dos navios inimigos.

Outros historiadores mais capacitados já discutiram essa questão a fundo e não pretendo rediscuti-la. O que pretendo é discutir a forma como as fontes foram trabalhadas e os erros metodológicos cometidos, tomando como base os depoimentos daqueles que participaram.

Inicialmente o Primeiro-Tenente Von Hoonholtz da *Araguari* assim descreveu a ação de Barroso nesse momento crucial da batalha:

“É notório e desde logo se soube na Esquadra que as bicadas da *Amazonas* foram ordenadas propositadamente por V.Exa. que do alto do passadiço era visto por todos a dar ordens para evoluções do capitânia, com a coragem e sangue frio que nenhum dos combatentes dessa gloriosa jornada poderá jamais esquecer, nem terá nunca a insensatez de negar ou desconhecer no ínclito Chefe Barroso”²⁰.

O Segundo-Tenente Júlio César de Noronha, oficial da *Amazonas*, assim se pronunciou:

“Sempre atribuí a V.Exa. a iniciativa da manobra que ocasionou a perda dos vapores paraguaios *Jejuy*, *Salto* e *Marquês de Olinda*... A habilidade não vulgar com que o ilustre Almirante Barão do Amazonas soube aproveitar-se do poder resistente da proa de seu navio, para acelerar o momento da vitória e infligir sérios desastres ao inimigo, recomenda-o à veneração dos povos do Império e do Prata”²¹.

Outro oficial do navio, o Guarda-Marinha Manoel José Alves Barbosa, presente no passadiço da Fragata *Amazonas* foi mais longe ao afirmar que:

“As investidas dadas pelo Amazonas sobre os vapores paraguaios não foram casuais mas sim premeditadas como o plano de ataque concebido por V.Exa. a quem sobre o passadiço do navio onde durante toda a ação me achei transmitindo as ordens e sinais para o combate, ouvi mais de uma vez ordenar com insistência ao prático Bernardino Gustavino que declarasse logo que o navio se achava em posição de poder executar aquela manobra”²².

²⁰ Depoimento do Primeiro-Tenente Von Hoonholtz da *Araguari* para o Almirante Barão do Amazonas sobre o seu testemunho da batalha, datada de 3 de dezembro de 1877 no Rio de Janeiro.

²¹ Depoimento do Capitão-Tenente Júlio César de Noronha para o Almirante Barão do Amazonas sobre o seu testemunho da batalha, datada de 29 de outubro de 1877 no Rio de Janeiro.

²² Depoimento do Primeiro-Tenente Manoel José Alves Barbosa para o Almirante Barão do Amazonas sobre o seu testemunho da batalha, datada de 24 de outubro de 1877 no Rio de Janeiro.

O Primeiro-Tenente Carlos Frederico de Noronha, outro oficial da *Amazonas*, declarou, quando questionado por escrito por Barroso, que : "A iniciativa da manobra que inutilizando os vapores *Jejuy*, *Salto* e *Marquês de Olinda*, tornou a vitória mais decisiva foi de V.Exa., cujo nome a gratidão nacional inscrevera no panteão da História."²³

Outros oficiais fizeram declarações semelhantes confirmando a manobra como de autoria de Barroso. A documentação oficial confirma a manobra como de Barroso. E Bernardino Gustavino? Como foi a sua declaração? Disse ele:

"Havendo suspenso os navios paraguaios e estando travado o combate entre as duas Esquadras, o vapor *Amazonas*, quando seguira águas acima, encontrara fundeado o vapor paraguaio *Jejuy* e fora sobre ele por iniciativa e ordem do então Chefe-de-Divisão Francisco Manoel Barroso e isto depois de consultar a e ele depoente (Bernardino) se havia água bastante para a *Amazonas* e obter resposta afirmativa. E que o bom êxito dessa manobra que pôs a pique o dito vapor paraguaio, levou o mesmo chefe a repeti-la contra outros navios inimigos que tiveram a mesma sorte da *Jejuy*"²⁴.

Essa declaração de Gustavino foi feita por escrito e assinada na presença de três oficiais superiores e uma praça brasileiros. Haveria nesse caso alguma dúvida sobre a autoria dessa manobra?

Do lado contrário a pior crítica foi a de George Thompson, que não se encontrava a bordo da *Amazonas* quando da ação, pois era do círculo de Solano López e encontrava-se afastado da batalha. Muitas de suas afirmações, contidas em seu livro *The War in the Paraguay* foram depoimentos de outros. Disse ele que :

"Os brasileiros celebraram esta batalha como uma grande vitória e o imperador conferiu uma cruz a Barroso, o comandante, e o fez Barão do Amazonas. Em qualquer outro país seria ele julgado por uma corte marcial, não somente por não haver procurado deter os vapores paraguaios em retirada senão também pelo boato de sua covardia a bordo do seu próprio navio, onde ao que se disse ele perdeu completamente a cabeça e de ter sido o piloto correntino nessa ocasião o verdadeiro comandante da frota"²⁵.

Compreende-se que Thompson estivesse lutando em lado contrário ao do Brasil, e que privasse do círculo íntimo de López, daí sua parcialidade, afinal nunca foi historiador e sim memorialista, despreocupado com o rigor histórico.

Compreende-se que seu texto, por ser baseado em relatos de outros, seja considerado fonte secundária, daí o cuidado na análise por parte do profissional de Clio que sempre anseia por documentação primária, o caso dos depoimentos dos brasileiros, testemunhas oculares dos eventos.

Compreende-se que Thompson seja parcial no seu relato. Até mesmo os mais experimentados historiadores muitas vezes sucumbem às suas próprias motivações.

O que não se pode entender é como um historiador contemporâneo profissional, o Professor inglês Geoffrey Regan pode escrever um texto histórico (o livro *Guinness Book of Naval Blunders*) sem ao menos pesquisar fontes primárias e fixar-se apenas em uma fonte secundária (Thompson) ao afirmar a covardia de Barroso durante a batalha.

Não houve pesquisa documental. Não houve confronto de fontes. Não houve interpretação. Não houve acribologia histórica. Enfim, não houve nada. Como historiador

²³ Depoimento do Capitão-Tenente Carlos Frederico de Noronha para o Almirante Barão do Amazonas sobre o seu testemunho da batalha, datada de 28 de outubro de 1877 no Rio de Janeiro.

²⁴ Depoimento assinado pelo prático Bernardino Gustavino a bordo da Fragata *Amazonas* no porto de Montevideu na presença dos Comandantes Dyonisio Manhães Barreto, Manoel Carneiro da Rocha e Custódio José de Mello sobre o seu testemunho da batalha, datada de 3 de outubro de 1877.

²⁵ THOMPSON, George. *Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro: Editora Conquista, 1968, p. 77.

profissional, o professor Geoffrey Regan deveria pelo menos desconfiar do texto de Thompson, afinal Barroso fora criado desde tenra idade nos conveses dos navios em um período em que as guerras faziam parte do cotidiano. Desde cedo, Barroso compartilhara as agruras dos combates permanentes. Será que ele havia passado incólume sem nunca ter sido avaliado por seus chefes e pares em momentos de real perigo? Se o professor tinha alguma dúvida a respeito de sua conduta (e um profissional de História deve ser antes de tudo um curioso) por que não pesquisou mais a fundo? Deixo essa pergunta à reflexão.

Voltando ao combate, ele se encerrou com a fuga dos navios paraguaios em direção a Corrientes. A *Beberibe* e a *Araguari* ensaiaram uma perseguição até o cair da noite, sem alcançá-las. O combate efetivamente terminou às 16 horas.

O Paraguai perdera quase toda a sua frota.

Em poucas palavras, esse foi o combate naval do Riachuelo. Utilizei fontes primárias e procurei avidamente o confronto de relatos. Não analisei o aspecto estratégico, nem as considerações táticas. Mesclei os comentários com textos secundários dos Almirantes Fortuna e Bittencourt, especialistas nessa batalha, de forma a apresentar um quadro mais compreensível.

Procurei assim utilizar a abordagem micro-histórica como ferramenta de meu campo de observação. Não tive a pretensão e nem a competência de seguir os passos do ilustre Professor Carlo Ginsburg, um dos mestres da Micro-História. Esse conhecido mestre italiano em seu livro vibrante *O Queijo e os Vermes* conseguiu retratar por meio de textos processuais da Inquisição contra o moleiro Menocchio no século XVI todo um arcabouço do cotidiano e das idéias que permeavam o universo que o circundava.

O que a Micro-História pretende é a redução na escala de observação do historiador de modo a perceber aspectos que pas-

sariam despercebidos. O que tentei atingir não foi o puro relato do combate por si, mas sim entender as diferentes visões de um mesmo problema social (e a batalha deve assim ser percebida). Não procurei tampouco proceder a grandes generalizações estratégicas ou táticas. Longe disso.

Devo confessar que um estudo micro-histórico envolve questões muito mais amplas do que as que apresentei. O que fiz foi apenas um pequeno relato desse tipo de abordagem.

Percebo a História não apenas baseada no que o Professor Raphael Samuel descreveu como fetichismo da documentação, uma obsessão pelos fatos e uma metodologia de realismo ingênuo²⁶. História não pode ser percebida apenas como documentação. O regresso ao mundo rankiano deve ser evitado. História é mais que apenas o documento. Ela deve permitir diferentes interpretações de diferentes abordagens.

O Professor-Doutor Keith Jenkins aponta quatro razões para o que chamou de fragilidade epistemológica da História.

A primeira razão é que o historiador não consegue abarcar e recuperar a totalidade dos acontecimentos, pois eles são praticamente ilimitados.

Em segundo lugar é que nenhum relato consegue recuperar o passado tal como aconteceu porque o passado foi uma situação e não um relato. Relatos são confrontados com relatos e nunca com acontecimentos. O que existe é interpretação de situações, é construção do próprio historiador. É um relato individual.

A terceira razão é que o historiador depende dos olhos e da voz de outrem que atua como intérprete que se interpõe entre o acontecimento e a leitura que dele se faz. Mesmo os documentos ditos primários ou relatos de testemunhas oculares dos fatos são permeados por motivações, predisposições e ideologias. O historiador, também, não está imune a isso.

E, por fim, podemos assegurar que sabemos mais sobre o passado do que as pessoas que lá viveram. O historiador por ter uma visão ampla da questão e perceber os seus efeitos poderá reconstruir o relato de modo bem mais completo²⁷.

²⁶ JENKINS, Keith. *A história repensada*. São Paulo: Contexto, p. 19.

²⁷ *Ibid*, p. 31.

Finalizando, vimos então como as percepções dos atores mudam. Como elas são parciais e muitas vezes tendenciosas. O mesmo fato percebido de maneiras diferentes.

A Batalha Naval do Riachuelo, como fato histórico, continuará sempre a despertar o interesse dos historiadores profissionais. Ela

será sempre discutida com novas abordagens. Foi isso que tentei fazer com esse relato micro-histórico.

Compete ao historiador perceber essas tendências e procurar, na medida do possível, separar o que para ele tem pertinência e o que não tem.

Aí está exatamente a beleza da História.

Resenha

O Tenentismo na Marinha

André Figueiredo Rodrigues

Mestre e Doutorando em História pela Universidade de São Paulo. Professor de Metodologia do Curso de Letras das Faculdades Integradas de Ciências Humanas, Saúde e Educação de Guarulhos. Bolsista FAPESP e autor dos livros Como elaborar referência bibliográfica, Como elaborar citações e notas de rodapé e Como elaborar e apresentar monografias, publicados pela Associação Editorial Humanitas / FFLCH-USP.

CASCARDO, Francisco Carlos Pereira. *O Tenentismo na Marinha*. São Paulo: Paz e Terra, 2005

A publicação do livro *O Tenentismo na Marinha* traz a público importantes discussões sobre a participação da Marinha de Guerra nos processos revolucionários da década de 1920, que colocaram em xeque o domínio das oligarquias e dos "coronéis" no cenário político brasileiro.

Os "coronéis" não monopolizavam a cena política da Primeira República (1889-1930); outros grupos, expressando diversos interesses urbanos, também tiveram papel significativo na condução da política brasileira.

Notadamente, a partir da Primeira Guerra Mundial, a presença de setores urbanos (entenda-se "classe média") no âmbito político tornou-se mais visível, ao apoiar pessoas e movimentos que levantassem a bandeira do liberalismo, capaz de levar à prática as normas da Constituição e as leis do País, transformando a república das oligarquias em república liberal. Isso significava, entre outras coisas, eleições não fraudulentas e respeito aos direitos individuais.

Os ajustes e desgastes entre a oligarquia nas sucessões presidenciais ganharam novos contornos, pois a crítica à política do café-com-leite – alusão à aliança entre São Paulo (café) e Minas Gerais (leite), que se revezavam no poder político nacional – era intensa. Exemplo disso, ocorreu na disputa pela sucessão do Presidente Epitácio Pessoa. O eixo São Paulo-Minas lançou como candidato, em 1921, o Governador mineiro Artur Bernardes. O Rio Grande do Sul, sob a liderança de Borges de Medeiros, levantou-se contra essa candidatura denunciando o arranjo político como uma forma de garantir recursos para os esquemas de valorização do café, quando o País necessitava de finanças equilibradas. Os gaúchos, junta-

mente com outros Estados, lançaram como candidato de oposição o fluminense Nilo Peçanha.

Foi no curso da disputa eleitoral que veio à tona a insatisfação militar. Para as Forças Armadas, a candidatura de Artur Bernardes era antimilitar, devido à publicação de duas cartas, contendo ofensas aos militares e atribuídas a Bernardes, pelo jornal *Correio da Manhã*, em outubro de 1921. A veracidade das cartas não foi confirmada. Pouco antes das eleições de 1ª de março de 1922, dois falsários assumiram a autoria dos documentos. O episódio das epístolas falsas atribuiu a relação do futuro presidente com as Forças Armadas.

No entreato das disputas políticas, jovens aviadores navais da Ilha das Enxadas planejaram um ataque aéreo contra o Presidente da República Epitácio Pessoa e sua comitiva quando regressavam, em 28 de abril de 1922, de Petrópolis para o Rio de Janeiro.

Cumprir destacar que este fato, de maneira inovadora, deu início às rebeliões tenentistas – conhecidas assim porque teve como suas principais figuras oficiais intermediários do Exército: tenentes e capitães.

De modo inovador, a obra do Comandante Cascardo rompe com a visão dominante na historiografia, a de que o movimento tenentista se iniciou com a revolta do Forte de Copacabana, ocorrida no Rio de Janeiro em 5 de julho de 1922 e que deu origem ao episódio-símbolo do Tenentismo – os Dezoito do Forte. O Tenentismo começou dois meses e meio antes, com os aviadores navais, no episódio de 28 de abril de 1922.

A historiografia descreve, ainda, o Tenentismo como um movimento de jovens oficiais do Exército contra a corrupção polí-

tica da Primeira República, não considerando o que ocorreu em paralelo na Marinha.

A partir da questão "Teria a Marinha participado desse movimento, ou ele ficou restrito ao Exército?" (p. 25), Francisco Cascardo rompe o silêncio da Marinha, levando à oficialidade naval e aos interessados em geral o conhecimento que prestaram oficiais e praças ao Tenentismo, como o levante da Flotilha do Amazonas e a Conspiração Protógenes.

Valendo-se de uma ampla documentação, sobretudo inédita, o autor dividiu o livro em três partes. Na primeira – A Formação das Tormentas – apresenta os fatos que mais contribuíram para o surgimento do Tenentismo, como a insatisfação, nas Forças Armadas, gerada pelo Presidente Epitácio Pessoa, contrariando prática adotada desde a Proclamação da República, ao nomear ministros civis para as pastas militares.

Nessa primeira parte podemos acompanhar, ainda, o ambiente das disputas eleitorais que levou Artur Bernardes à Presidência da República em 1922.

A segunda parte – 1924: O Ano das Revoluções – apresenta as três contestações armadas partidas da Marinha contra o governo de Artur Bernardes: os levantes da Flotilha do Amazonas (a flotilha constituía-se de quatro pequenos navios apropriados para navegação fluvial) e do 27^a Batalhão de Caçadores, sediados em Manaus, e que conquistaram durante um mês as principais cidades do Amazonas; a Conspiração Protógenes e o Levante do Encouraçado *São Paulo* secundado pela Torpedeira *Goiás*.

Em 1924, enquanto irrompiam conflitos regionalizados no Norte e no Nordeste do Brasil, em São Paulo a onda revolucionária tenentista contou com a participação do Capitão-de-Mar-e-Guerra Protógenes Pereira Guimarães, que organizou, no Rio de Janeiro, um movimento de apoio aos revoltosos paulistas, que objetivava incitar levantes em diversos pontos da capital federal, pretendendo depor o governo; criar uma junta governativa; convocar uma Constituinte; e anistiar presos políticos. Descoberta a

conspiração, Protógenes foi preso. Em 1927 foi solto, sendo reformado em junho do ano seguinte. Tendo em vista a vitória da Revolução de 1930, foi nomeado ministro da Marinha em 1931.

O levante de maior ressonância na Marinha foi a revolta do Encouraçado *São Paulo*, liderada pelo Primeiro-Tenente Herculino Cascardo (pai do Comandante Francisco Carlos Pereira Cascardo), em novembro de 1924.

As histórias deste navio são contadas na terceira parte do livro – 1924: A Saga do Encouraçado *São Paulo*. Com narrativa instigante, o Comandante Cascardo nos mostra que depois de trocar tiros com as Fortalezas de Santa Cruz e Copacabana, em 4 de novembro, o *São Paulo* partiu para o alto-mar em direção ao Sul do Brasil, com a intenção de se juntar aos revolucionários do Rio Grande do Sul que se sublevavam contra o governo federal desde o mês de outubro, sob a liderança de Luís Carlos Prestes.

Devido a problemas climáticos, o navio não conseguiu aportar no litoral gaúcho. Com dificuldades para continuar sua jornada revolucionária, os tripulantes e o Primeiro-Tenente Herculino Cascardo partiram em direção ao Uruguai, onde solicitaram asilo político.

A ação travada pela embaixada brasileira para que o governo uruguaio aprisionasse os revoltosos e os entregasse para serem julgados no Brasil perpassa os últimos capítulos do livro, assim como a recepção oferecida pelos habitantes de Montevideu aos sediciosos brasileiros e as reportagens realizadas pela imprensa (uruguaia, argentina e brasileira) às ações dos tripulantes do Encouraçado *São Paulo*.

Como última tentativa revolucionária, 25 marinheiros partiram de Montevideu para Rivera – fronteira com o Brasil – num trajeto de 500 quilômetros, a fim de se unirem aos revoltosos gaúchos liderados pelo General Isidoro Dias Lopes, que estavam em Foz do Iguaçu. Os combates realizados em Galpones, descritos na obra como um dos mais trágicos do movimento tenentista, terminaram com a morte de 41 revoltosos, dos

quais 12 por degola, entre eles oito marinheiros. A saga dos tripulantes do Encouraçado *São Paulo* (membros da Marinha) terminou de maneira trágica.

Por estas histórias e outras contadas em suas mais de 800 páginas, a obra do Comandante Cascardo merece ser conhecida. O tema do Tenentismo, aliás, conhecido por sua faceta no Exército, é amplamente discutido por extensa bibliografia, que o vê como um dos fatos dominantes para a origem da "re-

volução brasileira" dos anos de 1930. O Tenentismo na Marinha analisa o movimento no momento de sua criação, ao realizar exame profícuo da multifacetada sociedade em que surgiu, em seus diferentes níveis de articulação, através do qual se percebe o calor da hora que provocou o aparecimento de marinheiros e oficiais que se sublevaram contra a ordem política vigente.

Eis, portanto, seus avanços e méritos no estudo do tema.

Documento

DOCUMENTO: Lágrimas Portuguesas

DATA: 1906

LOCALIZAÇÃO: Arquivo da Marinha – Serviço de Documentação da Marinha

RESUMO: Original manuscrito do livro *Lágrimas Portuguesas* contendo uma coletânea de poemas e crônicas de autores portugueses em homenagem aos mortos da explosão do Encouraçado *Aquidabã**.

* A explosão do Encouraçado *Aquidabã*, ocorreu na noite de 21 de janeiro de 1906, na Baía de Jacuacanga, Angra dos Reis (RJ), quando participava da comissão que estudava projeto para instalação de porto militar naquelas águas. Na explosão pereceram 112 homens, entre oficiais, guardas-marinha e praças. A causa da explosão foi aferida na pólvora cordite armazenada em paiol pouco refrigerado. O acidente, que causou grande comoção, foi noticiado tanto na imprensa nacional como internacional.

Um pae a outro pae ...

Um jornal brasileiro acaba de trazer no seu cahierimento a noticia de que entre os mortos n'essa horrivel catastrophe, que foi a explosão do couraçado Agulha Branca, figura o segundo tenente da armada Flavio Guimarães, filho estremenho de Sanctus e Rimas e dos mais forcados aos miseraveis de vossa que o Brasil tem produzido. Poeta como sempre, a destituição Flavio, n'uma das suas produções rimadas asseverou esta linda quindon:

A destituição não se cura...
Hoje não ha millhões de estrellas,
E grande a noite está clara
A gente tem poche velas...

Com a perda d'este filho deve ter-se feito noite, como a religião, na alma d'aquelle pae. Que essa noite possa abrandar-se com as naves hennegues e a nave participando em tua mancha dor e, visto que

A destituição não se cura,

que este pae amantissimo possa ver entre as mil milhões de estrellas que ha no céu, aquella que melhor lhe represente a filha amada, que no capitulo de castro pareceu!

Amos poetas, devem entender-se bem; e a canção de crônica tem assim uma limitação...

Lisboa 8 de Março
1905

Alberto Sousa

Documento

“Um pae a outro pae...

Um jornal brasileiro acaba de trazer ao meu conhecimento a notícia de que entre os mortos n’essa pavorosa catastrophe, que foi a explosão do couraçado Aquidaban, figura o segundo tenente da armada Horacio Guimarães, filho estremecido de Luiz Guimarães, o notável cantor dos Sonetos e Rimas e dos mais primorosos cinzeladores dos versos que o Brasil tem produzido. Poéta como seu pae, o desditoso Horacio, numa das suas produções rimadas escreveu esta linda quadra:

A distancia não separa...
No céu há milhões de estrellas,
E quando a noite está clara
A gente bem pode vel-as ...

Com a perda d’este filho deve ter-se feito noite, escura e caliginosa, na alma d’aquelle pae. Que essa noite possa achar-se com as nossas homenagens e a nossa participação em tamanha dôr e, visto que

A distancia não separa,

Que este pae amantíssimo possa ver entre essas “milhões de estrellas que há no céu”, aquella que melhor lhe represente o filho amado, que no espantoso desastre pereceu!

Ambos poétas, devem entender-se bem; e a saudade cruciante terá assim um lenitivo...

Lisboa 8 de Março
1906

Alberto Bessa”

