



---

**SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL**

*A revista NAVIGATOR é dirigida a professores, pesquisadores e alunos de História e tem como propósito promover e incentivar o debate e a pesquisa sobre temas de História Marítima no meio acadêmico.*

**As opiniões emitidas em matérias assinadas são de exclusiva responsabilidade de seus autores.**

**COMANDO DA MARINHA**

Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto

**SECRETARIA-GERAL DA MARINHA**

Almirante de Esquadra Airtton Teixeira Pinho Filho

**DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA**

Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>-EN) Armando de Senna Bittencourt

**Departamento de História**

Capitão de Fragata Pierre Paulo da Cunha Castro

**Departamento de Publicações e Divulgação**

Primeiro-Tenente (RM2-T) Luiz Cesário da Silveira do Nascimento

REVISTA NAVIGATOR

**[www.revistanavigator.com.br](http://www.revistanavigator.com.br)**

Editora Serviço de Documentação da Marinha  
Departamento de Publicações e Divulgação

Ilha das Cobras s/nº – Centro  
20091-000 – Rio de Janeiro – RJ

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

Tiragem: 1.500 exemplares

## CONSELHO EDITORIAL

- VA (Ref<sup>o</sup>-EN) Armando de Senna Bittencourt (IHGB/IGHMB)  
CMG (RM1-T) Edina Laura C. Nogueira da Gama (DPHDM/IGHMB)  
CF Pierre Paulo da Cunha Castro (DPHDM/Cemfhis)  
CC (T) Carlos André Lopes da Silva (DPHDM/IGHMB/Lemp)  
CT (T) Ricardo dos Santos Guimarães (DPHDM/SAB)  
CT (IM) Marcello José Gomes Loureiro (DPHDM/UFRJ)  
CT (AA) Jonei Coelho Muniz (DPHDM/IGHMB)  
CT (T) Daniel Martins Gusmão (DPHDM/UFS)  
Prof. Ms. Renato Jorge Paranhos Restier Junior (IGHMB/SME-RJ)  
1T (T) Anderson de Rieti Santa Clara dos Santos (DPHDM)  
1T (T) Sérgio Willian de Castro Oliveira Filho (DPHDM/Unicamp)

## CONSELHO CONSULTIVO

- VA (Ref<sup>o</sup>-EN) Armando de Senna Bittencourt (IHGB/IGHMB)  
Prof. Dr. Arno Wehling (IHGB/UGF)  
Prof. Dr. Cláudio de Carvalho Silveira (UERJ)  
Prof. Dr. Francisco Carlos Teixeira da Silva (Iuperj)  
CMG (RM1) Francisco Eduardo Alves de Almeida (IGHMB/PPGEM-EGN)  
Prof. Dr. Gilson Rambelli (UFS/SAB)  
Prof. Guilherme de Andrea Frota (IHGB/IGHMB)  
VA (Ref<sup>o</sup>) Helio Leoncio Martins (IHGB/IGHMB)  
Gen. (Ref<sup>o</sup>) Jonas de M. Correia Neto (IHGB/IGHMB)  
Prof. Dr. José Miguel Arias Neto (UEL)  
Prof. Dr. Marcos Guimarães Sanches (Unirio)  
Prof.<sup>a</sup> Dra. Maria Cristina Mineiro Scatamacchia (USP)  
Prof. Dr. Paulo André Leira Parente (Unirio)  
Cel. (Cav-R) Paulo Dartanham M. de Amorim (IGHMB)  
Dr. Petrônio Raimundo G. Muniz (FUNCEB)  
CA (RM1) Reginaldo Gomes Garcia dos Reis (EGN)

## INDEXADA POR / INDEXED BY

Latindex  
www.latindex.unam.mx  
Sumários de Revistas Brasileiras  
www.sumarios.org  
Diadorim  
http://diadorim.ibict.br

## EQUIPE EDITORIAL

### Diretor

CMG (Ref<sup>o</sup>) Milton Sergio Silva Corrêa

### Editor

1T (T) Sergio Willian de Castro Oliveira Filho

### Organização do dossiê

Eliane Moura da Silva  
Sergio Willian de Castro Oliveira Filho

### Identidade Visual

Edna Costa

### Editores Eletrônica

Felipe dos Santos Motta

### Capa

Felipe dos Santos Motta

### Revisão

Manuel Carlos Corgo Ferreira

### Revisão em inglês

CT (T) Adriana de Matos Peixoto Rogerio

### Web Designer

Célia Gutierrez

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.

– n.1 (jun. 1970) – n.20 (jun.1985) – n.20 (dez. 2014)

Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2005 – il.; 27cm.

Semestral

ISSN 0100-1248

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

1. Brasil – História Marítima – Periódicos

2. Brasil, Marinha – Periódicos. I. Brasil, Marinha, Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

II. Título: Subsídios para a história marítima do Brasil

CDD 359.00981

# Sumário

- 5      **APRESENTAÇÃO**
- DOSSIÊ TECNOLOGIA NAVAL E HISTÓRIA: CIÊNCIA, TÉCNICA E SUJEITOS**
- 9      **Apresentação do Dossiê**  
*Eliane Moura da Silva*  
*Sergio Willian de Castro Oliveira Filho*
- 13     **Transferência de tecnologia**  
*Élcio de Sá Freitas*
- 21     **O projeto de Brum da Silveira, ouvidor de Macau, de envio de carpinteiros chineses para os arsenais reais o Brasil**  
*Carlos Francisco Moura*
- 29     **Um engenheiro militar português em São Paulo: a trajetória de Daniel Pedro Müller e sua contribuição para a transição da engenharia militar para a engenharia civil na província paulista (1802-1841)**  
*José Rogério Beier*
- 43     **A modernização da Marinha Brasileira no início do século XX na visão da imprensa: os jornais *O Paiz* e *Correio da Manhã***  
*Gabriela Carames Beskow*
- 55     **A Marinha de Guerra na Amazônia: atuação e questões de modernização técnica (final do século XIX e início do XX)**  
*William Gaia Farias*  
*Pablo Nunes Pereira*
- 70     **A construção naval durante a Segunda Guerra Mundial**  
*Ludolf Waldmann Júnior*
- ARTIGOS**
- 85     **A influência norte-americana na Marinha brasileira e seus reflexos ao longo do século XX**  
*Misael Henrique Silva do Amaral*
- 94     **A Missão Médica Especial de caráter militar na Primeira Guerra Mundial**  
*Carlos Edson Martins da Silva*

109 **Fortificações na Amazônia**

*Graciete Guerra da Costa*

119 **Estratégias para produção de um inventário nacional do patrimônio cultural subaquático**

*Gilson Rambelli*

*Daniel Martins Gusmão*

**DOCUMENTO**

125 **Navios-Mineiros Varredores Classe C**

*Cláudia Lúcia Ferreira Vasconcellos*



**Capa** – Construção do Arsenal de Marinha na Ilha das Cobras, na década de 1920. Aquarela de Bruno Lechowski (1933).

**4ª Capa** – Corveta *Barroso*, incorporada à Marinha do Brasil em 2008, foi construída no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro a partir de um projeto nacional. Aquarela de Carlos Kirovsky (2010).



# Apresentação

Chegamos à vigésima edição de *Navigator* desde a retomada da publicação da revista no primeiro semestre de 2005. À época, a empreitada viabilizada pelo então diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha contou com a participação de diversos militares formados em História que buscavam incrementar a interlocução com o meio universitário e, ao mesmo tempo, estimular a produção de trabalhos sobre a História Marítima brasileira. Até aquele momento, a historiografia formal sobre a Marinha de Guerra mantinha-se restrita a alguns poucos temas revisitados com certa frequência, enquanto a miríade de atividades relacionadas ao uso do mar e das vias fluviais recebiam atenção apenas esporádica de historiadores. O relançamento de *Navigator*, depois de uma interrupção de vinte anos, abriu um canal regular dedicado exclusivamente a estudos sobre a maritimidade brasileira, a relação da Nação com o mar, congregando autores com pouco espaço nos periódicos acadêmicos e estimulando novas pesquisas sobre a História Marítima brasileira.

Esta é a décima primeira edição que vem na forma de dossiê, desta vez com o tema "Tecnologia Naval e História: ciência, técnica e sujeitos" e que conta com a organização da Professora Doutora Eliane Moura da Silva e do nosso editor. Completam a revista quatro artigos e a tradicional seção "Documento", que destaca três registros fotográficos da construção dos seis Navios-Mineiros e Varredores da Classe "Carioca", atividade que mobilizou o Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras na segunda metade da década de 1930. Seleção, descrição e análise das fotografias foram minuciosamente realizadas por Cláudia Lúcia Ferreira Vasconcellos, graduanda em História na Universidade Federal Fluminense. No artigo "A influência norte-americana na Marinha brasileira e seus reflexos ao longo do século XX", Misael Henrique Silva do Amaral trata da atuação da Missão Naval estadunidense na Marinha do Brasil, assunto praticamente ausente da historiografia produzida sobre as Forças Armadas brasileiras, principalmente se comparado com o destaque que recebem a Missão Francesa no Exército e na Força Pública de São Paulo. A Missão Médica enviada pelo Governo de Venceslau Brás como parte do esforço militar brasileiro durante a Primeira Guerra Mundial é destacada no artigo de Carlos Edson Martins da Silva, contra-almirante médico da Marinha

do Brasil. Interessa nesse minucioso estudo não somente a atuação dos profissionais de saúde brasileiros em um hospital de campanha montado em Paris nos momentos finais da Guerra, mas as circunstâncias da seleção dos médicos que compuseram aquele grupo. Graciete Guerra da Costa analisa a arquitetura militar edificada na Região Amazônica a partir do planejamento colonizador pombalino, com ênfase em cinco fortificações construídas no Vale do Amazonas. No sempre presente espaço para a Arqueologia Subaquática brasileira, temos o artigo do Professor Doutor Gilson Rambelli, atual coordenador do Laboratório de Arqueologia de Ambientes Aquáticos da Universidade Federal de Sergipe, e do Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Arqueologia da mesma universidade Daniel Martins Gusmão que demonstra a relevância da produção de cartas arqueológicas regionalizadas para a concepção de um Inventário Nacional do Patrimônio Cultural Subaquático.

Entraremos em 2015 revisitando a atuação da Marinha Imperial na Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, como parte das comemorações dos 150 anos da Batalha Naval do Riachuelo, o grande combate que opôs Forças Navais brasileiras e paraguaias. Assim, já convidamos os leitores para participar do dossiê que versará sobre a História Naval e Militar daquela guerra.

Uma boa leitura a todos...

**CONSELHO EDITORIAL**

# Dossiê Tecnologia Naval e História: ciência, técnica e sujeitos

---

*Élcio de Sá Freitas*

---

*Carlos Francisco Moura*

---

*José Rogério Beier*

---

*Gabriela Carames Beskow*

---

*William Gaia Farias*

*Pablo Nunes Pereira*

---

*Ludolf Waldmann Júnior*

Dozeis Tecnologia Naval e Marinha  
Técnicas, técnicas e assuntos

1	Introdução
2	Objetivos
3	Metodologia
4	Resultados
5	Conclusões
6	Referências
7	Apêndice
8	Bibliografia



# Apresentação do Dossiê

## **Eliane Moura da Silva**

*Professora do Departamento de História da Universidade Estadual de Campinas. Atualmente é Livre Docente MS-5 e coordenadora do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Estadual de Campinas.*

## **Sergio Willian de Castro Oliveira Filho**

*Doutorando em História Cultural pela Universidade Estadual de Campinas. Mestre em História Social pela Universidade Federal do Ceará. Pesquisador da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.*

Passepartout, acordado, contemplava, e não podia acreditar que atravessava o país dos hindus num trem do "Great peninsular railway". Parecia-lhe inverossímil. E contudo nada mais real. A locomotiva, dirigida pelo braço de um maquinista inglês e aquecida com carvão inglês, lançava sua fumaça sobre as plantações de algodão, de café, de noz moscada, de cravo e de pimenta.<sup>1</sup>

Com estas palavras Julio Verne expressaria, em 1874, a surpresa do criado francês de Phileas Fogg ao se ver atravessando a Índia em uma máquina que simbolizava, ao mesmo tempo, os avanços tecnológicos advindos da Revolução Industrial e a expansão imperialista das potências europeias em diversos recantos do mundo.

Na abrupta, porém confiante, corrida contra o tempo de Fogg - que deveria retornar à Inglaterra a tempo de vencer a aposta lançada no *Reform Club* de fazer um *tour* ao redor do mundo em 80 dias - Jean Passepartout conseguiu, por alguns momentos, refletir com incredulidade sobre como a mão e a máquina inglesa se esparramavam pelo mundo passando a fazer parte do cenário colonial e exótico das matérias-primas.

De certa maneira, a admiração de Passepartout e a convicção de Fogg na vitória da aposta (embasada na confiança do poder da locomotiva e dos navios a vapor), faziam parte de sentimentos também compartilhados por Verne a respeito dos avanços tecnológicos que sucediam-se em uma velocidade absurdamente nova à humanidade.

A esse respeito Jürgen Habermas escreveria quase 100 anos depois – em 1968 - ao apontar que o aceleração da introdução de novas técnicas desde o fim do século XIX esteve

inserida em uma tendência do capitalismo tardio que foi “a cientificação da técnica” a qual coadunou-se à “investigação nascida dos encargos do Estado, que fomenta em primeiro lugar o processo científico e técnico no campo militar”<sup>2</sup>.

Ante tais constatações de Habermas, provenientes de um debate com os escritos de Herbert Marcuse e Max Weber, lançamos aos leitores da “Revista Navigator: Subsídios para a História Marítima do Brasil” o presente dossiê, cujo tema é fonte de um debate inesgotável e sempre atual.

O ano de 2014 foi repleto de lançamento de publicações, produções de documentários e reportagens, realizações de congressos e eventos, dos quais buscou-se apresentar e discutir o centenário do início da Grande Guerra (1914-1918). Tal conflito representou o ápice dos anseios de Verne à modernização técnica iniciada no século anterior, assim como foi por ele que os Estados investiram, como nunca antes, em ciência e tecnologia voltada ao belicismo, conforme apontou Habermas. Porém, muito mais que isso, tal guerra apresentou-se ao mundo como símbolo de mudança paradigmática a respeito de termos tais como: desenvolvimento tecnológico e progresso, onde o otimismo exacerbado dos vários *Julios Vernes*, deram espaço ao olhar crítico de tantos outros estudiosos.

É com tal perspectiva crítica acerca da “Tecnologia Naval e História: ciência, técnica e sujeitos” que esperamos que tal dossiê possa contribuir e, para tal, o presente número da Revista Navigator contou com a contribuição de especialistas com formações diversas e de diferentes locais do Brasil.

O debate se inicia com o ensaio do Vice-Almirante Engenheiro Naval Élcio de Sá Freitas, que desenvolveu uma interpretação de alguns termos que tornaram-se bastante usuais no século XX e que precisam ser historicizados, tais como, “tecnologia”, “transferência de tecnologia” e “absorção de tecnologia”. Partindo da lavra de uma mão especializada na área de tecnologia naval, tal trabalho traz ao leitor um olhar apurado no que tange às atuais discussões de modernização técnica no meio militar.

Em seguida, temos o artigo do pesquisador Carlos Francisco Moura, que se debruçou sobre o projeto de envio de carpinteiros navais chineses ao Brasil Joanino e que foi colocado em prática por Miguel de Arriaga Brum da Silveira, Ouvidor Geral de Macau à época. Muitos desses trabalhadores especializados foram direcionados ao Arsenal Real do Rio de Janeiro e ao da Bahia. Desta maneira, tal artigo busca mapear todo o processo administrativo, repleto de negociações, que resultou nessa imigração no princípio do século XIX.

O historiador José Rogério Beier, aborda, a partir da trajetória biográfica do engenheiro militar português Daniel Pedro Müller, de que maneira se deu a transição da engenharia militar para a engenharia civil na Província de São Paulo durante primeira metade dos oitocentos. Beier discute como Daniel Müller contribuiu para a organização de uma escola destinada a engenheiros construtores de estradas na referida Província.

Adentrando em um outro campo de análise, o terceiro artigo do Dossiê, escrito pelo Prof. Dr. William Gaia Farias tendo como coautor o historiador Pablo Nunes Pereira, traz ao leitor as questões concernentes à modernização técnica da Marinha do Brasil na região amazônica ao final do século XIX e início do século XX. Em um contexto internacional de “corrida armamentista” que precedeu a Primeira Guerra Mundial, no Brasil desenvolveram-se debates sobre a necessidade de reformulações do Poder Naval brasileiro. Entretanto, desviando-se da discussão que enfatiza os projetos de aquisição dos poderosos *Dreadnoughts*, William Farias e Pablo Pereira enfatizam as discussões concernentes à Flotilha do Amazonas que necessitava de embarcações diferenciadas ante as condições geográficas da região e das finanças do país.

Coadunada a esta análise está o trabalho da Prof<sup>a</sup>. Dra. Gabriela Carames Beskow, que analisa os discursos antagônicos e/ou concordantes presentes em dois dos principais periódicos do Rio de Janeiro do princípio do século XX, o ‘Correio da Manhã’ e ‘O Paiz’, acerca do processo de modernização da Marinha brasileira lançado em 1904, reformulado em 1906 e efetivado com a aquisição da Esquadra de 1910.

Por fim, a 'Navigator' apresenta ao leitor o artigo do historiador Ludolf Waldmann Júnior, que discute em seu texto de que maneira se deu o processo de desenvolvimento da construção naval no Brasil na década de 1930 e durante a Segunda Guerra Mundial, tendo no centro de sua análise as conjunturas políticas nacionais e internacionais.

Ante a inexorabilidade das transformações que envolvem as ciências e as tecnologias, esperamos que as discussões lançadas pelo presente número da Revista Navigator possam constituir-se como mote a um debate crítico e constante acerca da referida temática.

Acima de tudo, encerramos essa breve apresentação fazendo, saudosamente, menção a Nicolau Sevcenko que afirmava alegoricamente que a transição do século XX para o XXI assemelhava-se a um passeio na montanha-russa no momento do *loop*, isto é, na síncope definitiva, no clímax da aceleração precipitada e assim lançou-nos um alerta:

A aceleração das inovações tecnológicas se dá agora numa escala multiplicativa, uma autêntica reação em cadeia, de modo que em curtos intervalos de tempo o conjunto do aparato tecnológico vigente passa por saltos qualitativos em que a ampliação, a condensação e a miniaturização de seus potenciais reconfiguram completamente o universo de possibilidades e expectativas, tornando-o cada vez mais imprevisível, irresistível e incompreensível. Sendo assim, sentindo-nos incapazes de prever, resistir ou entender o rumo que as coisas tomam, tendemos a adotar a tradicional estratégia de relaxar e gozar. Deixamos para pensar nos prejuízos depois, quando pudermos. Mas o problema é exatamente esse: no ritmo em que as mudanças ocorrem, provavelmente nunca teremos tempo para parar e refletir, nem mesmo para reconhecer o momento em que já for tarde demais.<sup>3</sup>

Atentos ao alerta de Sevcenko, esperamos que este Dossiê auxilie em uma discussão crítica sobre a técnica. Isto é, que se faça uma análise das inovações tecnológicas e científicas levando-se em consideração seus impactos, efeitos e desdobramentos.

Boa leitura!

---

<sup>1</sup> VERNE, Julio. *A volta ao mundo em 80 dias*. Tradução de Teotonio Simões. 2000. Disponível em <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/ph000439.pdf>>. Acesso em 15NOV2014. p. 186.

<sup>2</sup> HABERMAS, Jürgen. *Técnica e ciência como "Ideologia"*. In. Os pensadores. Vol. XLVIII. São Paulo: Abril, 1975. p. 72.

<sup>3</sup> SEVCENKO, Nicolau. *A corrida para o século XXI: No loop da montanha-russa*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001. pp. 16-17.

Dozeis Tecnologia Naval e Marinha  
Técnicas, técnicas e assuntos

1. Introdução

2. Objetivos

3. Metodologia

4. Resultados

5. Conclusões

6. Referências

7. Anexos

# Transferência de Tecnologia\*

## Elcio de Sá Freitas

*Vice-Almirante Engenheiro Naval reformado. Master of Science in Civil Engineering e Naval Engineer pelo Massachusetts Institute of Technology. Na década de 1990 exerceu, por cinco anos, o cargo de Diretor de Engenharia Naval da Marinha do Brasil. Autor do livro "A busca de grandeza", sobre o tema tecnologia, lançado em dezembro de 2014.*

### RESUMO

Transferência de tecnologia é locução que há muito transpôs o campo técnico-científico e chegou ao vocabulário comum. Nessa evolução, seu real significado ficou amplo e impreciso, e sua aplicação muito mais geral. Em particular, tornou-se importante elemento de marketing em negociações de países de vanguarda com os de desenvolvimento tardio. Neste artigo, abordam-se vários aspectos implícitos em transferência de tecnologia e princípios básicos para sua negociação visando desenvolvimento e defesa.

**PALAVRAS-CHAVE:** Tecnologia; Transferência de tecnologia; Independência tecnológica

### ABSTRACT

Technology transfer is an expression that has passed from the technical-scientific vocabulary to the common language. In this evolution, its meaning became broader and not clearly defined, and its application much more general. In particular, technology transfer became an important marketing element in negotiations between developed and undeveloped countries. In this article, several aspects implied in technology transfer are examined, as well as basic principles for technology transfer negotiations in development and defense projects.

**KEYWORDS:** Technology; Technology transfer; Technological independence

## TECNOLOGIA

### *Significado*

A capacidade de criar e desenvolver conhecimentos e de aplicá-los para produzir bens materiais sempre foi parte da vida humana. Ainda assim, durante muitos séculos certamente não houve uma palavra ou expressão para designar essa capacidade. No mundo ocidental, ela deve ter sido cunhada pelos gregos, combinando os termos *technikós* (arte, ofício) e *logos* (tratado, estudo).

As palavras têm vida. Vivem no tempo e no espaço, varando séculos e percorrendo países. Em sua vida, frequentemente transformam-se ou incorporam novos significados. Convém examinar algumas definições atuais da palavra *tecnologia*:

1. ramo do conhecimento que trata da criação e uso de meios técnicos, e de sua inter-relação com a vida, a sociedade e o meio ambiente, e que abrange as artes industriais, a engenharia, a ciência aplicada e a ciência pura.
2. um processo, invenção ou método, científico ou industrial.
3. a soma dos meios com os quais grupos sociais conseguem os objetos materiais de suas civilizações.

---

\* Artigo recebido em 2 de outubro de 2013 e aprovado para publicação em 13 de outubro de 2014.

4. produção, modificação, uso e conhecimento de ferramentas, técnicas, engenhos, sistemas e métodos de organização para solucionar um problema, melhorar a solução preexistente de um problema, atingir um objetivo, manipular uma relação de entrada/saída aplicada ou de realizar uma função específica.

5. a aplicação prática de conhecimento, especialmente numa dada área.

6. a capacidade dada pela aplicação prática de conhecimento.

7. um modo de realizar uma tarefa, especialmente usando-se processos, métodos ou conhecimentos técnicos.

8. a aplicação de ciência, especialmente para propósitos industriais ou comerciais.

Das definições acima, algumas são mais abrangentes, como a primeira e a terceira. As outras são mais estritas ou específicas. O conjunto acima, ou um outro equivalente, é que exprime suficientemente bem o significado da palavra *tecnologia*. Deve ser usado em qualquer exame não superficial do presente tema.

### **Vulgarização do Termo**

Ainda que muito importante em qualquer sociedade, a palavra *tecnologia* nasceu no vocabulário especializado. Porém, nos últimos 50 anos, penetrou no vocabulário popular, até mesmo fora dos países de vanguarda. Aí aparece mais e mais. Esse processo de vulgarização decorreu basicamente de três fatores interagentes: o ritmo exponencial da criação e uso da tecnologia; o rápido progresso em telecomunicações; e o comércio internacional. Este último sempre foi o elemento essencial no intercâmbio de valores culturais e econômicos dos povos.

Nesse processo de vulgarização da palavra tecnologia, é inevitável que seus significados mais abrangentes se obscureçam. Predominam outros, mais imediatos e perceptíveis, e também convenientes a propósitos comerciais. Tal fato não é irrelevante, pois tem consequências importantes sobre decisões nacionais de países de desenvolvimento tardio, mas que buscam recuperar o tempo perdido.

### **Geração de Tecnologia: A Cadeia Tecnológica**

Para melhor compreender a natureza das questões tecnológicas, não basta examinar um competente conjunto de definições de tecnologia, como o que se alinhou acima. É indispensável considerar como a tecnologia é gerada.

Exceto em casos triviais, tecnologia é uma longa cadeia de conhecimentos e recursos. Vai desde especulações de ciência pura e técnicas de ciência aplicada até procedimentos, métodos e aparelhagens finais. Entre esses extremos situa-se uma longa sequência de intuições, ideias, estudos, tentativas, dados teóricos e experimentais, métodos lógicos e semiempíricos, projetos, laboratórios, materiais, instrumentos, ensaios, testes, maquinaria, fabricações, instalações de prova, resultados, avaliações, alterações, correções etc., necessários para criar, desenvolver, produzir, aprovar, operar e manter um sistema, processo ou produto. Para ser construída, essa cadeia tecnológica requer capital, organização, materiais, esforços e talentos em vários níveis. Não raramente, inclui insucessos.

### **TRANSFERÊNCIA DE TECNOLOGIA**

#### ***Origem, Expansão e Caráter***

Há 50 anos o termo *tecnologia* extravasou-se do vocabulário especializado para o popular, mesmo nos países de desenvolvimento tardio, impelido pela explosão tecnológica, pelas telecomunicações e pelo comércio internacional. Uma ou duas décadas depois, o mesmo aconteceu com a expressão *transferência de tecnologia*. Nessa nova invasão, os principais impelidores certamente foram o comércio internacional e os países de desenvolvimento tardio, ansiosos por reduzir seu atraso. Tal ânsia gera procura de soluções rápidas.

Não sabemos quando e como se criou a expressão *transferência de tecnologia* (*technology transfer*). Gerada no mundo anglo-saxônico, talvez tenha quase um século. Quando usada nas relações entre grupos técnico-científicos em estágios não muito

dísparos de desenvolvimento, estes sabem muito bem o que ela significa em cada negociação. Mas o mesmo não tende a acontecer quando há grande defasagem tecnológica entre as partes negociadoras.

Como quase todas as palavras, *transferência* tem várias acepções nas línguas inglesa e portuguesa. Porém, todas denotam processos relativamente simples, completos e quase imediatos. Este caráter da palavra *transferência* — aliado à imprecisão do significado vulgar de tecnologia, ao desconhecimento sobre geração de tecnologia e ao anseio por progresso tecnológico — torna a expressão *transferência de tecnologia* extremamente sedutora e eficaz em negociações de países de vanguarda com os de desenvolvimento tardio, e pode diminuir os benefícios que esses últimos esperam com a pretendida transferência.

Transferência de tecnologia pode parecer um atalho rápido para obter-se algo que de outra forma se obteria lentamente e a duras penas. Tem forte atração comercial. Mas é apenas uma possibilidade de absorvermos tecnologia, dependendo das circunstâncias e do empenho, organização e capacidade de absorvê-la.

### **Transferência Versus Absorção de Tecnologia**

Nas transações envolvendo tecnologia há uma direção e dois sentidos: para a parte detentora da tecnologia trata-se de *transferência*; mas para a receptora trata-se de *absorção*.

O que é absorver tecnologia? É obter alguns dos elos da cadeia tecnológica que a gerou, e em particular os elos finais: produção, operação, manutenção. Essa absorção frequentemente é útil e indispensável. Mas não significa geração nem domínio de tecnologia. E pode não ser grande impulso para ascensão tecnológica.

### **Profundidade de Absorção**

Para utilizar repetitivamente um sistema ou processo, ou fabricar um produto, basta possuir os elos finais de sua cadeia tecnológica. Nesse caso, a absorção de tecnologia

será superficial, embora útil e até indispensável. Atenderá a necessidades imediatas.

Importante é a profundidade da pretendida absorção de tecnologia. Se for superficial, não dará ao receptor a possibilidade de evoluir por si mesmo. Essa é a situação que melhor atende aos interesses da parte que transfere a tecnologia. Frequentemente é aceitável para o receptor, pois sempre constitui um avanço. Porém é avanço para nova estagnação.

Absorver tecnologia sem penetrar em sua base técnico-científica e daí gerar tecnologia própria é dar um passo e novamente estagnar. É continuar dependente.

Absorções profundas de tecnologia reduzem dependências, mas normalmente só ao receptor interessam. Portanto, raramente ocorrem. Dificilmente interessarão ao contratado, exceto se oferecerem raras oportunidades políticas e estratégicas, e se não envolverem tecnologias novas. Por outro lado, o receptor precisará ter empenho, capacidade técnica, organização, capital e estabilidade empresarial para absorver profundamente uma tecnologia importante. Ela terá que ser básica para a estratégia do receptor a médio e longo prazo, e para a correspondente política tecnológica nacional.

O empenho em absorver tecnologia começa por estabelecerem-se cláusulas e especificações contratuais apropriadas, embora de eficácia sempre limitada por conveniências comerciais e políticas que existam, mas que podem desaparecer durante um longo contrato.

A capacidade de absorver tecnologia é o capital técnico-gerencial acumulado, não desfeito por desagregação de equipes ou perda de memória técnica. Esses fatores tendem a ocorrer quando o progresso tecnológico é descontínuo.

Consórcios de firmas nacionais com estrangeiras e participação estrangeira em firmas nacionais podem ser meios importantes de absorver tecnologias. Podem despertar a iniciativa empresarial e elevar o nível e a diversidade de produtos de uso civil. Mas também podem resultar em pouco mais que montagem de componentes importados. Além disso, há o risco de alienarem-se realizações nascentes e inventividade da firma

nacional, gradativamente eliminadas da linha de produção. É indispensável grande interesse comercial da firma estrangeira em permitir a absorção de tecnologia, bem como capacidade, conveniência e vontade da firma nacional para realizá-la.

### **Obsolescência. Tecnologias Novas. Ascensão Tecnológica**

Outra questão importante é a obsolescência de tecnologias. Ela tende a ocorrer cada vez mais rapidamente.

Como tecnologia é poder, dificilmente o detentor de uma tecnologia nova permitirá sua absorção, mesmo que ela não propicie poder avassalador. Aos que aspiram a ascender, só resta tentar absorver tecnologias maduras, mas ainda não obsoletas e, com esforço próprio, partir dessa base para um novo e mais elevado patamar. Para isso é necessário articular, estimular, utilizar e desenvolver o setor técnico-científico-industrial do País. E o melhor modo de fazê-lo é incluir esse setor em empreendimentos de alta densidade tecnológica. Aí se destaca a obtenção de produtos e sistemas de defesa com projeto e construção nacionais. Projetos estrangeiros excluem inevitavelmente nosso sistema técnico-científico-industrial.

### **Domínio de Tecnologias**

Num mundo materialista, tecnologias são tidas como valores supremos. São intensamente cultivadas pelos países de vanguarda. Os de desenvolvimento tardio anseiam por conquistar seu domínio. Mas dominar uma tecnologia é realmente conhecer e possuir todos os elos de sua cadeia tecnológica. Esta, como já vimos, é longa, complexa e dispendiosa, empregando organizações e recursos humanos e materiais forjados em décadas de progresso técnico-científico-industrial.

Dominar tecnologias importantes dá o poder de aperfeiçoá-las e possivelmente gerar outras mais novas. É de fato o caminho para independência em determinados setores de atividades, e para inteligente dependência mútua com países de vanguarda. No entanto, para países de desenvolvimento

tardio, apresenta formidáveis desafios. Portanto, esses desafios deverão ser judiciosamente selecionados e sequenciados. Caso contrário, todo o esforço de gerar tecnologias importantes poderá fracassar.

### **Modalidades de Transferência de Tecnologia**

Várias modalidades de transferências de tecnologia já existiam bem antes de cunhar-se e vulgarizar-se a expressão *transferência de tecnologia*. Elas ainda existem e são designadas por termos específicos que exprimem claramente seu significado em cada caso. Em certos empreendimentos, essas modalidades podem combinar-se vantajosamente. Porém, nenhuma delas, nem o seu conjunto, é suficiente para contínua ascensão tecnológica. Esta só pode ser obtida por esforço próprio, vontade firme, decisões inteligentes, tempo e continuidade. Porém, continuidade é o que mais nos falta.

As designações específicas das modalidades de transferência de tecnologia continuam a ser usadas, mas em divulgações públicas tendem a ser substituídas pela expressão *transferência de tecnologia*, mais abrangente e imprecisa, porém eficaz como instrumento de *marketing*.

#### *Licenciamento*

A negociação para conhecer e usar um processo, invenção ou método industrial denomina-se *obtenção de licença* do proprietário. As prováveis vantagens no seu uso podem ser objetivamente comparadas com as taxas a pagar, *royalties*, e as correspondentes condições contratuais. Neste caso, o significado de *tecnologia* é o da definição nº 2. A obtenção de licenças para fabricação tem sido um dos modos mais frequentes de transferência de tecnologia. Entre nós, essa modalidade de transferência de tecnologia tornou-se frequente, e seu uso foi importante item no total de pagamentos nacionais ao exterior.

#### *Instrução e Treinamento*

A capacitação num modo de realizar uma tarefa, especialmente usando-se processos, métodos ou conhecimentos técnicos, pode



ser obtida de seu possuidor mediante um *contrato de instrução e treinamento*, parte integrante, ou não, de um outro contrato para obterem-se equipamentos ou construir uma fábrica, navios, etc. Como no parágrafo logo acima, o que se negocia é objetivamente perceptível e bem avaliável. Este caso corresponde ao significado 7 da palavra *tecnologia*. Na Marinha, utilizamos esta modalidade de transferência de tecnologia na década de 1970, para obter quatro modernas fragatas da classe *Niterói*, projetadas e construídas no Reino Unido, e para construir duas outras da mesma classe no Brasil. Aí se incluiu a instrução e treinamento para a construção no País, e também o fornecimento de ampla e excelente documentação técnica, base para o projeto nacional das corvetas classe *Inhaúma* nos anos 1980 e da corveta *Barroso* pouco depois. Esses foram os primeiros e únicos navios de guerra projetados no Brasil em todo o período republicano. Também usamos essa modalidade de transferência de tecnologia para construir no Brasil quatro submarinos IKL-209 da classe Tupi, entre 1985 e 2003. Porém, tanto no contrato para obtenção das fragatas *Niterói* como no que assinamos para obter os submarinos classe *Tupi*, a expressão *transferência de tecnologia* raramente foi mencionada.

#### *Investimento Direto*

Outra modalidade muito usada de transferir tecnologia é o *investimento direto*. Neste caso, uma empresa tecnologicamente mais avançada adquire parcial ou totalmente as ações de uma outra, e nela passa a empregar seus conhecimentos, ferramentas, técnicas, engenhos, sistemas e métodos de organização. Esta modalidade abrange as definições 4 e 7 de tecnologia e também inclui treinamento de pessoal. No projeto e construção das corvetas classe *Inhaúma* e *Barroso*, o caso mais importante desse tipo de modalidade foi a fabricação parcial no Brasil de engrenagens redutoras principais pelo consórcio teuto-brasileiro Renk-Zanini, depois transformado na empresa Renk-Zanini S.A. Equipamentos Industriais. Outra ocorrência importante foi a fabricação nacional de baterias propulsoras para submarinos, entre 1985 e 1995. Neste caso, porém,

a firma estrangeira fornecedora de tecnologia acabou retirando-se do Brasil, provavelmente por insuficiência de mercado.

#### *Assistência Técnica*

Assistência técnica pode ser uma das modalidades mais eficazes de transferência de tecnologia quando o propósito for contínua ascensão tecnológica. Ela também se aplica frequentemente a realizações menos ambiciosas.

Ocorre assistência técnica quando uma unidade do setor técnico-científico-industrial de um país recorre a uma entidade do exterior para superar dificuldades específicas ou garantir a qualidade em um ou mais elos de uma cadeia tecnológica em que já esteja atuando ou progredindo por esforço próprio.

Neste caso, a parte receptora tem conhecimento e experiência resultante do seu esforço, e portanto pode bem avaliar, selecionar e absorver a capacidade que a assistência técnica promete. Graças ao que já realizou, a equipe receptora de tecnologia pode ser essencialmente ativa e bem preparada, tendendo a extrair o máximo proveito no contato com uma fonte tecnologicamente mais avançada. Além disso, o objeto da transferência de tecnologia mediante assistência técnica, por ser restrito, pode ser melhor delineado. Permite avaliar previamente as vantagens a obter diante do preço a pagar e, durante a pretendida transferência, a ajuda que realmente estiver sendo obtida.

Na Marinha, utilizamos assistência técnica para ascender tecnologicamente em projeto de navios de superfície e de submarinos entre 1980 e 2000. Começando com um pequeno grupo de engenheiros que haviam projetado o Navio-Escola *Brasil*, jovens em maioria, conseguimos assistência técnica estrangeira para os primeiros ciclos do projeto das corvetas *Inhaúma*. Daí em diante prosseguimos sozinhos até o final do empreendimento e passamos a um patamar mais complexo: o primeiro projeto nacional de submarino, denominado SNAC-1.

Iniciamos o projeto SNAC-1 com um núcleo de engenheiros extraído do projeto das corvetas *Inhaúma*. Ele estudou a documentação técnica de nossos submarinos em

operação e interagiu com o Estado-Maior da Armada na formulação de requisitos de operação iniciais para o SNAC-1. Daí passamos a receber assistência técnica para treinamento em projeto de submarinos, inicialmente no Brasil e depois na Alemanha, conseguida como parte do contrato para a obtenção dos submarinos IKL de projeto alemão, dos quais um foi construído na Alemanha e quatro no Brasil. Terminado o treinamento, iniciou-se formalmente o projeto do submarino SNAC-1, mas agora com um novo contrato em que a assistência técnica passou a ser seletiva, constando de solicitações específicas de aconselhamento técnico, à medida em que necessidades importantes fossem aparecendo. Assim progredimos até a fase em que precisávamos contratar sistemas e equipamentos principais, e conseqüentemente obter as verbas necessárias. Infelizmente aí se iniciou longo período de crise econômico-financeira nacional e retração obrigatória da Marinha. O projeto teve que ser cancelado. A equipe se desfez e pouco restou da tecnologia obtida, não utilizada durante longo tempo. Felizmente o mesmo não aconteceu com a tecnologia em navios de superfície, graças ao projeto da corveta *Barroso*, derivado da *Inhaúma*.

#### *Assistência Mútua*

A rigor, não existe uma denominação consagrada para este tipo de modalidade. Ela ocorre quando duas ou mais instituições, empenhadas num mesmo tipo de tecnologia e em níveis não muito díspares, identificam vantagens em trabalhar conjuntamente e transferir entre si os resultados obtidos. Esta é provavelmente a modalidade que melhor se coaduna com a denominação *transferência de tecnologia* e pretensões a contínua ascensão tecnológica. Ainda assim, não se pode esperar que a confluência de interesses que a gerou seja suficientemente duradoura.

## **INDEPENDÊNCIA TECNOLÓGICA**

### ***Finalidade, Significado e Implicações***

A finalidade de qualquer independência tecnológica é desenvolvimento e defesa.

O que significa ter independência tecnológica? Significa dominar uma ou várias tecnologias modernas e, para cada uma, *utilizar livremente* todos os elos da sua cadeia, com todos os seus insumos intelectuais e materiais.

Em tecnologias complexas, conhecer e combinar todos os elos e insumos já é um grande feito. Possuí-los depende de conhecê-los, mas também de tê-los como recursos naturais. Utilizá-los livremente depende de capital para industrializar a tecnologia e mercados abertos para seus produtos. Se estes forem essencialmente estratégicos, a utilização estará sujeita a pressões internacionais e será relevante questão diplomática. Caso não se supere esse impasse, não se atingirá o propósito final de qualquer grande esforço tecnológico, que é sua utilização prática e obtenção de constantes proveitos.

Quando a tecnologia é complexa, mas seus produtos não são estratégicos, a possibilidade de real independência tecnológica é maior. E talvez não seja então indispensável total independência, pois há elos e insumos fornecidos internacionalmente. Ainda assim alguns deles são produzidos por pouquíssimas fontes e poderão ser negados diante de questões político-econômicas que venham a surgir.

Dominar uma tecnologia e não conseguir utilizá-la livremente será perda de capital, tempo e esforço investido. E se a utilização for mínima, as equipes tenderão a envelhecer e desfazer-se, os recursos materiais escassearão e a própria tecnologia, sem inovações, poderá tornar-se obsoleta. Este fenômeno ocorre até mesmo quando não se chega a dominar uma tecnologia.

### ***Independência Versus Redução de Dependências***

Independência tecnológica é propósito a perseguir somente em casos críticos. Se perseguido imoderadamente, poderá resultar em colapso financeiro e malogro do desenvolvimento como um todo. Em geral, o possível e indispensável é uma bem planejada redução de dependências.

Redução bem planejada e contínua de dependências requer escolhas de rumos e se-

quências tecnológico-industriais compatíveis com os recursos necessários e os previsivelmente disponíveis. Deve ser a prioridade principal de um país como o nosso. É impossível realizá-la sem formar e utilizar retaguardas técnicas em níveis crescentes, até os mais altos escalões governamentais.

Com todas essas implicações, independência tecnológica tem que ser um propósito constante, mas realista. É um fim que só poderá ser atingido por uma rota de redução gradual de dependências, geração de desenvolvimento e consequente fortalecimento no cenário internacional.

### **Nascedouros e Desenvolvimento de Tecnologias**

Onde costuma iniciar-se uma cadeia tecnológica? Como vimos neste artigo, ela é longa e complexa, exigindo recursos intelectuais e materiais diversos e de lenta maturação. No nascedouro da cadeia tecnológica predominam os recursos intelectuais. Mas à medida que ela avança, são indispensáveis grandes investimentos, mesmo diante da possibilidade de insucesso. Assim, o nascedouro é normalmente uma instituição de ensino ou pesquisa, ou uma pequena empresa, mas o desenvolvimento ocorre em grandes firmas, laboratórios e instalações de testes e avaliações. Há casos em que a pequena empresa geradora consegue crescer e permanecer na cadeia tecnológica que gerou. Porém o mais provável é que seu controle acionário passe para outra firma com o capital e o porte necessários para chegar aos produtos finais e comercializá-los. Se esta última for estrangeira, ou mesmo uma empresa nacional sem vocação tecnológica, haverá natural tendência de a tecnologia autóctone gradualmente ser substituída por outra importada. Para minimizar este risco, é indispensável uma política tecnológico-industrial inteligente e atuante.

### **Questão Capital**

Em termos nacionais, transferência de tecnologia tem dois aspectos distintos: o primeiro é sua ocorrência frequente como instrumento de *marketing* e de atualizações

de empresas; outro é sua utilização como elemento auxiliar para contínua ascensão tecnológica, particularmente em grandes programas de desenvolvimento e defesa. O segundo aspecto é capital.

A questão mais essencial, urgente e complexa em programas de desenvolvimento e defesa é não desnacionalizar nossa indústria de defesa e decidir bem sobre associações tecnológicas com o exterior. Envolve a indústria e o Governo. Requer análises sucessivas de casos, cada uma servindo de base às seguintes, em contínua acumulação de conhecimento e experiência.

Uma empresa tende a falir ou desnacionalizar-se quando a demanda de seus produtos e as condições atuais são insuficientes para cobrir custos de operação, fazer investimentos e gerar lucros. Se a indústria for exclusivamente de defesa, cabe ao Governo — seu único cliente e responsável pela defesa do País — detectar tempestivamente essa situação, analisá-la e tomar providências. Essa ação óbvia ocorre em países de vanguarda.

Para agilidade e eficiência, a indústria de defesa deve ser prioritariamente privada. Portanto, pode falir ou ser vendida a estrangeiros. Se falir, se abrirá um flanco em nossa defesa, a não ser que outra nacional a substitua. Vendida a estrangeiros, haveria investimento direto do exterior e produtos tecnológicos inicialmente mais avançados. Mas esse progresso aparente seria um retrocesso real. Voltaríamos a ter o exterior como nossa Base Industrial de Defesa. Tecnologias recentes ficariam no exterior. Em geral, pouco ou nenhum interesse haveria em projetar ou fabricar aqui componentes críticos. Embora com produtos inicialmente mais avançados, mas com participação nacional sem alta densidade tecnológica, cessaria nosso esforço para crescente autonomia. Decisões estratégicas sobre nosso desenvolvimento e defesa seriam feitas no exterior. Por conveniências políticas ou econômicas, seríamos cerceados — contingência sempre existente —, mas sem ter cultivado a capacidade de superar cerceamentos. Haveria, enfim, uma aparência moderna para uma dependência antiga. Todas estas considerações também



se aplicam, embora abrandadas, a indústrias de defesa com produtos não exclusivamente bélicos.

A desnacionalização da indústria de defesa frustra aspirações de desenvolvimento e garantia de soberania e patrimônio. Porém, isolada, nossa indústria de defesa não atingirá altos níveis. São necessárias associações tecnológicas com o exterior. Que tipos de associações? Quando são necessárias? Como realizá-las? Respostas a essas perguntas demandam análises em centros civis e militares de estudos de defesa, mas com participação direta da indústria de defesa. Cabe ao Ministério da Defesa solicitá-las. Alguns princípios são claros:

*Finalidade.* A finalidade de absorver tecnologia é progredir tecnologicamente por esforço próprio, mesmo após cessada a associação com o exterior. Para isso é indispensável participação intensa do setor técnico-científico nacional.

*Cautela.* Não existem soluções garantidas. Entre nações ou empresas, espere-se apenas cordialidade e interesses convergentes durante algum tempo. Resista-se a *slogans* sedutores de *marketing* ("transferências de tecnologia", "saltos tecnológicos", "plataformas de exportação", etc.).

*Esforço.* Não existem boas soluções sem esforço próprio, inteligente e contínuo.

*Potencial.* Para absorver tecnologia, incluam-se pessoas já com o máximo possível de conhecimento, experiência e estabilidade, tanto no setor empresarial como no segmento técnico-científico. Mais aprende quem mais sabe.

*Flexibilidade.* É difícil prever as possíveis contingências, favoráveis ou não, de uma associação tecnológica com o exterior. Convém haver cláusulas contratuais que permitam flexibilidade para superá-las ou explorá-las. Quanto maior o porte, valor e duração prevista para a associação tecnológica, mais necessária será a flexibilidade.

*Poder Decisório.* O real poder decisório não é diretamente proporcional ao capital financeiro. Depende muito do capital intelectual, sempre maior no país mais avançado.

*Modalidade.* A modalidade escolhida deve ser a que melhor atenda ao conjunto de princípios acima. Há várias modalidades de associação tecnológica: instrução e treinamento, assistência técnica ocasional, assistência técnica intermitente, assistência técnica constante, fabricação sob licença, *joint venture*, assistência mútua e participação acionária. Nesta última, há que atentar-se muito à questão do real poder decisório.

# O projeto de Brum da Silveira, ouvidor de Macau, de envio de carpinteiros chineses para os arsenais reais do Brasil\*

**Carlos Francisco Moura**

*Acadêmico Efetivo da Academia de Marinha (Lisboa), Acadêmico de Número da Academia Portuguesa da História, Sócio Correspondente Estrangeiro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Sócio Correspondente do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso, do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais, do Instituto Histórico e Geográfico de Goiás e Sócio da Sociedade Brasileira de História da Ciência.*

## RESUMO

O acesso a documentação inédita do Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa) possibilitou-nos conhecer o trabalho pioneiro do ouvidor-geral de Macau, Miguel de Arriaga Brum da Silveira, na implementação de envio de trabalhadores chineses para o Brasil durante o período em que a Corte esteve estabelecida no Rio de Janeiro (1808-1821). E particularmente de um projeto em que muito se empenhou, de envio de carpinteiros navais chineses para o Arsenal Real do Rio de Janeiro e também para o da Bahia. Falta ainda documentar quantos efetivamente chegaram ao Brasil, e que rumos tomaram.

**PALAVRAS-CHAVE:** Carpinteiros navais chineses; Ouvidor Brum da Silveira; Arsenal Real da Marinha; Macau

## ABSTRACT

Access to unpublished documentation of the Arquivo Histórico Ultramarino (Lisbon) enabled us to meet the pioneering work of the “Ouvidor” of Macau, Miguel de Arriaga Brum da Silveira, implementation of sending Chinese workers in Brazil, during the period in which the Court was established in Rio de Janeiro (1808-1821). And particularly in a project that has engaged in sending Chinese naval carpenters for the Royal Arsenal of Rio de Janeiro and also to Bahia. It remains to document how effectively reached Brazil, and took directions.

**KEYWORDS:** Chinese Naval Carpenters; “Ouvidor” Brum da Silveira; Royal Navy Arsenal; Macao

A pesquisa *Chineses e Chá no Brasil no início do século XIX* (Lisboa, 2012) possibilitou-nos a publicação de alguns documentos do Arquivo Histórico Ultramarino até então inéditos, sobre o projeto de envio de carpinteiros navais chineses para o Brasil, elaborado por Brum da Silveira, ouvidor-geral de Macau.

Miguel de Arriaga Brum da Silveira nasceu na Vila da Horta, Ilha do Faial, Arquipélago dos Açores, em 22/3/1776. Formou-se em leis pela Universidade de Coimbra, e foi nomeado em 1800 juiz do crime do Bairro da Ribeira, em Lisboa. Pouco depois foi promovido a desembargador de agravos da Casa da Suplicação do Brasil. Em 1802 foi transferido para Goa como

\* Artigo recebido em 10 de abril de 2014 e aprovado para publicação em 22 de outubro de 2014.

desembargador da Relação da Índia, e a seguir, para Macau, para exercer o cargo de ouvidor-geral. Seu biógrafo Pe. Manuel Teixeira assim resume sua gestão: "Dotado de talento superior, Arriaga foi, até à sua morte, em 1824, a alma de todos os empreendimentos realizados em Macau." (Teixeira, 1996, p. 29).

Os amplíssimos poderes com que Brum da Silveira exercera a Ouvidoria foram destacados na carta que, em 5/12/1837, o Leal Senado de Macau dirigiu ao governador-geral da Índia Portuguesa.

"Parece incrível, mas é facto visto em nossos dias, principalmente quando a corte estava no Rio de Janeiro, um Ouvidor fazer a guerra e conceder a paz, entabular negociações e fazer tratados comerciais, aliar-se com Reis e Príncipes, posto que Asiáticos, crear um título, dar mercês e condecorações honoríficas, depor um governador e fazer outro, dar patentes militares, crear bispados e propor Bispos! Chegou a causar ciúmes ao Vice-Rei da Índia, conde do Rio Pardo, e mais coisas faria se continuasse a viver e não lhe faltassem meios. Eis aqui o que foi a Ouvidoria nas mãos do Ouvidor Miguel de Arriaga Brum da Silveira, que durou 22 anos e acabou com a sua morte, como se fosse um reinado." (Teixeira, 1996, p. 31/32)

Na época a pequena possessão portuguesa no litoral do sul da China enfrentou dois graves problemas, e na solução de ambos o ouvidor teve atuação destacada.

O primeiro foi a tentativa dos "aliados" ingleses de se apoderar da Cidade. Em setembro de 1808, no comando de uma esquadra, o Almirante Guilherme O'B. Drury chegou a Macau e forçou o desembarque de uma poderosa tropa, sob a alegação de que vinha "proteger" a cidade contra um hipotético ataque da Marinha Francesa. Depois do desembarque, os ingleses cresciam em arrogância e prepotência, e os portugueses não tinham forças suficientes para expulsá-los. Procuraram contemporizar e resolver diplomaticamente a questão, enquanto criavam problemas à presença de tão numerosa tro-

pa e ao seu abastecimento. Tão logo as autoridades chinesas tomaram conhecimento do desembarque dos ingleses, escreveram ao governador de Macau, exigindo que os obrigasse a sair. Entretanto, como eles prozelavam a retirada, os chineses reuniram grande contingente militar para expulsá-los. Atuando como mediador, Brum da Silveira conseguiu um acordo que evitou o confronto de conseqüências imprevisíveis e obrigou as tropas inglesas a retirar.

O outro grande perigo foi o dos piratas chineses que, sob o comando de Kam Pau-Sai, assolavam os mares da região. Não conseguindo derrotá-los, as autoridades chinesas assinaram, em 23/11/1809, um acordo com o governador de Macau para organização de um ataque conjunto contra eles.

O Ouvidor Brum da Silveira empenhou-se no preparo da expedição e, depois da vitória, graças à sua ação diplomática, conseguiu a rendição final de Kam Pau-Sai.

## **O ENVIO DE TRABALHADORES CHINESES PARA O BRASIL**

Brum da Silveira foi pioneiro entusiasta do envio de trabalhadores chineses para o Brasil. O Arquivo Histórico Ultramarino conserva documentos dirigidos por ele aos secretários do Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos que atestam o seu empenho nesse projeto.

De início ele se dirigiu ao próprio príncipe regente, apresentando suas ideias em carta de 6 de março de 1809, isto é, praticamente um ano após a chegada da Corte ao Rio de Janeiro.

"Julgando na criação da Nova Capital falta de sufficientes braços para tornarem mais profiquos tão importantes Estados, concebo a ideia de que a concurrencia de Operarios de todas as classes será sem duvida a mais util, e proveitoza."

Por esse motivo, "sendo conhecido o quanto os Chinas são activos e industriosos", Brum da Silveira ousava assegurar que poderia enviar para o Rio de Janeiro a quantidade que se julgasse necessária de cada classe de trabalhadores.

Bastaria “abonar-se aqui certa gratificação por cada cabeça para ao depois ser paga com as suas passagens por elles mesmos ao Real Erario assoldando-se por conta da Real Fazenda athe prehencherem os seus debitos, tendo seus Capatazes que respondão pelas diferentes companhias[...]”.

Recomenda que deveria haver tolerância com os costumes chineses: “sem faltar a Policia do Paiz, tenham certas franquezas em alguns de seus uzos que não podem deixar de respeitar”.

A palavra *polícia* tem aí o sentido original de “conjunto de leis ou regras impostas ao cidadão com o fito de assegurar a moral, a ordem e a segurança pública”, e não o sentido que também tomou depois, de corporação incumbida de fazer respeitar essas leis ou regras (Dicionário Aurélio).

O ouvidor informa que esse plano não era novo, antes muito usual em todos estabelecimentos ingleses “com grande vantagem da Nação”. Porém adverte que os chineses passaram a ter repugnância em aderir a eles, não só pela falta de cumprimento de algumas cláusulas dos contratos, como porque, sendo admitidos em determinados portos com isenção de direitos e tributos, depois, passaram a exigir-lhes o pagamento.

“e por isso mais amarão ir cultivar o Novo Imperio a beneficio das Rendas Publicas, tanto pela agricultura, artes e industria, como pelo mayor giro que fumentarão com os seus Compatriotas a beneficio da Navegação e commercio desta Colonia.”

O plano apresentado, portanto, beneficiaria o Brasil e também Macau, que tanto carecia para ressarcir os prejuízos que tinha sofrido.

No Arquivo Histórico Ultramarino além dessa carta (Macau, Cx. 28, doc. nº 17), há uma cópia com letra de melhor talhe. Os dois documentos diferem na parte final, onde o trecho que continua “os prejuizos que tem sofrido”: “de algum privilegio exclusivo ou mesmo temporario em qual quer dos que o Senado fará representar a V.A.R. sendo só importante o que lhe he proprio por que da mayor ou menor amplitude dos fundos Publi-

cos que administra he que se dilatta ou diminue o giro que tudo mantem”, não figura na cópia, que também é assinada por Brum de Silveira, depois da frase “Está conforme”.

Em 22 de março de 1809 ele escrevia a D. João de Almeida Melo e Castro, secretário da Marinha e Domínios Ultramarinos, informando a ida de moradores de Macau para o Brasil levando chineses para os trabalhos da agricultura. (of. nº 20).

Anexo seguia cópia da carta de 6/3/1809 ao príncipe regente, propondo o envio anual de chineses das diversas artes para construção da nova Capital (AHU, cx. 32. doc. 32).

Brum da Silveira foi também pioneiro do envio de plantas e sementes de chá para o Brasil, tema que é objeto de nosso citado estudo.

## **O PROJETO DE ENVIO DE CARPINTEIROS NAVAIS CHINESES PARA OS REAIS ARSENAIS DO BRASIL**

Outro projeto de iniciativa do Ouvidor Brum da Silveira foi o de enviar carpinteiros navais chineses para o Brasil: em vários officios ele demonstra seu empenho em resolver os problemas para viabilizá-lo.

Em 30/12/1813 escrevia ao secretário de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos comunicando que, como o conde dos Arcos, governador da Capitania da Bahia, tinha informado na monção de 1811 terem as sementes de chá germinado muito bem, enviava mais algumas pelos chineses que, julgava, iriam no navio *Maria* com destino a Mucuri, e fazia votos para que os carpinteiros fossem trabalhar nos grandes estaleiros de Salvador, porque o ordenado deles não passaria de 12 patacas por mês. Realmente o estaleiro de Salvador era um grande estabelecimento, que construiu, de meados do século XVII até à Independência, três dezenas de navios de alto bordo: galeões, grandes naus e fragatas.

“Ihe envio agora algumas mais a cargo dos Chinas, que julgo irão na mesma Maria para desembarcarem no Mucuri, e seria para desejar que nos grandes Estaleiros daquela Cidade pudessem acomodar-se os Carpinteiros desta Nação porque não passarião de doze patacas por

jornal de cada mez, como tenho justo quatro, sempre que os respectivos Proprietarios quizessem pagar a passagem ao muito de Cem patacas por Cabeça, cuja despeza tirarião na differença da paga por quatro annos alem da defferente agelidade; quanto mais que conhecendo os Compatriottas de seos prosperos destinos, cuidarão em passar á Sua Custa em vantagem do Estado q. he por que trabalho."

Termina o ouvidor dizendo que confia nas reais intenções, sob a particular vista do secretário, que, concordando com as suas sugestões, "fará as ensinuaçoens que tiver p. convenientes".

Uma minuta de despacho que acompanha o ofício resume o seu texto e conclui: "Responda-se aprovando a remessa dos Carpinteiros."

Em outro ofício de mesma data, 30/12/1813, o ouvidor acusa o recebimento do Aviso de 31/10/1812, concernente à remessa de chineses para o Brasil, e informa haver ajustado 140, e continuava na diligência de conseguir outros, esperando ocasiões oportunas a fim de não gravar a Fazenda Real com a despeza do transporte "como se lhe tem recomendado".

Vendo que a intenção do príncipe regente era que os chineses fossem "induzidos a passar a esses Estados como V. Ex.<sup>a</sup>. recommenda em seo Officio de 31 de Outubro do anno findo, e 1.<sup>o</sup> de Junho do presente, quando o seo transporte, e estabelecimento não traga qualquer nova despeza a Real Fazenda: tenho ajustado Cento, e quarenta destes industriosos trabalhadores para os dois Navios Maria e Luz os quaes, e o mais que for acariando, quando se me proporcionarem iguaes commodidades [...]".

*Luz e Maria* são os nomes abreviados dos navios *Nossa Senhora da Luz* e *Maria Primeira*.

Em 18 de junho de 1814 escreve o Secretário Antonio de Araújo de Azevedo a Brum da Silveira informando que o príncipe regente tomara conhecimento do envio de novas sementes de chá para a Carpintaria da Bahia. Tomara conhecimento também do que o ouvidor propusera a respeito do engajamento de alguns chineses carpinteiros de construção naval para trabalhar no Arsenal Naval da Corte, onde o número

desses artífices era insuficiente para a fabricação de navios.

Conclui dizendo que o ouvidor "faria um serviço não pequeno se puder induzilos a passar a este Continente", uma vez que a transferência não resultasse "minimamente gravoza à Real Fazenda".

No arquivo Histórico Ultramarino existe um documento intitulado "Relação dos Chinas que se acham aquartelados na Ilha das Cobras", datado do "Q.<sup>tel</sup> na Ilha das Cobras 30 de julho de 1814." Nele estão relacionados 68 nomes chineses, o primeiro dos quais é Assam, que tem adiante a seguinte observação: "teve entrada P.<sup>a</sup> o Q.<sup>tel</sup> da Ilha das Cobras em 10 de Abril do corrente anno". Aparentemente, outros 48 também deram entrada nesse dia, e os restantes 19, em 11 de maio do mesmo anno. Faltam documentos que revelem o rumo que tomaram esses chineses.

Em 12 de outubro de 1814, o Ouvidor Brum da Silveira escrevia a Antonio de Araújo de Azevedo, futuro conde da Barca, informando que

"Apezar que os Chinas que passam neste Navio Luconia tinha já destinado para as minhas Terras, com tudo, vendo com a maior satisfação pelo officio de V. Ex.<sup>a</sup>. em datta de 3 de Junho, que S.A.R., o Principe Regente N. S. foi servido Mandar que os que forão no Maria passassem a aldear-se dentro da Sua Real Fazenda de Sta. Cruz, muito me lisongeari que o mesmo aconteça com os agora remettidos, os quaes posto que me causassem com os outros alguma despeza, em nada a reputo quando por qualquer modo a vejo applicada ao Real Serviço."

Da Proteção Real resultaria a influência em seus compatriotas, "ouvindo que elles se achão em um sitio não longiquo nem agreste" [a Fazenda de Santa Cruz], recebendo o melhor tratamento debaixo dos olhos do Soberano, transformando-se o local em um "dilatado viveiro", e poderiam no futuro ser concedidas facilidades a quem pagasse as despesas do seu transporte, debaixo da inspeção de S.A.R.

Trata também dos carpinteiros de machado, isto é, carpinteiros de construção naval, também chamados *carpinteiros de ribeira*:



“sentindo não poder já remeter os Carpinteiros de Machado, como V. Ex<sup>a</sup>, recomenda em seu Offício de 13 de Junho por estarem os outros justos, mas o farei na primeira ocasião cingindome ao que V. Ex<sup>a</sup> insinua quanto ao seu transporte.”

Termina o ouvidor solicitando que o secretário faça conhecer suas intenções na Real Presença, na esperança de que as suas súplicas “como primeiro a empreender a cultura por Chinas”, possam alcançar o que pleiteou através do ofício nº 17, de 30 de dezembro de 1813, “a que não me parece achar total resposta, esperando-a favorável agora que interponho a mediania de V. Ex<sup>a</sup>, como conhecedor dos fins a q. me propus em utilidade do Estado e com propria despeza”.

Minuta de ofício, datada de 9 de abril [de 1815], atribuída ao Secretário Araújo de Azevedo, acusa o recebimento do Ofício nº 9, de 12/10/1814, “no qual V. S., fazendo menção da remessa dos Chinas enviados no Navio *Lucônia*, se faz cargo da encomend.<sup>a</sup> dos Carpint.<sup>os</sup> de Machado, a q.<sup>e</sup> estou certo V. S. procurará satisfazer com a sua conhecida activid.<sup>o</sup>”.

Quanto ao destino dos chineses embarcados no *Lucônia*, nada podia dizer por enquanto, “não sabendo athe que numero se hão de destinar os q. S.A.R. possa Aldear em Sta. Cruz”.

Ofício do Ouvidor Brum da Silveira, datado de Macau em 4 de fevereiro de 1815, comunica ao secretário de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos que, atendendo ao seu ofício de 18 de junho [de 1814] “insinuando a remessa de Carpint.<sup>os</sup> Chinas de Construção Naval, envio neste Navio *Ulisses* dez Officiaes”. E acrescenta que, apesar de ter ajustado vinte, não iam todos, “por não admitir o estado do navio”. Os dez que iam, iam de graça.

Os vencimentos de cada um seriam de 10 patacas de Hespanha por mês. Eles receberam adiantado do ouvidor cada um a quantia de 30 patacas, para amortização da qual seriam descontadas dos seus jornais três patacas por mês, durante dez meses. Esse adiantamento, que totalizava 300 patacas, poderia ser pago no Rio de Janeiro “dinheiro por dinheiro” ao ser procurador Gaspar José

D’Antas Coelho, “ou de huma vez, ou a mezes, segundo vão vencendo, como for do Real Aggrado de S.A.R. o Principe Regente N.S.”

“Nesta remissão, e nas dos mais Chinas, que tenho enviado”, lembra, teve em vista só “o aumento geral da Agricultura, e população”, não podendo embaraçar-se de tornar a recordar ao secretário, o que já havia feito através do ofício de 12 de outubro do ano findo [1814], pleitando

“a disposição dos §<sup>os</sup> 9 e 10 do Alvará de 29 de Novembro de 1808, e ainda o que se deduz do Decreto de 26 de Julho de 1813 pois, ou faria no 1<sup>a</sup> Cazo util o Terreno sobre que fosse concedorado, ou no 2<sup>a</sup> concorreria para formar a Povoação de Pescadores de que ali se falla, enviando tbem Chinas deste Ramo, como já fiz (...).”

Os chineses que fossem enviados para formar uma povoação de pescadores, nas proximidades do “novo Aldeamento q. V. Ex<sup>a</sup>. refere no seu Offício de 3 de Junho do ano findo”, ficariam contentes com a vizinhança dos seus compatriotas. O que atrairia outros de ofícios mecânicos, em benefício do Rio de Janeiro.

“V. Ex<sup>a</sup> porem mandará o que for muito servido”. O “novo Aldeamento” era o dos chineses na Real Fazenda de Santa Cruz.

Este ofício do ouvidor de Macau contém 4 anexos:

1<sup>a</sup> anexo – Documento em caracteres chineses, sem identificação.

2<sup>a</sup> anexo – “Relação dos Carpint.<sup>os</sup> Chinas que no Navio *Ulisses* passam para a Corte do Rio de Jan.<sup>o</sup>”. É datado de Macau em 28 de Janeiro 1815 e assinado por Miguel de Arriaga Brum da Silveira. Os nomes dos 10 chinas vêm assim relacionados: Cabeça Assan; Assan; Yan chion; Yun-Siom; Ahiam; Ahin; Ahan; Yesan; Akuay; Assan. De assinalar que, além do chefe do grupo, o “cabeça” Assan, há mais dois com o mesmo nome Assan.

3<sup>a</sup> anexo – Abaixo assinado dos carpinteiros navais chineses

4<sup>a</sup> anexo – Documento em caracteres chineses. No verso, a identificação: “1815 Chappa dos 10 carpint.<sup>os</sup> Que vão no Navio *Ulisses* p.<sup>a</sup> o Rio de Janeiro.”

## **ABAIXO-ASSINADO DE CONTRATAÇÃO DOS CARPINTEIROS NAVAIS CHINESES (ÍNTegra DO 3º ANEXO)**

“Nos abaixo assignados na intelligencia de exacto cumprimento do que nos prometteo o Ill.<sup>mo</sup> Conselheiro Miguel de Arriga Brum da Silveira accordamos no seguinte.

1º – Que o d.<sup>o</sup> Ill.<sup>mo</sup> Sr. nos dará Navio em que passemos de graça para o Rio de Janeiro dando-nos Comida a bordo, e arranjo p.<sup>a</sup> as nossas Caixas tão somente de uzo.

2º – Que o d.<sup>to</sup> Sr. nos adiantará trinta patacas a cada hum, as quaes se nos descontarão dos nossos vencimentos no Rio de Jan.<sup>o</sup>.

3º – Que o d.<sup>to</sup> Sr. nos fará pagar mensalmente dez patacas durante o espaço de dez mezes contados desde a nossa chegada descontando se em cada mez tres patacas que no fim de dez mezes dá as 30 que aqui recebemos.

4º – Que o d.<sup>to</sup> Sr. nos mandará dar Farinha de páo para fazer a Comida de duas vezes no dia, sendo o mais de nossa conta mas se acontecer o mantimento seja mais caro, que sejamos obrigados a gastar o que vencemos, nesse caso esperamos nos seja dado o preciso por equid.<sup>e</sup>.

5º – Que findos os dez mezes nos será livre ajustar-nos seg.<sup>do</sup> o uzo do Paiz, tendo sempre preferênciã o mesmo Sr. e sere-mos obrig.<sup>dos</sup> nos d.<sup>tos</sup> dez mezes a trabalhar no que nos for mandad.<sup>o</sup> tocante o nosso Officio.

6º – Declaramos finalmente que se S.A.R. o Principe Regente de Portugal nos tomar p.<sup>a</sup> o trab.<sup>o</sup> de algum dos seus Arce-naes não iremos p.<sup>a</sup> outra parte, e esperamos nos Mande pagar durante os dez mezes segundo for uzo do Paiz, e nos merecermos individualmente.

Em tudo nos obrigamos cumprir este ajuste sem nisso pormos duvida alguma sendo-nos lido e bem explicado, e por isso nos assignamos com o nosso Cabeça Chan-Apau e deste fizemos dois do mesmo theor, e datta Macáo aos 28 de jan.<sup>o</sup> 1815.”

O documento tem, a seguir, as assinaturas de todos em caracteres chineses e as respectivas transcrições, a assinatura em chinês do “Corretor”, e várias assinaturas de autenticação do escrivão adjunto Aggemborg.

O abaixo-assinado dos carpinteiros chineses destinados ao Arsenal (28/1/1815) segue, em linhas gerais, nos seus seis artigos, o mesmo esquema dos trabalhadores chineses em geral (9/1/1813). As principais diferenças são as seguintes: O adiantamento foi de 20 patacas para os colonos, e de 30 para os carpinteiros (art. 2). O ordenado mensal para os carpinteiros seria de 10 patacas, descontando-se cada mês 3 patacas para, em dez meses, saldar o adiantamento de 30 patacas. O ordenado dos colonos era de 4.000 réis mensais, e o desconto para amortização do adiantamento, 2 patacas. O abaixo-assinado de 9/1/1813 informa que 1.600 réis equivaliam a 2 patacas, portanto, o salário de 10 patacas dos carpinteiros correspondia a 8.000 réis, mais do dobro do salário dos colonos. Os colonos, se o príncipe regente os tomasse para trabalhar em uma de suas quintas, não poderiam ir para outras terras durante dez meses. Os carpinteiros, se o príncipe os tomasse para trabalhar em algum dos seus arsenais, não poderiam ir para outra parte (art. 6).

Juvenal Greenhalgh, na obra *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História, 1763-1822* (Rio de Janeiro, 1951), informa que, em 15 de julho de 1815, o Marquês de Aguiar, por ordem do príncipe regente, encaminhou a José Maria de Almeida, inspetor do Arsenal, “cópia das condições com que vierão os Chinas que de Macáo forão remettidos com destino para o serviço do Arsenal Real da Marinha”.

Essa cópia foi tirada diretamente do documento de Macau com suas 6 condições, e termina: Sem pôr dúvida nenhuma, “sendo-nos lido e bem explicado”, assinaram “com nosso cabeça Chan Astáo e deste fizemos dous do mesmo theor e data. Macáo, aos 28 de Janeiro de 1815 – José Joaquim da Silva Freitas”.

Greenhalgh, que na obra citada publica copiosa documentação histórica sobre o Arsenal, observa ao fim da transcrição do documento: “A não ser este aviso, que dá, aliás o fato como consumado, não se encontra na documentação existente qualquer traço da passagem desses chineses pelo Arsenal” (p. 79).

A transcrição em português dos nomes chineses é sempre problemática, e muitas

vezes eles aparecem grafados de formas diferentes. Na relação dos carpinteiros chineses (28/1/1815), o que a encabeça é o “Cabeça Assan”. No texto do abaixo-assinado o nome do cabeça está rasurado, ilegível, e no final do documento, onde estão as assinaturas em caracteres chineses, ao lado da dele, está escrito “Cabeça Chan-Assan”. Na cópia desse abaixo-assinado publicada por Greenhalgh está “Cabeça Chan Astão”.

O Arquivo Histórico do Museu Imperial, de Petrópolis, conserva dois documentos referentes a um chinês que trabalhou nos escaleres do Arsenal Real da Marinha. (II – POB – 31/1/1809 – IV). Trata-se porém de caso isolado de um trabalhador que foi compelido a entrar para o arsenal, sem ser essa a sua intenção.

A petição de João Antônio, natural da China, ao príncipe regente relata que ele, estando em Rio Bonito, Distrito de Macacu, com problema de saúde, e à espera de embarcação para retornar à pátria, o capitão do distrito o envolvera com índios, e fora remetido “em leva para o serviço dos Escalleres deste Arsenal Real da Marinha”. Termina dizendo que faria muito gosto de servir a Sua Alteza Real, mas da certidão que apresenta “mostra acharse em circunstancias de não poder continuar.”

No verso da petição: “P. a V. A. Serenissima queria mandarlhe dar baixa, p.<sup>a</sup> estar pronto a seguir viagem á Sua patria quando tiver ocasião.”

A petição não é datada, mas o atestado que lhe está anexo, assinado pelo Médico Antônio Francisco Leal, é de 31/1/1809.

Trata-se, portanto, de um caso particular, em que o chinês foi indevidamente encaminhado ao Real Arsenal.

Sem dúvida ainda falta encontrar documentos que comprovem e quantifiquem a chegada efetiva de chineses ao Brasil, especialmente dos carpinteiros navais.

A maior dificuldade era o custo da viagem, pois o governo, embora concordasse e até incentivasse a vinda de chineses, recomendava “não gravar a Fazenda Real com a despesa do seu transporte, como se lhe tem recomendado”. (Moura, 2012, p. 93)

Brum da Silveira usou alguns expedientes para contornar o problema. Fez embarcar alguns chineses “como *gamotins* ou grumetes”, isto é, executando essa função a bordo, com o que não pagavam passagem. A outros adiantou dinheiro (*patacas*), que seria devolvido em prestações mensais depois de já estarem trabalhando no Brasil.

Em documento em sua defesa, que ele encaminhou ao Leal Senado enquanto se encontrava preso durante os distúrbios entre conservadores e liberais, Brum da Silveira enumera serviços prestados, como remessa de plantas úteis, entre elas, “para o Brasil a de Chá, e mais de 300 Chinas trabalhadores a sua própria custa, entre os quais forão carpinteiros para o Arcenal. (Officios de 3, e de 18 de Junho de 1814)”. Essa “*Defesa de Arriaga* foi transcrita na Acta do Senado de 28 de Junho de 1822”. (Teixeira, 1966, p. 166).

Miguel de Arriaga Brum da Silveira faleceu em 13 de dezembro de 1824, em Macau.

## GLOSSÁRIO

**acariando** – verbo *acarear*, pôr cara a cara, frente a frente; comprar, confrontar.

**activid.<sup>e</sup>** – atividade.

**carpint.<sup>os</sup>** – carpinteiros.

**carpinteiro de machado** – carpinteiro naval, também chamado carpinteiro de ribeira.

**chapa** – “Documento oficial emanado das autoridades chinesas. Marca, selo, carimbo” (Batalha, 1977, p. 122).

**chins** – chineses.

**d.<sup>to</sup>** – dito.

**equid.<sup>e</sup>** – equidade.

**farinha de páo** – farinha de pau, farinha de mandioca.

**gamotins** – ou grumetes; “matriculados em classe de Gamotins ou grumetes”.

**induzilos** – induzi-los

**Mand.<sup>o</sup>** – mandado.

**Obrig.<sup>dos</sup>** – obrigados.

**Pataca** – Moeda usada em Macau.

**pts.** – patacas (v).

**Q.<sup>tel</sup>** – Quartel.

**sobrecarga** – “oficial de navio mercante que, antigamente, era o responsável pela carga e sua negociação”

**tbem** – também.

**trab.<sup>o</sup>** – trabalho

**V.A.R.** – Vossa Alteza Real (Príncipe Regente D. João).

## BIBLIOGRAFIA

BATALHA, Graciete Nogueira. Glossário do Dialecto Macaense: notas linguísticas e folclóricos, separata da *Revista Portuguesa de Filologia*, vols. XV, 1971; XVI, 1974; e XVIII, 1977. Coimbra: Fac. Letras da Univ. Coimbra, 1977.

BATALHA, Graciete Nogueira. *Suplemento ao Glossário do Dialecto Macaense*. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1988.

DALGADO, Sebastião Rodolfo. *Glossário Luso-Asiático*, 2 vol. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1919.

GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal do Rio de Janeiro na História 1763 – 1822*, vol. I. Rio de Janeiro: Editora A Noite, 1951.

IPANEMA, Rogéria Moreira de. Conde da Barca: um estadista no governo de D. João. In *D. João e a Cidade do Rio de Janeiro 1808 – 2008* (org. Rogéria Moreira de Ipanema), pp. 81-93. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico do Rio de Janeiro, 2008.

LEITE, José Roberto Teixeira. Chineses entrados no Brasil 1814-1842. In – *A China no Brasil: influências, marcas, elos e sobrevivências chinesas na sociedade e na arte brasileiras*. Campinas, SP: Ed. da Unicamp, 1999, pp. 269-275.

LISBOA, Henrique C. R. *A China e os Chins: recordações de viagem*. Montevideo: Typographia a Vapor de A. Godel-Cerrito, 1888.

MOURA, Carlos Francisco. Os chineses do Rio de Janeiro requerem a D. João VI um cônsul e intérprete, *Boletim do Instituto Luís de Camões*. Macau, 8(1) Primavera 1974, pp. 75-82.

\_\_\_\_\_. *Chineses e Chá no Brasil no início do século XIX*. Coleção Suma Oriental 5. Lisboa: Instituto Internacional de Macau/Real Gabinete Português de Leitura, 2012.

\_\_\_\_\_. A cidade do nome de Deus em 1880, vista por um brasileiro, *Boletim do Instituto Luís de Camões*, Macau, 9 (3-4) Outono-Inverno 1975, pp. 165-82.

\_\_\_\_\_. Colonos Chineses no Brasil no reinado de D. João VI, *Boletim do Instituto Luís de Camões* Macau, vol. VII, nº 2, Verão de 1973.

\_\_\_\_\_. *Liou She-Shun Plenipotenciário do Império da China: Viagem ao Brasil em 1909*. Coleção Suma Oriental nº 2. Lisboa: Instituto Internacional de Macau/Real Gabinete Português de Leitura, 2011.

\_\_\_\_\_. Macau e o comércio português com a China e o Japão nos séculos XVI e XVII: as viagens de China e do Japão: a nau do trato e as galeotas, *Boletim do Instituto Luís de Camões*, Macau, 7(1) Primavera 1973, pp. 5-35.

\_\_\_\_\_. Relações entre Macau e o Brasil no século XIX, *Revista de Cultura*, nº 22 (II série) Janeiro/Março, 1995. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1995.

\_\_\_\_\_. “Relações entre o Brasil e Macau no início do século XIX segundo as Memórias para servir a História do Brasil, do Padre Perereca”, *Boletim do Instituto Luís de Camões*, Macau, 7 (3) Outono 1973, pp. 261-70.

\_\_\_\_\_. Relations between Macao and Brazil in the nineteenth century, *Review of Culture*, nº 22 (2<sup>nd</sup> Series), January/March 1995, Macau: Instituto Cultural of Macau, 1995.

\_\_\_\_\_. Versão chinesa do artigo Relations Between Macao and Brazil in the nineteenth century, publicado na edição chinesa da *Review of Culture*; Macau: Instituto Cultural de Macau, 1995.

SANTOS, Isaú. *Macau e o Oriente no Arquivo Histórico Ultramarino*, vol. 1. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1996.

\_\_\_\_\_. *Macau e o Oriente no Arquivo Histórico Ultramarino*, vol. II. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1997.

SILVA, Innocencio Francisco da. *Diccionario bibliographico portuguez*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1840-[192-].

TEIXEIRA, Pe. Manuel. *Miguel de Arriaga*. Macau: Imprensa Nacional, 1996.

# Um engenheiro militar português em São Paulo: a trajetória de Daniel Pedro Müller e sua contribuição para a transição da engenharia militar para a engenharia civil na província paulista (1802-1841)\*

**José Rogério Beier**

*Mestrando em História Social pela Universidade de São Paulo; bacharel em História pela mesma universidade; colabora com o Laboratório de Estudos de Cartografia Histórica (LECH-USP). Agradeço, aqui, as ponderações de minha orientadora Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Iris Kantor.*

## RESUMO

A partir da reconstituição da trajetória de Daniel Pedro Müller (1785-1841), engenheiro militar português enviado à América, em 1802, este artigo visa destacar a contribuição deste ex-agente da Coroa portuguesa na transição da engenharia militar para a engenharia civil na Província de São Paulo através, sobretudo, da organização de uma escola de engenheiros construtores de estradas, que funcionou entre 1836 e 1849, formando muitos dos engenheiros civis que dirigiram obras públicas em São Paulo durante a segunda metade do século XIX.

**PALAVRAS-CHAVE:** Engenharia Militar; São Paulo; Daniel Pedro Müller

## ABSTRACT

By reconstructing the trajectory of Daniel Pedro Müller (1785-1841), a Portuguese military engineer sent to America, in 1802, this article aims to highlight the contribution of this former agent of the Portuguese Crown in the transition from the military for civil engineering in the Province of São Paulo, most of all, through the organization of a school of engineers road builders which worked from 1836 to 1849 forming many of the civil engineers who worked as directors of public works in São Paulo during the second half of the 19<sup>th</sup> century.

**KEYWORDS:** Militar engineering; São Paulo; Daniel Pedro Müller

## INTRODUÇÃO: NASCIMENTO E FORMAÇÃO EM PORTUGAL (1785-1802)

Embora Daniel Pedro Müller seja um personagem bastante conhecido e referenciado na historiografia sobre São Paulo, sua trajetória é bastante difícil de ser traçada, pois há muitas informações contraditórias a respeito da vida e obra desse engenheiro militar.

Nascido em Oeiras, próximo a Lisboa, aos 26 de dezembro de 1785,<sup>1</sup> tinha ascendência germânica. Seus pais eram Anna Elizabeth Moller (1757-1797) e Johann Wilhelm Christian Müller

---

\* Artigo recebido em 14 de julho de 2014 e aprovado para publicação em 16 de setembro de 2014.

(1752-1814), primeiro pastor luterano da Congregação Evangélica Alemã em Lisboa e, anos mais tarde, sócio, diretor e secretário da Academia Real das Ciências de Lisboa.<sup>2</sup>

Aos dez anos de idade, em 1795, Daniel Pedro Müller assentou praça como cadete do regimento de artilharia da corte, tendo frequentado as aulas do curso de matemática da Real Academia de Marinha, como informa o documento abaixo, de 13 de outubro de 1798:

Diz Daniel Pedro Müller, Cadete do Regimento da Artilheria da Corte, que elle frequentou as Aulas da Real Academia de Marinha, onde foi approved nas Matérias que se tratarão no primeiro e segundo anno do Curso de Mathematico, como mostra pelos Documentos juntos, e porque se destina a entrar no Corpo dos Engenheiros, e o não pode fazer sem ser matriculado.

Foi approved plenamente nos exames que fez no 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> anos. Teve prêmio no fim do 1<sup>a</sup> anno e licença de S. Mg.<sup>3</sup>

Apesar de alguns biógrafos afirmarem que Müller tenha cursado a cadeira de matemática no Real Colégio dos Nobres, tal informação não foi verificada após consulta minuciosa do acervo português que guarda a documentação referente a este colégio, bem como os trabalhos dedicados a relacionar os alunos dessa instituição.<sup>4</sup>

Aos 13 de outubro de 1800, logo após ser promovido ao posto de segundo-tenente da segunda companhia do regimento de artilharia,<sup>5</sup> Müller solicitava nova licença para continuar os estudos na Real Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho, até que lhe fosse assinado um novo destino, como demonstra o trecho destacado abaixo:

Diz Daniel Pedro Müller que tendo tido a honra de ser reconhecido Cadete da Companhia dos Artífices, e Pontoneiros do Regimento da Artilharia da Corte, com licença para se aplicar aos estudos de Mathematica das Reaes Academias da Marinha, e da Fortificação, Artilharia e Desenho por

Aviso de V. Exa. de 15 de Agosto de 1795, e que havendo, em virtude desta graça, prosseguido estes estudos até o fim do segundo anno da de Fortificação, tendo sempre sido plenamente approved em todos os exames, e levado os respectivos partidos, deseja, em quanto se lhe não assigna outro destino, continuar os mesmos estudos, e como o não pode fazer sem nova licença de V. Exa.<sup>6</sup>

Criada pela Rainha D. Maria I, em 1790, a Real Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho de Lisboa ampliara o curso para formar engenheiros de cinco para seis anos, e as disciplinas ministradas haviam se multiplicado, institucionalizando-se o ensino das matérias voltadas à Engenharia Civil, de acordo com as definições da *École des Ponts et Chaussées*, da França, que introduziu, em 1747, o curso específico sobre pontes e calçadas, até então inexistente no programa das instituições da Metrópole e da Colônia.<sup>7</sup>

Portanto, a formação de Müller nessa instituição lhe dará bases mais afinadas ao modelo francês de engenharia.<sup>8</sup> Anos mais tarde, como se verá adiante, essa base será fundamental para que ele ajude a organizar uma escola de engenheiros em São Paulo, fora das academias militares e com uma estrutura curricular voltada ao ensino teórico-prático de engenheiros civis, muito ligada às definições da *École des Ponts et Chaussées*.

Em 1802, tendo concluído sua formação na Real Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho pouco antes de completar dezessete anos de idade, Müller foi enviado pela Coroa portuguesa à então Capitania de São Paulo, tendo sido promovido à patente de capitão de infantaria agregado à primeira plana da corte, com o exercício de ajudante de ordens do recém-nomeado governador e capitão-general daquela capitania, Antônio José da Franca e Horta, com quem deveria seguir viagem ainda naquele ano.<sup>9</sup>

### **UM AGENTE DA COROA NA CAPITANIA DE SÃO PAULO (1802-1821)**

Logo após sua chegada a São Paulo, em dezembro de 1802,<sup>10</sup> Müller sofreu durante

os primeiros anos para adaptar-se ao país, adoecendo seguidamente com febres e moléstias que acometiam frequentemente os europeus que vinham à América. Em 1804, foi nomeado professor de uma *Aula de Desenho*,<sup>11</sup> que o Governador Franca e Horta planejava promover a alguns militares da “*Brigada de Artilheria*”, como indica a carta do dito governador, datada de maio de 1804, enviada ao então secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, João Rodrigues de Sá e Melo Soto-Maior, o Visconde de Anadia (1755-1809):

[...] Por estes estudos q. incessantemente hei de promover, não só conseguirei ter Officiaes de Artilheria com os indispensáveis Conhecimentos q. lhe são próprios, mas ainda habilitar alguns com pequena despeza do Estado, para se formarem Officiaes Engenheiros, de q. há tanta precizaõ nesta Capitania, assim para a Construção de muitas obras publicas, como ainda p.<sup>a</sup> levantar Cartas dela com a devida exaçaõ, evitando se a avultada despeza q. se faz em virem desse Reino; podendo segurar a V. Ex.<sup>a</sup> q. alguns deles estão já em estado de bem trabalharem no Campo do dito Levantamento, porem faltaõ-lhe os Conhecimentos do Dezenho, de q. só agora posso estabelecer Aula, nomeando para Lente dela o meu ajudante de ordens Daniel Pedro Müller que até aqui se achava empedido por algumas moléstias do paiz de q. foi atacado, e de q. se acha comvalescendo.<sup>12</sup>

Embora essa não tenha sido a primeira iniciativa para se estabelecer aulas de matemática e desenho na Capitania, certamente foi uma das primeiras a efetivamente formar oficiais engenheiros que trabalharam na Capitania, depois Província de São Paulo. Verificou-se que pelo menos dois engenheiros militares foram formados pelo *Curso de Artilheria* estabelecido por Franca e Horta: trata-se dos oficiais Rufino José Felizardo e José Marcelino Vasconcelos, cujos nomes constam na lista dos alunos que frequentaram o referido curso e que, em março de 1805, foram exami-

nados e aprovados por Daniel Pedro Müller, sendo José Marcelino Vasconcelos aprovado em primeiro lugar no curso de cálculo.<sup>13</sup>

Ainda em 1805, Müller casou-se com Gertrudes Maria do Carmo, natural de São Paulo, com quem teve cinco filhas e um filho.<sup>14</sup> Segundo informações das listas nominativas de habitantes da Cidade de São Paulo para os anos de 1817 e 1818, verificou-se que Müller vivia com sua esposa, filhos e mais três escravos na Rua da Tabatinguera ou rua de trás da Boa Morte.<sup>15</sup> Tendo se enviuvado, provavelmente em 1818, casou-se novamente naquele mesmo ano com Maria Fausta de Castro,<sup>16</sup> viúva do ex-governador e capitão-general de São Paulo, Antônio de Melo e Castro Mendonça (1797-1802), com quem ela havia concebido um filho, Antônio Manuel de Melo.<sup>17</sup>

Um ano mais tarde, Müller foi promovido a sargento-mor graduado em tenente-coronel de infantaria<sup>18</sup> e, em 1808, foi um dos enviados paulistas ao Rio de Janeiro, juntamente com o então Coronel José Arouche de Toledo Rendon, para auxiliar nos preparativos das festividades de recepção da Família Real portuguesa.<sup>19</sup> Ainda naquele mesmo ano, foi agraciado com o hábito da Ordem de Cristo por decreto de D. João VI.<sup>20</sup>

Anos mais tarde, Müller solicitou a renúncia do Hábito da Ordem de Cristo em favor do Capitão de Milícias Manuel Pereira de Sousa, negociante na Cidade do Rio de Janeiro.<sup>21</sup> Embora não fosse permitida a comercialização dos hábitos da Ordem de Cristo, a prática da renúncia em favor de outra pessoa era uma estratégia adotada para burlar essa proibição. No entanto, era necessário comprovar que a pessoa que fosse favorecida pela renúncia possuísse “*o tratamento e mais qualidades necessárias para não recair mal aquela condecoração*”.<sup>22</sup> Além disso, ainda era necessária a aprovação do próprio imperador para que a renúncia se concretizasse. No caso de Daniel Pedro Müller, a súplica foi atendida.

Com o fim do governo do Capitão-General Antônio José da Franca e Horta, em 1811, Daniel Pedro Müller deixou o cargo de ajudante de ordens do governo, tendo sido transferido ao Real Corpo de Engenheiros, promovido ao posto de tenente-coronel por decreto de 24 de junho de 1811. Esse mesmo decreto determinava que ele fosse em-

pregado no levantamento dos mapas e mais comissões na comarca de Paranaguá.<sup>23</sup>

A partir de então, entre os anos de 1811 e 1822, Müller realizou diversas obras como a estrada do Piques (atual Rua da Consolação), a ponte do Carmo e a pirâmide e chafariz do Piques, em 1814 (atual Largo da Memória, no Anhangabaú). Além disso, também foi responsável pelo "*magnífico aterrado, que vai de Santos a Cubatão em distância de duas léguas, todo sobre um terreno de ambos os lados alagadiço*".<sup>24</sup> Neste período, segundo as informações do naturalista francês Auguste de Saint Hilaire, outra obra realizada sob a direção de Müller foi a construção das arquibancadas de madeira do largo dos Curros (atual Praça da República).<sup>25</sup>

No campo da cartografia, em 1815, Müller foi designado a levantar uma carta geográfica e estatística da Capitania de São Paulo que, segundo Taunay, teria sido feita "*a imitação do de Mr. Le Sage*".<sup>26</sup> Ao que tudo indica, trata-se do "*Mapa Histórico, Político e Geographico de S. Paulo*", o qual aparece mencionado em um ofício, datado de 25 de agosto de 1815, que Daniel Pedro Müller enviara ao então governador e capitão-general de São Paulo, D. Francisco de Assis Mascarenhas, o Conde de Palma, comunicando a conclusão da carta que lhe havia sido encomendada. Ao apresentar seu trabalho, Müller dizia:

[...] esforcei-me a fim de que um trabalho novo nesta Capitania, quando não seja perfeito, sirva ao menos de base, e auxilie ao que com mais capacidade empreender melhor: no entanto elle já offerece um sufficiente, e extenso conhecimento da Capitania, ao primeiro golpe de vista, vantagem sempre resultante da História combinada com a Geographia; pois que hum livro a primeira leitura só appresenta impressoens confuzas, quando o mappa offerece salientes grupos, que são outros tantos pontos de reunião de memoria e juízo.<sup>27</sup>

Naquele mesmo ano de 1815, Daniel Pedro Müller recebera a incumbência de levantar outro mapa, dessa vez, para a comarca de Curitiba e Campos de Guarapuava.<sup>28</sup> Embora

alguns trabalhos tenham dado esse mapa como perdido, é possível que se trate do manuscrito intitulado *Mappa do Campo de Guarapuav[a] e territórios cor[...]*, que atualmente encontra-se no acervo cartográfico da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.<sup>29</sup>

Anos mais tarde, quando João Carlos Augusto de Oeynhausen assume o cargo de governador e capitão-general de São Paulo (1819-1821), Daniel Pedro Müller passa a ser nomeado a diversos cargos na administração da Capitania, tais como diretor da Real Fábrica d'Armas (que acabava de se instalar em São Paulo, em junho de 1820); inspetor do Real Trem; inspetor de operários prussianos especializados em trabalhar ferro e aço e, por fim, inspetor-geral das Estradas da Capitania.<sup>30</sup>

Nesse mesmo período, Müller teve destacada atuação como militar nos esforços realizados na Capitania de São Paulo para conter a ameaça de ataque da Coroa espanhola. Em 1819, os espanhóis enviaram uma forte esquadra e tropa ao Rio da Prata, em resposta à ocupação portuguesa da Banda Oriental e de sua capital Montevidéu. Tendo a costa da Capitania de São Paulo sido dividida em três partes, coube ao então Coronel Müller o comando da segunda divisão, que ia de São Sebastião a São Vicente. Simultaneamente, o coronel também foi encarregado pelo Governador Oeynhausen de realizar com toda urgência os planos e dirigir a restauração das fortificações da costa de São Paulo, especialmente em Santos, Paranaguá e Cananeia.<sup>31</sup>

### **DE CAPITANIA À PROVÍNCIA: A PARTICIPAÇÃO NO GOVERNO PROVISÓRIO DE SÃO PAULO E ATUAÇÃO NA BERNARDA DE FRANCISCO INÁCIO (1821-1822)**

Após a Revolução Liberal do Porto, em 1820, as Cortes reunidas em Lisboa organizaram as bases de uma Constituição política que foi aceita por D. João VI quando este encontrava-se no Rio de Janeiro. Ainda no Brasil, o rei ordenara que as bases dessa Constituição fossem juradas e, a partir de então, fosse executada segundo os decretos de 24 de fevereiro e 10 de março de 1821. O juramento do rei à constituição ainda por fa-



zer pelas Cortes significava nada menos que o fim do regime então vigente, isto é, o fim do estado absoluto nos domínios portugueses. A partir de então, toda a soberania que cabia exclusivamente ao rei seria restringida por instituições que estavam por ser criadas pelas Cortes reunidas em Lisboa.

Logo após o juramento de D. João VI à Constituição, as Cortes exigiam seu retorno a Lisboa, para que Portugal voltasse a ser a capital do Império, o que veio a ocorrer em abril de 1821. Em São Paulo, por sua vez, com a partida de D. João VI, começaram a ser elaborados planos para um novo governo que estivesse mais de acordo com o momento. Não houve objeção por parte do então Capitão-General Oeynhausen que, na verdade, colaborou para a formação desse novo governo.

Numa transição tranquila, o Capitão-General João Carlos Augusto de Oeynhausen foi deposto do cargo que ocupava desde 1819, para que se elegeesse um governo provisório segundo as orientações da nova Constituição. Assim, 23 de junho de 1821, por iniciativa de José Bonifácio de Andrada e Silva, reuniu-se povo e tropa, que estava aquartelada na capital, para elegerem os representantes do governo provisório de São Paulo.<sup>32</sup> Dentre os escolhidos, o próprio João Carlos Augusto de Oeynhausen seguiria no comando, não mais como capitão-general, mas sim como o primeiro presidente da Província de São Paulo; José Bonifácio de Andrada e Silva elegeu-se vice-presidente e Daniel Pedro Müller, braço direito de Oeynhausen, foi eleito membro do governo provisório por aclamação do povo e tropa como “deputado pelas armas” ou “vogal pelas armas”.

Portanto, Müller foi eleito membro do Governo Provisório de São Paulo para desempenhar uma função muito mais militar do que política. Exemplo disso foi sua participação decisiva na restauração da ordem em São Paulo quando da sublevação do 1<sup>o</sup> Batalhão do Regimento de Caçadores, que estava estacionado na vila de Santos. A rebelião, que havia começado pela demora no pagamento dos soldos atrasados e do aumento que havia sido prometido pelas Cortes de Lisboa, tinha como líderes oficiais de menor patente, que ocuparam os pontos estratégicos da cidade com peças de arti-

lharia e obrigaram as autoridades a realizar o pagamento do soldo.

A revolta persistiu mesmo após os amotinados terem sido atendidos em suas reivindicações, até que o Governo Provisório encarregou Daniel Pedro Müller e Lázaro José Gonçalves de restaurar a ordem na região. Após controlarem a rebelião, os líderes foram levados a julgamento por uma comissão militar e, em seguida, submetidos a um conselho de guerra que condenou treze dos implicados à morte. Nova comissão foi nomeada para confirmar a sentença, e dos treze, seis tiveram sua pena comutada para degredo para África, outros sete tiveram a pena de morte por enforcamento confirmada. Dentre os sentenciados à morte, estava o líder da rebelião, o Cabo Francisco José das Chagas, o Chaguinhas.<sup>33</sup>

O Governo Provisório, no entanto, teve curta duração, tendo sido deposto menos de um ano depois de empossado, por conta da irrupção de outra revolta, dessa vez uma dissensão no interior da elite paulista, que ficou conhecida como a *bernarda* de Francisco Inácio, da qual Daniel Pedro Müller também tomou parte importante nos principais eventos.<sup>34</sup>

O movimento era fruto das disputas e conflitos locais que opunham os partidários da *bernarda* à atuação do clã dos Andrada na província, nomeadamente de José Bonifácio de Andrada e Silva e seu irmão, Martim Francisco Ribeiro de Andrada. Membro do Governo Provisório e homem de confiança do Presidente Oeynhausen, Müller envolveu-se diretamente nos episódios da *bernarda*, tendo se posicionado contrário ao grupo andradista.<sup>35</sup>

Como membro do grupo derrotado, Daniel Pedro Müller, juntamente com os principais líderes do movimento, Oeynhausen, Francisco Inácio de Souza Queirós e o Dr. José da Costa Carvalho, sofreu um processo de devassa que culminou com uma sentença de exílio de São Paulo.<sup>36</sup>

Apesar de sua participação na *bernarda*, e de ter sido acusado de adesão às Cortes portuguesas, Daniel Pedro Müller acabou permanecendo no Brasil, tendo, anos mais tarde, jurado à Constituição outorgada por D. Pedro I, em 1824,<sup>37</sup> servindo à nação re-

cém-nascida como militar e engenheiro até o fim de sua vida, como se verá a seguir.

### **LONGE DE SÃO PAULO: UM MILITAR A SERVIÇO DO IMPÉRIO DO BRASIL (1822-1829)**

Anistiado em 1823, Müller não retornou a São Paulo, mantendo-se longe da capital por muitos anos, por conta de sua atuação como militar a serviço do Império do Brasil. Antes mesmo dos episódios da chamada *bernarda* de Francisco Inácio e da Independência do Brasil, um decreto, datado de 9 de dezembro de 1821, nomeava o então Coronel Daniel Pedro Müller à posição de governador das Armas da Província de Santa Catarina.<sup>38</sup>

Em 1825, já no posto de brigadeiro, Müller foi chamado a participar da guerra movida pelo Império do Brasil contra Buenos Aires. Em Montevidéu, o brigadeiro atuou como ajudante-general e governador daquela praça.<sup>39</sup> Sobre a atuação de Müller em Montevidéu, verificou-se a seguinte informação:

Em 1825 foi para Monte-Vidéu de ajudante general (sendo já então brigadeiro.) Ali foi depois commandante da praça, emprego em que continuou a dar as mais enérgicas provas de probidade e illustração, a par de um character franco e generoso, que grangeou a estima de todo o exercito, até dos próprios habitantes de Monte-Vidéu; e quando se retirou, logo depois de feita a paz com Buenos Ayres, o Diario de Monte-Vidéu assim exprimio os sentimentos d'aquelle povo (que por certo não podia gostar dos brasileiros, principalmente de militares e governantes):

Este amável chefe deu à vela a ... levando o apreço e a consideração de quantos o conhecerão. Felizes os povos que tem a fortuna de serem commandados por pessoas de seu character e sciencia. Felizes também os governos cujos chefes e magistrados deixão nos povos impressões tão doces como as que em Monte-Vidéu deixou o general Muller.<sup>40</sup>

Tão logo a paz com Buenos Aires foi restabelecida, Müller regressou ao Brasil, onde assumiu o comando da Fortaleza de Santa Cruz, no Rio de Janeiro, com atuação destacada na "*revolta dos irlandezes e allemães*", quando se encontrava na fortaleza grande número de presos vigiados por uma "*insignificante guarnição*".<sup>41</sup>

Daniel Pedro Müller permaneceu na cidade do Rio de Janeiro até a obtenção de sua reforma do serviço militar, que foi concedida através do decreto de 1 de junho de 1829, quando foi promovido ao posto de marechal de campo reformado.<sup>42</sup>

### **O RETORNO A SÃO PAULO: UM ENGENHEIRO A SERVIÇO DA ADMINISTRAÇÃO PROVINCIAL (1829-1841)**

Tão logo obteve sua reforma, Müller retornou a São Paulo, onde foi muito bem recebido pela municipalidade, passando a receber a encomenda de diversos trabalhos pela administração pública. Segundo Honório de Sylos, já em 1829, por exemplo, a Câmara confiou-lhe a confecção do projeto de uma necrópole "*distante de qualquer residência*".<sup>43</sup>

Entre os anos de 1830 e 1836, Müller foi responsável por diversas obras e projetos, tais como o muro de arrimo no morro do Carmo (1830); a planta do hospital da irmandade da Santa Casa de Misericórdia (1830); a planta da casa de correção para a municipalidade, em forma de panóptico radiante (1832); o plano das obras de adaptação para estabelecimento das sessões da Câmara no Mosteiro de São Bento (1833) e, ainda, os desenhos para a nova Ponte Grande (1836).<sup>44</sup>

No entanto, desde que retornara a São Paulo, talvez o ano de 1835 tenha sido o mais significativo para a vida profissional de Daniel Pedro Müller. Com a criação da Assembleia Legislativa Provincial naquele mesmo ano, os deputados discutiram e aprovaram uma nova lei que, promulgada em março, encomendou ao Marechal Müller a elaboração de uma estatística e um mapa da Província de São Paulo. Tratam-se dos famosos *Ensaio d'um quadro estatístico da Província de São Paulo* e *Mappa Chorographico da Província de São Paulo*.

Embora ambas as obras tenham sido encomendadas conjuntamente pela Assembleia Legislativa e concluídas por Müller no ano de 1837, elas acabaram publicadas em datas e locais diferentes: a estatística, em 1838, pela tipografia de Costa Silveira, em São Paulo; e o mapa, em 1841, quando foi impresso em Paris nas oficinas de Alexis Orgiazzi.<sup>45</sup>

Trabalhador infatigável, mesmo estando extremamente atarefado com a direção dos trabalhos para a elaboração da estatística e a composição do mapa provincial de São Paulo entre os anos de 1836 e 1837, neste mesmo período o Marechal Müller também auxiliou na organização do *Gabinete Topográfico de São Paulo*, sobre o qual se tratará mais detalhadamente a seguir.

### **O GABINETE TOPOGRÁFICO DE SÃO PAULO (1835-1849)**

Impossível compreender a criação do Gabinete Topográfico fora do contexto das reformas liberais decorrentes da abdicação de D. Pedro I, em 1831. Principalmente da reforma constitucional, de 1834, que, além de prever a criação das Assembleias Legislativas Provinciais, estabeleceu ser da competência dessas instituições legislar “sobre instrução pública e estabelecimentos próprios a promovê-la, não compreendendo as faculdades de medicina, cursos jurídicos, academias atualmente existentes e outros quaisquer estabelecimentos de instrução que para o futuro forem criados por Lei Geral”.<sup>46</sup>

Assim, dava-se autonomia para que os governos provinciais, através de suas novas instituições, legislassem para a criação de estabelecimentos de formação profissional segundo as suas necessidades, o que não ocorria antes, já que a criação de tais estabelecimentos tinha que ser aprovada pela Assembleia Geral.

Não por coincidência, tão logo foi estabelecida a Assembleia Legislativa da Província de São Paulo, em janeiro de 1835, e sua primeira legislatura, de maioria liberal, discutiu e aprovou um Projeto de Lei, da autoria de Nicolau de Campos Vergueiro, que previa a criação de um Gabinete Topográfico na capital. Segundo

o texto da lei, tratava-se de um estabelecimento pensado para ser uma repartição provincial de obras públicas que, dentre outros equipamentos anexos a ela, previa a criação de uma escola habilitada a formar engenheiros construtores de estradas.<sup>47</sup>

Diferentemente do que afirma boa parte da historiografia que trata sobre o tema, Daniel Pedro Müller não foi o primeiro diretor do Gabinete Topográfico, mas sim o Tenente-Coronel José Marcelino de Vasconcelos, como demonstra um ofício datado de 14 de julho de 1836 em que o próprio Vasconcelos comunica ao presidente da Província o aceite de sua nomeação para o cargo.<sup>48</sup> No entanto, embora Müller não tenha sido o diretor dessa primeira fase do Gabinete Topográfico (1836-1838), ele desempenhou um papel importante, tendo participado ativamente em organização e estabelecimento dessa instituição.<sup>49</sup>

Inaugurado no dia 1º de agosto de 1836, a primeira turma do Gabinete Topográfico era composta de quatorze alunos, dos quais três receberam gratificações por frequência e desempenho. Todavia, antes mesmo de completar dois anos de funcionamento, o estabelecimento teve suas atividades suspensas pela nova legislatura que assumiu a Assembleia Legislativa Provincial, em janeiro de 1838. Composta por uma maioria de deputados conservadores, a suspensão do Gabinete Topográfico era justificada sob o argumento de que o estabelecimento custava muito aos cofres públicos e era “infrutífero” na formação de novos quadros de engenheiros para as obras públicas paulistas.<sup>50</sup>

Dois anos mais tarde, em 1840, com a entrada da nova legislatura, dessa vez de maioria liberal, o Gabinete Topográfico foi restabelecido. Daniel Pedro Müller foi nomeado diretor do estabelecimento, e trabalhou com muito afinco na reorganização do gabinete. Naquele mesmo ano, propôs ao então presidente da Província, Raphael Tobias de Aguiar, uma reforma na lei que o havia restabelecido, tarefa sem a qual não seria possível organizar como convinha o Gabinete Topográfico.

Segundo Müller, tanto para a reforma do texto da lei, quanto para a elaboração dos estatutos e regulamentos do Gabinete Topográfico, o modelo a ser utilizado como referência era a *Escola de Arquitetos Me-*

*didores da Província do Rio de Janeiro*, em Niterói, justamente por esta haver correspondido na prática às expectativas que se tinha daquela instituição.<sup>51</sup>

Assim, o Marechal Müller redigiu o novo texto da lei que restabelecia o Gabinete Topográfico, da qual se destaca o trecho abaixo:

Art. 1: Fica creado na capital da Província hum Gabinete Topographico comprehendendo:

§ 1: Hum curso theórico-practico de dous annos, para instrucção de Engenheiros Civiz.

§ 2: Os instrumentos necessários para os trabalhos geodesios, e huma bibliotheca análoga ao estabelecimento.

§ 3: A collecção de todos os documentos topographicos que se puderem obter e archivar.<sup>52</sup>

Diferentemente do texto da legislação da primeira fase do Gabinete Topográfico, a instituição passaria a formar “Engenheiros Civiz” a partir de um “curso theórico-practico” de dois anos, e não mais engenheiros construtores de estrada, como antes eram denominados os egressos desse curso. Para dirimir quaisquer dúvidas, pelos estatutos do Gabinete Topográfico também é possível verificar que um de seus principais objetivos era a formação de engenheiros civis, como destaca o trecho abaixo:

Título 1º: dos fins, e objetivos do Gabinete:

Art. 1º: O Gabinete Topographico tem por fim:

§ 1º: formar Engenheiros Civiz pelo ensino dos preceitos theoricos, para isso indispensarios, e pela pratica dentro, ou fora das Aulas, das regras, e preceitos que mais concorram para desenvolvimento d’esses princípios.<sup>53</sup>

Além da elaboração dos estatutos e regulamento visando à formação de engenheiros civis, Müller também preparou um novo currículo para os alunos do Gabinete Topográfico, especificando detalhadamente as disciplinas a serem ministradas nos dois anos do curso.

Primeiro anno:

1ª Aula

Elementos de arithmetica, algebra, geometria, geometria analítica, em Topographia, que comprehendera o Nivelamento.

2ª Aula

Dezenho de Paizagem. Geometrico e Topographico.

Segundo anno:

1ª Aula

Principios geraes de mechanica, de phisica e chimica.

Construcções, Projectos, Exames de estradas e pontes, Noções sobre os canaes.

2ª Aula

Geometria discriptiva, Dezenho das communicações, Projecções Itereoteomia, e Architectura em geral.

Percebe-se que o papel dos engenheiros foi ampliado em relação à primeira fase do Gabinete Topográfico, passando a preparar os alunos para o desempenho de algumas tarefas burocráticas e a realizar a contabilidade das obras públicas da província (inclusão de disciplinas como projetos e exames de estradas e pontes, por exemplo).

As aulas do Gabinete Topográfico foram retomadas apenas em abril de 1842, contendo vinte alunos matriculados, cujas idades variavam de 15 a 27 anos. Todos naturais da Província de São Paulo.<sup>54</sup>

Esses documentos revelam que, ao ter conteúdos exclusivamente dedicados à formação de engenheiros civis, o Gabinete Topográfico de São Paulo antecipou em quinze anos a Escola Central do Rio de Janeiro, considerada pela historiografia a primeira escola brasileira a separar o ensino de engenharia militar da civil, criando um curso exclusivamente dedicado à engenharia civil, em 1858.<sup>55</sup> Além disso, é de se destacar o papel pioneiro desempenhado por Daniel Pedro Müller na transição do ensino da engenharia militar para a civil em São Paulo, com a organização da primeira escola a formar engenheiros civis na capital, especialmente a partir de sua segunda fase, entre os anos de 1842 e 1849.

## OS ÚLTIMOS ANOS E O FALECIMENTO DO MARECHAL DANIEL PEDRO MÜLLER

Após ter elaborado a estatística, o mapa provincial e colaborado ativamente na organização do Gabinete Topográfico, Müller ainda produziu uma obra intitulada *Alphabeto Encyclopedico*, do qual parece não haver restado um único exemplar. Trata-se de uma coleção de *Cathecismos* que tiveram alguns volumes publicados entre os anos de 1837 e 1841.<sup>56</sup>

Além disso, em 1839, Müller foi convidado a tornar-se sócio honorário do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, fundado no ano anterior. A partir dessa data o marechal passou a oferecer ao Instituto algumas memórias que ele havia coletado durante sua vida, bem como cópias dos seus *Cathecismos* e, até mesmo, um exemplar de seu *Mappa Chorographico da Provincia de São Paulo*.<sup>57</sup> Tanto o mapa quanto as cópias de seus catecismos acabaram sendo apresentados postumamente em sessões aos sócios do Instituto.<sup>58</sup>

A data de seu falecimento é motivo de alguma confusão até hoje. Em 1879, Azevedo Marques publicou em seus apontamentos que o Marechal Müller teria falecido em 1 de agosto de 1842.<sup>59</sup> Por conta disso, muitos autores basearam seus perfis biográficos nas informações de Azevedo Marques, tais como Affonso Taunay, Eugenio Egas e Antônio Barreto do Amaral, por exemplo, e repetiram acriticamente a informação de que Daniel Pedro Müller teria morrido em 1 de agosto de 1842.

Para dirimir quaisquer dúvidas, verificou-se que na edição de número 193, de 30 de agosto de 1841 do Diário do Rio de Janeiro, foi publicada uma "*Necrologia do Marechal de Campo Daniel Pedro Müller*", de onde destaca-se:

"(...) O Sr. Marechal Muller, cujo nome só por si se recommenda ao amor, respeito e veneração de todos os Brasileiros, e de muitos illustrados estrangeiros, já não existe! A inexorável parca, ávida de optimos despojos, descarregou com o fatal gume sobre a teia de tão preciosa vida o tremendo golpe!"

"Assim, uma vida toda consagrada ao serviço público por uma

serie de factos honrosos, uma existência toda de intelligencia e saber, eis quanto essa tyranna cortou sem piedade, sem esperança e sem retorno, no dia 1<sup>a</sup> de agosto de 1841, pelas cinco horas da tarde na cidade de S. Paulo".<sup>60</sup>

Mais do que a data, o necrológio informa o horário aproximado em que Müller teria morrido: 1 de agosto de 1841, por volta das 17 horas.

Já a causa da morte de Daniel Pedro Müller ainda é um tanto nebulosa. Em Aviso datado de 18 de agosto de 1841, José Clemente Pereira, então ministro da Guerra, dirige-se ao presidente da Província de São Paulo da seguinte maneira ao tratar da morte de Müller:

Aviso de 18 de agosto de 1841, em resposta do officio desta presidência sob nº 137 de 6 do mesmo mês.

Ilmo. e Exmo. Sr. – Levei à Presença de Sua Magestade O Imperador o officio sob nº 137, de 6 do corrente mês em que V. Ex<sup>a</sup>. participa o lastimoso fim do Marechal de Campo reformado Daniel Pedro Müller; cuja perda, por uma maneira tão deplorável, muito sensibilizou o Paternal Coração do Mesmo Augusto Senhor. E respondendo a outra parte do citado officio, em que V. Ex<sup>a</sup> pondera a falta que faz ao serviço público da Província de São Paulo tão bom servidor do Estado; comunico a V. Ex<sup>a</sup> que nesta data se expedem as convenientes ordens para que o 1<sup>o</sup> Tenente de Engenheiros Manuel José de Araújo parta quanto antes, a apresentar-se a V. Ex<sup>a</sup> – Deus Guarde a V. Ex<sup>a</sup> – Palácio do Rio de Janeiro, 18 de agosto de 1841 – José Clemente Pereira – Sr. Presidente da Província de São Paulo.<sup>61</sup>

Outras obras e documentos, assinados por diferentes autores, quando mencionam a causa da morte do Marechal Müller, sempre acrescentam adjetivos como "trágica", "lastimosa", ou "deplorável", mas não falam exatamente como esta ocorreu.

Sobre este assunto, verificou-se que Antônio Barreto do Amaral, ao pesquisar as

origens do bairro de Pinheiros, encontrou uma informação de que Daniel Pedro Müller viveu naquele bairro na primeira metade do século XIX, tendo sido proprietário de uma chácara que “cobria mais de 400 mil metros quadrados, denominada *Água Branca*”.<sup>62</sup> Sua fonte foi um artigo de Francisco de Assis Carvalho Franco intitulado “*Sobre o Marechal de Campo Daniel Pedro Müller*” que, por sua vez, contém nada menos do que a transcrição da íntegra do inventário de Müller.<sup>63</sup>

Segundo este inventário, “*Müller estava individualado [sic] pelo facto da publicidade das suas obras*”. De acordo com apontamentos do próprio marechal neste documento, ele devia 1:500\$000 a Antônio da Silva Prado; 980\$000 a um Sr. Antônio Barbosa; 190\$000 ao Sr. Francisco José de Azevedo e 600\$000 ao Sr. Tobias.<sup>64</sup> Somente com os valores que aparecem listados no inventário, constata-se que as dívidas de Müller perfaziam um total de 3:270\$000. A título de comparação, os escravos arrolados no mesmo inventário – dezesseis ao todo – foram avaliados entre 525\$000 e 300\$000 cada, para os adultos.

Pressionado por suas dívidas e sentindo-se sem alternativas para honrá-las junto a seus credores, Daniel Pedro Müller decide afogar-se no Rio Pinheiros, que cruzava sua propriedade. Seu corpo foi encontrado junto à ponte que cruzava aquele rio.<sup>65</sup> Enterrado em São Paulo, seu funeral importou a quantia de 286\$120 réis e, com a venda de seus bens, sua família logrou saldar todas suas dívidas, restando um montante de 5:053\$051 réis.<sup>66</sup>

Não foi por outra razão, portanto, que a morte de Müller, ao ser descrita pelo ministro da Guerra no aviso que este enviou em resposta ao ofício do presidente da Província, foi designada como “*lastimosa*” e ocorrida “*de maneira tão deplorável*”, tendo “*consolidado*” o coração de D. Pedro II.<sup>67</sup>

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS: UM HOMEM DE TRANSIÇÃO**

Como bem afirmou Lucia Maria Bastos Pereira das Neves em artigo interessante no qual analisa a livraria que Müller herdara de seu pai, tratava-se de um homem “*perfeitamente afinado com as principais tendências da Ilustra-*

*ção em Portugal. [...] Constituía-se como [um] espírito curioso, surpreendentemente erudito para o lugar e o tempo em que viveu, mas ainda à vontade no mundo do Antigo Regime*”.<sup>68</sup>

Daniel Pedro Müller era, portanto, um homem de transição. Um homem que, formado ainda sob o ideário cultural das Luzes portuguesas, vivenciou os momentos finais do Antigo Regime atuando como agente da Coroa em São Paulo, mas que também participou, e ativamente, dos movimentos liberais que engendraram o nascimento da monarquia constitucional brasileira. Um militar que, acusado de adesão às Cortes de Lisboa, permaneceu no Brasil após a Independência e jurou a constituição do Império, tendo trabalhado incessantemente por duas décadas a serviço do Estado que acabava de nascer, quer como militar, na defesa dos interesses brasileiros em Montevideu e no Rio de Janeiro, quer como engenheiro, elaborando planos, levantando estatísticas e mapas ou, ainda, dirigindo obras públicas a serviço da Assembleia Legislativa da Província de São Paulo, curiosamente, uma instituição liberal.

Também no campo da engenharia, como se buscou demonstrar, foi um homem de transição. Formado como engenheiro militar em um momento onde ainda não existiam instituições com cursos formais de engenharia civil, quer em Portugal, quer em suas colônias, Daniel Pedro Müller foi um dos principais responsáveis, após a Independência do Brasil, pela organização de uma escola de engenharia com conteúdos exclusivos para a formação de engenheiros civis, o Gabinete Topográfico de São Paulo. No período efêmero e intermitente em que esta escola existiu (1836-1849), formou dezenas de engenheiros civis que, a partir da segunda metade do Oitocentos, passaram a atuar nas obras públicas da Província de São Paulo. A reformulação de seus estatutos, que vigoraram a partir de 1843, antecipou em quinze anos a separação curricular entre engenharia militar e civil promovida pela Escola Central do Rio de Janeiro (1858). Como bem lembrou Antônio Francisco de Paula Souza, organizador e diretor da Escola Politécnica (1894), em seu discurso inaugural:

A Victoria hoje alcançada, foi em lucta porfianda; porque a Idea que hoje venceu não é nova – Nossos avós já a tinham, tentaram realis-a. – Elles bem avaliavam as grandes vantagens que a esta região adviria da divulgação de conhecimentos mathematicos – Crearam, por isso, uma escola de Engenheiros constructores de Estradas, que modestamente denominaram “Gabinete Topographico”.

De fato a ideia não era nova e, ao lembrá-la, Paula Souza considera o Gabinete Topográfico uma espécie de precursor da Escola Politécnica na formação de engenheiros em São Paulo, antecedendo-a em quase meio século. Embora alguns autores

afirmem que a formação dos profissionais daquele estabelecimento não era, propriamente, a de engenheiros, mas sim a de agrimensores, ou no máximo, de engenheiros práticos,<sup>69</sup> ainda assim, é inegável a contribuição do Gabinete Topográfico, não apenas para o ensino de engenharia na Província, mas também na execução das obras públicas provinciais na segunda metade do Oitocentos. Justamente por esta razão, entende-se que cabe chamar atenção para o papel desempenhado por Daniel Pedro Müller, muito lembrado pela elaboração de sua estatística, algumas vezes recordado pela composição de seu mapa, mas cujo pioneirismo de sua atuação destacada na transição do ensino da engenharia militar para a civil em São Paulo, e porque não dizer no Brasil, é frequentemente ignorada.

<sup>1</sup> Arquivo Histórico Militar de Lisboa. Cx. 693, D-1-6-38, D1-7-45-48, D1-7-9-5. [Ver também: Francisco Vilardebó Loureiro. Relação dos primeiros alunos do Colégio Militar em Lisboa. In: *Raízes e Memórias*. Nº 15, outubro-1999, Lisboa: Associação Portuguesa de Genealogia, p. 157].

<sup>2</sup> Heinrich Katzenstein organizou artigo com breves trajetórias sobre integrantes da família Moller. [Ver Heinrich Katzenstein. Notas genealógicas acerca de algumas das mais antigas famílias de origem germânica fixadas na Estremadura Portuguesa, [I], separata de *Boletim da Junta de Província da Estremadura*, nº 18, Lisboa, s.d. [1949], pp. 8-19]. No segundo volume, também organizou informações acerca da ascendência e descendência da família Müller. [Ver Heinrich Katzenstein. Notas genealógicas acerca de algumas das mais antigas famílias de origem germânica fixadas na Estremadura Portuguesa, [II], separata de *Boletim da Junta de Província da Estremadura*, nº 19, Lisboa, s.d. [1949], pp. 21-35].

<sup>3</sup> Arquivo Histórico Militar de Lisboa. *Processo do ex-aluno da Escola do Exército Daniel Pedro Müller*, maço nº 1, processo nº 58.

<sup>4</sup> Os livros com os registros das matrículas dos alunos do Real Colégio dos Nobres encontram-se guardados no Arquivo Nacional da Torre do Tombo. [Ver ANTT. Livros 48, 59, 62 e 81. *Colégio dos Nobres*. 1766-1837]. Há também um trabalho na área de genealogia e heráldica que se dedicou a relacionar todos os alunos que passaram pelo Real Colégio dos Nobres. [Ver João Bernardo Galvão-Telles. Relação dos alunos do Colégio dos Nobres de Lisboa (1766-1837). In: *Revista do Instituto de Genealogia e Heráldica da Universidade Lusófona do Porto*. Nº 1, Ano 1, novembro de 2006, pp. 57-118]

<sup>5</sup> Cf. Cel. Horácio Madureira dos Santos. *Catálogo dos decretos do extinto Conselho de Guerra na parte não publicada pelo General Cláudio de Chaby*. Separata do Boletim do Arquivo Histórico Militar, V volume (Reinado de D. Maria I (2ª Parte: janeiro de 1794 a dezembro de 1806). Lisboa: Arquivo Histórico Militar, 1965, p. 425.

<sup>6</sup> Idem.

<sup>7</sup> No curso da Real Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho de Lisboa, a principal referência teórica eram os tratados do engenheiro militar francês Bernard F. de Bélidor. [Ver Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno. *Desenho e Designio: o Brasil dos engenheiros militares (1500-1822)*. São Paulo: Edusp, 2011, p. 235].

<sup>8</sup> Para uma breve discussão sobre as características dos modelos de escola de engenharia francesa e inglesa, ver: Ivone Salgado. “Profissionais das obras públicas na província de São Paulo na primeira metade do século XIX: atuação no campo da engenharia civil”. In: *Histórica – Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo*. Nº 41, Ano 6, abr. 2010, p. 1-10.

<sup>9</sup> ANTT. Carta Patente de 30 de agosto de 1802. Chancelaria de D. Maria I, liv. 67, fl. 100. [Ver também: Cel. Horácio Madureira dos Santos. *Catálogo dos decretos do extinto Conselho de Guerra na parte não publicada pelo General Cláudio de Chaby*. Separata do Boletim do Arquivo Histórico Militar, V volume (Reinado de D. Maria I (2ª parte: janeiro de 1794 a dezembro de 1806). Lisboa: Arquivo Histórico Militar, 1965, p. 548].

<sup>10</sup> No acervo do Arquivo Histórico Ultramarino há uma carta e um ofício do Capitão General Antônio José da Franca e Horta informando exatamente as datas em que ele e seu ajudante de ordens chegaram a vila de Santos (18. nov.1802). Após esperarem pela desocupação das casas que iriam ocupar em São Paulo, finalmente subiram a Serra do Mar para atingir a capital (6 dez. 1802) e tomar posse de seus cargos (10.dez.1802). [Ver AHU. Conselho Ultramarino. Série: Brasil – São Paulo, cx. 51, doc. 3962 e 3967].

<sup>11</sup> “Aula” era o termo utilizado para representar as instituições e práticas educacionais no mundo português. [Ver Guilherme Pereira das Neves. *Aulas*. In: VAINFAS, Ronaldo (dir). *Dicionário do Brasil Colonial (1500-1808)*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2000, pp. 55-58].

<sup>12</sup> *DOCUMENTOS INTERESSANTES para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Unesp, vol. 94, 1990 – “Ofícios do General Horta aos Vice-Reis e Ministros 1802-1808”, p. 123.

<sup>13</sup> Cf. *DOCUMENTOS INTERESSANTES para a História e Costumes de São Paulo*. São Paulo: Unesp, vol. 95, 1990 – “Ofícios do General Horta aos Vice-Reis e Ministros 1802-1807”, pp. 319-320.

<sup>14</sup> *Guilhermina Müller Beaurepaire*, casada em segundas núpcias com o brigadeiro Henrique de Beaurepaire Rohan; *Carolina Müller das Dores*, casada com o coronel Leandro Mariano das Dores; *Emília Müller de Faria*, casada com Manuel José de Faria, natural de Portugal e residentes no Rio de Janeiro; *Elisa Müller de Campos*, casada com o dr. Felizardo Pinheiro de Campos, residentes no Rio de Janeiro; *Augusta Henriqueta Müller de Figueiredo*, casada com o desembargador Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha, residentes na Bahia; Daniel Pedro Müller Filho, solteiro, falecido aos 25 anos de idade, em 25 de janeiro de 1842, como oficial da Guarda Nacional. [Ver Francisco de Assis Carvalho Franco. Sobre o Marechal de Campo Daniel Pedro Müller. In: *Revista do Instituto de Estudos Genealógicos*. São Paulo, ano 3, nº 5, jan./jun. 1939, p. 29]. Embora seu único filho homem, Daniel Pedro Müller Filho, tenha morrido jovem, verificou-se que no ano de 1834, ele havia exercido a patente de capitão e chegou a ser eleito para ocupar o cargo de juiz de paz do distrito de Pinheiros, que se pretendia separar de Santa Ifigênia. Contudo, sua eleição foi suspensa por não cumprir os requisitos legais, isto é, contar com menos de 25 anos de idade e não comprovar a renda prescrita no Código do Processo. [Ver Antonio Barreto do Amaral. *O bairro de Pinheiros*. 3ª ed. São Paulo: Secretaria de Educação e Cultura, 1985, pp. 72-75].

<sup>15</sup> Na lista nominativa de 1817, verifica-se que a filha mais velha de Müller, Guilhermina, tinha onze anos de idade. Por sua vez, a filha mais nova àquela época, Eliza, contava apenas um ano e ainda não havia nascido Augusta, ao que parece, a filha caçula do casal. Tais informações levam a crer que Müller tenha se casado com Gertrudes Maria do Carmo por volta do ano de 1805. [Ver APESP. *Lista Nominativa de Habitantes da Cidade de São Paulo*, 3ª Companhia de Ordenanças, 1817, p. 41]. Antônio de Toledo Piza também informa que Müller ainda morava na Rua Tabatinguera, nº 50, em 1822. [Antônio de Toledo Piza. O suplicio do Chaguinhas. (Chronicas dos Tempos Coloniaes). *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, vol. 5 (1901), p. 25].

<sup>16</sup> Oberacker informa a data de 1818 para o segundo casamento de Müller, o que é bastante curioso, uma vez que nesse mesmo ano a lista nominativa dos habitantes da cidade de São Paulo traz a informação de que Müller ainda residia com Gertrudes Maria do Carmo e filhos na Rua Tabatinguera. [Ver APESP. *Lista Nominativa de Habitantes da Cidade de São Paulo*, 3ª Companhia de Ordenanças, 1818, p. 26]. Para a data do segundo casamento de Müller ver Carlos Oberacker Jr. *Op. Cit.*, p. 35.

<sup>17</sup> O conselheiro Antônio Manuel de Melo (1802-1866) foi um engenheiro militar que chegou a ocupar o posto de ministro da guerra em duas ocasiões: 1847 e 1863. Em 1841, em virtude do falecimento de Daniel Pedro Müller, o autor de uma necrologia publicada no Diário do Rio de Janeiro informava que Antônio Manuel de Melo era “*dotado de extraordinários talentos*” e que fora educado por seu “*virtuoso padrasto*” sendo, portanto, “*um outro Müller*”. À época da publicação, Antônio Manuel de Melo já era major de engenheiros e lente substituto da escola militar. [Ver NECROLOGIA do Marechal de Campo Daniel Pedro Müller. In: *Diário do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Anno XX, 30 ago. 1841, n. 193, p. 2].

<sup>18</sup> Decreto de 13 de maio de 1806. [Ver AHU. *Conselho Ultramarino*. Série: Brasil-São Paulo, cx. 54, doc. 4484. Ver também Coronel Laurênio Lago. *Brigadeiros e Generais de D. João VI e D. Pedro I no Brasil: dados biográficos (1808-1831)*. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1938, p. 21]

<sup>19</sup> Cf. Carlos Oberacker Jr. *A Província de São Paulo de 1819 a 1823*. In: \_\_\_\_\_. *O movimento autonomista no Brasil*. Lisboa: Cosmos, 1977, p. 35.

<sup>20</sup> De acordo com o texto desse decreto de 22 de agosto de 1808: “*O Príncipe Regente Nosso Senhor há por bem mandar lançar o Hábito da Ordem de Christo a Daniel Pedro Müller, Sargento Mor de Infantaria e Ajudante das Ordens do Governo de São Paulo e manda que para o receber e professar se lhe façam as provanças e habilitações de sua pessoa na forma dos Estatutos e Definições da mesma Ordem*”. [Ver BNRJ. *Divisão de Manuscritos*. Documentos biográficos, 318.5, doc. 17].

<sup>21</sup> Em carta a D. Pedro I, datada de 25 de maio de 1825, a solicitação da renúncia dizia: “[...] tendo obtido a mercê de Cavalheiro da Ordem de Christo, e da qual nunca fez uso [...], deseja o suplicante presentemente, por motivos de gratidão e reconhecimento, renunciar essa mercê na pessoa do Capitão de Milícias Manuel Pereira de Sousa, negociante matriculado dessa cidade”. [Ver BNRJ. *Divisão de Manuscritos*. Documentos biográficos, 318-5, doc. 14].

<sup>22</sup> *DOCUMENTOS INTERESSANTES para a História e Costumes de São Paulo*. Vol. 36. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, 1902, p. 90.

<sup>23</sup> Cf. Coronel Laurênio Lago. *Op. Cit.*, p. 22. Vale lembrar que, em 1811, a comarca de Paranaguá ainda era parte da Capitania de São Paulo. Somente em 1853, quando a Província do Paraná foi desmembrada de São Paulo, Paranaguá passou a fazer parte da nova Província.

<sup>24</sup> Cf. Thomaz José Pinto Serqueira. Elogio histórico dos membros do Instituto falecidos no terceiro anno social. In: *Revista Trimensal de História e Geografia*, v. 3, t. 3, 1841, p. 542.

<sup>25</sup> Durante sua estada na cidade de São Paulo, Saint Hilaire observou que o largo era espaçoso, circulado por aleias de cedros, onde se realizavam touradas. Sobre a arquibancada da arena, afirmou: “*Nessa praça, via-se, quando de minha viagem, o anfiteatro propriamente dito, construído de madeira, construção feita com bastante gosto e atribuída à direção do engenheiro Daniel Pedro Müller, autor do Ensaio Estatístico*”. [Ver Auguste de Saint Hilaire. *Viagem à Província de São Paulo*. São Paulo: Livraria Martins, 1940, p. 174].

<sup>26</sup> Cf. Afonso d'Escragnole Taunay. *Mappa Chorographico da Província de São Paulo*. In: Museu Paulista. *Collectanea de Mappas da Cartographia Paulista Antiga*. (Cartas de 1612 a 1837, acompanhadas de breves comentários por Afonso D'Escragnole Taunay). São Paulo: Cia Melhoramentos de São Paulo, 1922, p. 7. A respeito do Mr. Le Sage, trata-se de Emmanuel-Augustin-Dieudonné-Joseph (1766-1842), primeiro Marquês, depois Conde de Las Casas. Foi um historiador e famoso autor de atlas francês que, em 1801, sob o pseudônimo Le Sage, publicou em Londres a edição original de seu famoso Atlas. Somente em 1803-1804, ganhou uma edição francesa intitulada *Atlas historique, chronologique, géographique et généalogique*. O Atlas fez tanto sucesso que ganhou múltiplas edições em diferentes línguas entre 1804 e 1845. [Ver Walter Goffart. *Historical Atlases: The First Three Hundred Years (1570-1870)*. Chicago and London: The University of Chicago Press, 2005, pp. 305-314, 391-394]. Em 1826, por exemplo, a



*Librería Hispano-Francesa de Bossange Padre* publicou uma edição em espanhol que, recentemente, foi digitalizada pela Biblioteca Nacional da Colômbia. [Ver Emmanuel Auguste Dieudonné-Joseph. *Atlas Histórico, Genealógico, Cronológico, Geográfico y Estadístico de Lesage escrito por el Conde de Las Casas, traducido, corregido y aumentado por un Español Americano*. Paris: Librería Hispano-Francesa de Bossange Padre, 1826. Disponível em <[http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos\\_user/digitalizados/sala1a\\_15377.pdf](http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/digitalizados/sala1a_15377.pdf)>. Acessado em 15 de agosto de 2013].

<sup>27</sup> Cf. APESP.

<sup>28</sup> Cf. Manoel da Cunha de Azeredo Sousa Chichorro. "Memoria em que se mostra o estado econômico, militar e político da capitania geral de S. Paulo, quando do seu governo tomou posse a 8 de dezembro de 1814 o Ilm. e Exm. Sr. D. Francisco de Assis Mascarenhas, conde de Palma do Conselho de S. A. Real e do de sua real fazenda". In: *Revista Trimensal do Instituto Histórico, Geographico e Etnographico do Brasil*, t. 36, parte 1, 1873, p. 208.

<sup>29</sup> Cf. Daniel Pedro Müller. *Mapa do Campo de Guarapuav[ã] e Territórios cor[re]f[er]entes*, s/d. 1 mapa, ms: 42,5 x 49 cm. Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro. Cabe observar, no entanto, que no exemplar em questão há uma inscrição localizada na margem inferior esquerda do mapa, na qual se pode ler: "desenhado pelo Marechal Müller segundo os esclarecimentos que recebo". Contudo, em 1815, ano em que teria sido feito o mapa, Müller ainda não havia atingido o posto de Marechal de Campo, fato que só viria a ocorrer em 1829, como se verá adiante. Tal inscrição, portanto, só pode ter sido feita após essa última data, indicando que o exemplar em questão se trataria de uma cópia do original desenhada por Müller.

<sup>30</sup> Oberacker Jr. relaciona não só as funções ocupadas por Müller durante o governo de Oeynhausens, mas também quais estradas e pontes que foram encarregadas de ser consertadas e/ou melhoradas pelo Coronel Müller neste período: "[...] a Estrada Militar pela costa de Santa Catarina e estradas e pontes no interior (a Franca, Batatais, Casa Branca, etc., assim como as de Piracicaba a Jundiá, 14,5 léguas de comprimento, a Campinas, a Itu e Porto Feliz), mas as finanças da capitania e a falta de mão-de-obra impuseram a Oeynhausens sempre limites." [Ver Carlos Oberacker Jr. *Op. Cit.* pp. 36-38].

<sup>31</sup> Por seu trabalho na defesa da costa paulista, Müller foi constituído, por provisão régia de 15 de janeiro de 1821, "Delegado do Inspetor-Geral das Fortalezas e Portos de Guerra do Reino do Brasil da província de São Paulo" por proposta do tenente-general e Inspetor-Geral Alexandre Eloy Portelli. [Ver Carlos Oberacker Jr. *Op. Cit.* p. 39].

<sup>32</sup> Cf. Antonio de Toledo Piza. *Op. Cit.*, p. 11. Vale observar que Honório de Syllos, responsável pela introdução da terceira edição da estatística de Daniel Pedro Müller, em 1978, informa que o governo provisório teria sido empossado em 21.6.1821, perante a Câmara, situada então no largo de São Gonçalo. [Ver Honório de Syllos. In: Daniel Pedro Müller. *Ensaio d'um quadro estatístico da província de S. Paulo: ordenado pelas leis provinciais de 11 de abril de 1836 e 10 de março de 1837*. 3. ed. facsimilada. São Paulo: Governo do Estado, 1978, p. XIII].

<sup>33</sup> Lucia Maria B. P. das Neves afirma que o suplício do *Chaguinhas*, como ficou conhecido esse episódio, "serviu para atizar as desavenças no interior da elite paulista", lembrando que muitos anos mais tarde Diogo Antônio Feijó, em discurso realizado na Câmara dos deputados aos 20 de maio de 1832, se aproveitaria do episódio para acusar Martim Francisco de Andrada como o responsável pela ferocidade do caso, já que era ele o secretário do governo que teria confirmado a ordem de execução. [Ver Lucia Maria Bastos Pereira das Neves. *São Paulo e a Independência*. In: Maria Beatriz Nizza da Silva (Org.). *História de São Paulo colonial*. São Paulo: Unesp, 2009, pp. 281-284].

<sup>34</sup> Segundo Lucia Maria Basto Pereira das Neves, a palavra *bernarda* passou a ser utilizada, no Brasil, entre 1821 e 1823, para identificar os movimentos das tropas portuguesas a favor da Revolução constitucionalista do Porto de 1820. [Ver Lucia Maria Bastos Pereira das Neves. *Op. Cit.*, 2009, p. 304].

<sup>35</sup> Para uma análise da *bernarda*, ver Carlos Oberacker Júnior. *Op. Cit.*, pp.185-278. Ver também Antonio de Toledo Piza. *A Bernarda de Francisco Inácio – Suas causas e suas consequências*. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, vol. 10 (1905), p. 126 ss.

<sup>36</sup> Na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro há um códice de 30 páginas contendo a narração dos acontecimentos políticos de São Paulo entre os anos de 1822-1824 feita por Manoel Joaquim de Amaral Gurgel. Na página seis desse códice, há a informação de que Daniel Pedro Müller foi deportado para o Rio de Janeiro, em 1822, por ter participado da "bernarda" de Francisco Inácio. Contudo, o exílio não duraria muito. Em setembro de 1823, momento em que a relação entre José Bonifácio de Andrada e Silva e D. Pedro I foi abalada, todos os envolvidos na "bernarda" de Francisco Inácio foram anistiados pelo imperador. [Ver BNRJ. Divisão de Manuscritos, Loc. 12, 2, 012].

<sup>37</sup> A Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro mantém em seu acervo de manuscritos uma solicitação de próprio punho de Daniel Pedro Müller, datada de 1832, para que lhe fosse enviada uma certidão de seu juramento à Constituição do Império do Brasil, realizada aos 21 de março de 1824 no Quartel General do Campo da Honra. [Ver: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. *Divisão de Manuscritos*. Documentos Biográficos. 318-5, doc. 5].

<sup>38</sup> Assinado pelas Cortes de Lisboa, esse decreto causou grande desconfiança nos chamados *liberais paulistas* que identificavam Müller como partidário dos portugueses. [Ver Claudio de Chaby. *Synopse dos decretos remetidos ao extinto Conselho de Guerra desde o estabelecimento d'este tribunal em 11 de dezembro de 1640, até a sua extinção decretada em 1º de agosto de 1834 arquivados no arquivo geral do ministério da guerra e mandados recolher ao real arquivo da Torre do Tombo em 22 de junho de 1865*. VII volume. Lisboa: Imprensa Nacional, 1889, p. 191].

<sup>39</sup> Na divisão de manuscritos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro há uma carta de Daniel Pedro Müller, datada de 6 de janeiro de 1827, na qual ele assina ainda na condição de governador da praça de Montevidéu. Nessa correspondência, Müller informa o Visconde de São Leopoldo [José Feliciano Fernandes Pinheiro] que estava enviando, através da embarcação São Domingos Enéas, dois colonos franceses que se encontravam "sem emprego algum" em sua praça. [Ver BNRJ. *Divisão de Manuscritos*. Coleção Paraguai. Doc II – 36, 29, 3]

<sup>40</sup> NECROLOGIA do Marechal de Campo Daniel Pedro Müller. In: *Diário do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Anno XX, 30 ago. 1841, n. 193, p. 2.

<sup>41</sup> Idem. *Ibidem*. Trata-se da Revolta dos Mercenários, deflagrada em 9 de junho de 1828, com duração de três dias.

<sup>42</sup> Cf. Coronel Laurêncio Lago. *Op. Cit.*, p. 24.

<sup>43</sup> Àquela época, a cidade era carente de cemitérios e era hábito sepultar os defuntos no interior ou ao redor das igrejas. [Ver Honório de Syllos. *Op. Cit.*, p. XIV]. Vale destacar que o projeto de necrópole solicitado a Müller parece não ter seguido adiante, uma vez que o primeiro cemitério público da cidade começou a ser construído apenas em 1855, tendo o projeto sido realizado pelo engenheiro Carlos Rath e inaugurado apenas em 1858.

<sup>44</sup> Cf. Eudes de Mello Campos Jr. *Arquitetura paulistana sob o Império: aspectos da formação da cultura burguesa em São Paulo*. 1997. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997, vol. 1, pp. 68-69.

<sup>45</sup> Para um estudo detalhado dos contextos técnicos e sociais da produção, circulação e consumo do *Mappa Chorographico da Província de São Paulo*, ver: José Rogério Beier. "Biografia de um mapa: a trajetória do primeiro mapa impresso da Província de São Paulo. (1835-1842)". In: *V Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*. 25 a 28 de novembro de 2013, Petrópolis, p. 1-18. Disponível em <[http://www.cartografia.org.br/vslbch/trabalhos/76/67/resumo\\_beier-jr\\_atualizado\\_1378257808.pdf](http://www.cartografia.org.br/vslbch/trabalhos/76/67/resumo_beier-jr_atualizado_1378257808.pdf)>. Acessado em: 7/7/2014.

<sup>46</sup> Cf. "Lei nº 16, de 12 de agosto de 1834. Faz algumas alterações e adições à Constituição Política do Império, nos termos da Lei de 12 de outubro de 1832." In: *Coleção de Leis do Império do Brasil*, 1834, p. 17.

<sup>47</sup> Cf. SÃO PAULO. Lei n. 10, de 24 de março de 1835. *Cria nesta capital um gabinete topográfico*. In: *Anais da ALPSP*, 1835, pp. 207-209.

<sup>48</sup> Cf. Arquivo Público do Estado de São Paulo, SEGO, *Ofícios Diversos*, cx. 78, pasta 1, doc., 179.

<sup>49</sup> Em ofício datado de 9 de abril de 1836, por exemplo, vê-se Müller informando ao presidente da província a relação dos instrumentos e livros necessários para equipar o Gabinete Topográfico. [Ver Arquivo Público do Estado de São Paulo, SEGO, *Ofícios Diversos*, cx. 78, pasta 1, doc., 46].

<sup>50</sup> Para estudo detalhado que reconstitui a trajetória efêmera e intermitente do *Gabinete Topográfico de São Paulo*, ver José Rogério Beier. "O Gabinete Topográfico de São Paulo: a formação de engenheiros construtores de estradas como instrumentos de governo da Província de São Paulo (1835-1849)". In: *Revista Brasileira de História da Ciência*, Rio de Janeiro, v. 6, nº 2, pp. 320-337, jul./dez. 2013.

<sup>51</sup> Trata-se da Escola de Arquitetos Medidores da Província do Rio de Janeiro, estabelecida na cidade de Niterói, sob a direção de Pedro de Alcântara Niemeyer Bellegarde. Criada por lei em 1836 e inaugurada em 1837, pouca informação foi localizada sobre essa escola. Seu curso, teórico-prático, tinha duração de três anos e chegou a formar vinte e cinco alunos até ser extinta, em 1844. [Ver Adolfo Morales de los Rios Filho. "Centenário do falecimento do marechal-de-campo e conselheiro Pedro de Alcântara Bellegarde". *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, vol. 265. Rio de Janeiro: IHGB, out/dez 1964, pp. 194-226].

<sup>52</sup> Cf. Acervo Histórico da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. *Projeto de Lei e regulamento para o Gabinete Topográfico*. IP 41, 011, cx. 429.

<sup>53</sup> Idem.

<sup>54</sup> Cf. Arquivo Público do Estado de São Paulo. SEGO, *Ofícios Diversos*, ordem 889, cx. 88, pasta 1, doc., 36. Com a morte de Daniel Pedro Müller, em 1841, um engenheiro militar vindo da Corte, José Jacques da Costa Ourique, foi nomeado o novo diretor do Gabinete Topográfico. Em 1844, Ourique reforma os estatutos e regulamentos formulados por Müller, voltando a denominar os alunos formados pelo curso de "engenheiros construtores de estrada".

<sup>55</sup> Como destacado previamente, cabe lembrar que antes do Gabinete Topográfico, a Escola de Arquitetos Medidores da Província do Rio de Janeiro, inaugurada em 1837, em Niterói, já tinha curso teórico-prático de três anos dedicado à formação de engenheiros civis.

<sup>56</sup> Apesar dos nomes, os *Cathecismos* eram pequenas publicações com instruções gerais sobre determinados temas, como História, Geografia ou Gramática, que deveriam servir para auxiliar na formação de jovens em idade escolar.

<sup>57</sup> No acervo do IHGB há uma carta de Daniel Pedro Müller, datada de 1ª de abril de 1840, na qual o marechal apresenta uma memória dos Campos de Guarapuava aos sócios do Instituto. Nesta mesma carta, Müller reclama de não ter recebido resposta a um ofício enviado ao Instituto em julho de 1839, que dizia respeito ao convite que o IHGB lhe havia feito para se tornar sócio honorário em 20 de junho daquele ano. [Ver IHGB. *Divisão de Manuscritos*. Coleção Instituto Histórico, lata 141, pasta 69]. Além disso, em ofício do então presidente da Província de São Paulo, Miguel de Souza Mello e Alvim, ao secretário perpétuo do IHGB, Januário da Cunha Barbosa, vê-se que uma cópia do *Mappa Chorographico da Província de São Paulo* que acabava de retornar de Paris, onde fora impresso, fora ofertada ao Instituto, como será detalhado mais adiante neste trabalho. [Ver BNRJ. *Divisão de Manuscritos*. Coleção José Carlos Rodrigues, I-3, 11, 27].

<sup>58</sup> Em carta endereçada ao secretário do IHGB, o Cônego Januário da Cunha Barbosa, Felisardo Pinheiro de Campos informa que fora incumbido pelo marechal de campo Daniel Pedro Müller de ofertar ao IHGB os "*novos cathecismos de sua pequena encyclopedia*" que acabavam de sair do prelo. Estes deveriam ser adicionados aos que o próprio Müller ofertara ao Instituto no ano anterior. A carta foi lida em sessão do IHGB de 26 de agosto de 1841, três semanas após o falecimento de Müller. [Ver BNRJ. *Divisão de Manuscritos*. Coleção José Carlos Rodrigues, I-3, 11, 59].

<sup>59</sup> Cf. Manuel Eufrázio de Azevedo Marques. *Apontamentos Históricos, Geográficos, Biográficos, Estatísticos e Noticiosos da Província de São Paulo...* 2ª ed. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1954, v. 1, pp. 212-213.

<sup>60</sup> Cf. NECROLOGIA do Marechal de Campo Daniel Pedro Müller. In: *Diário do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Anno XX, 30 ago. 1841, nº 193, p. 2.

<sup>61</sup> Aviso resgatado por Antônio Egydio Martins no Arquivo Público do Estado de São Paulo e publicado originalmente em 1912. [Ver Antônio Egydio Martins. *São Paulo Antigo (1554-1910)*. São Paulo: Paz & Terra, 2003, pp. 478-479].

<sup>62</sup> Cf. Antonio Barreto do Amaral. *O bairro de Pinheiros*. 3ª ed. São Paulo: Secretaria de Educação e Cultura, 1985, p. 60.

<sup>63</sup> Cf. Francisco de Assis Carvalho Franco. Sobre o Marechal de Campo Daniel Pedro Müller. In: *Revista do Instituto de Estudos Genealógicos*. São Paulo, ano 3, nº 5, pp. 28-31, jan./jun. 1939.

<sup>64</sup> Ninguém menos que Rafael Tobias de Aguiar, presidente da província de agosto de 1840 a julho de 1841. [Ver Francisco de Assis Carvalho Franco. *Op. Cit.*, p. 30].

<sup>65</sup> Cf. Nuto Sant'Anna. *O obelisco do Piques*. In: *Metrópole*. (Vol. 2) São Paulo: Departamento de Cultura, 1952, pp. 66.

<sup>66</sup> Cf. Francisco de Assis Carvalho Franco. *Op. Cit.*, p. 29.

<sup>67</sup> Cf. Antônio Egydio Martins. *Op. Cit.*, p. 478-479.

<sup>68</sup> Cf. Lúcia Maria Bastos Pereira das Neves. *Op. Cit.*, p. 12.

<sup>69</sup> Cf. Eudes de Mello Campos Jr. *Arquitetura paulistana sob o Império: aspectos da formação da cultura burguesa em São Paulo*. 1997. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997, vol. 1, p. 73.

# A modernização da Marinha Brasileira no início do século XX na visão da imprensa: os jornais *O Paiz* e *Correio da Manhã* \*

**Gabriela Carames Beskow**

*Doutora em Ciências Sociais em Desenvolvimento Agricultura e Sociedade pelo CPDA/UFRRJ. Estudante do Curso de Especialização em História Militar da Unisul. Professora de Ensino Básico, Técnico e Tecnológico da Escola de Aprendizes-Marinheiros de Santa Catarina.*

## RESUMO

O objetivo deste artigo é analisar o discurso elaborado pela imprensa sobre a modernização da Marinha Brasileira ocorrida na primeira década do século XX. Para tal, serão utilizados como fontes dois jornais de grande circulação na época, e que representam posições políticas opostas: (1) *O Paiz* (situacionista) e (2) *Correio da Manhã* (oposicionista). A partir destas análises, buscamos refletir sobre como o processo de modernização era apresentado à opinião pública, e qual a importância atribuída pela imprensa ao desenvolvimento do poder naval no contexto da política exterior brasileira.

**PALAVRAS-CHAVE:** Poder Naval; Modernização da Marinha; Imprensa

## ABSTRACT

The present article aims at analyzing the press discourse about the modernization of the Brazilian Navy, which occurred in the first decade of the twentieth century. The corpus for analysis is composed by two major newspapers at that time, which represent opposing political positions: (1) *O Paiz* (situacionist) and (2) *Correio da Manhã* (opposicionist). Based on the analyses, we reflect on how the modernization process was presented to the audience, and the importance attributed by the press to the development of naval power in the context of the Brazilian foreign policy.

**KEYWORDS:** Naval Power; Modernization of the Navy; Press

No início do século XX, o estado de enfraquecimento em que se encontrava o nosso poder naval era ponto comum entre militares e a opinião pública, mas, devido às crises financeiras que abalaram o país, e sem tecnologia nacional capaz de permitir a construção própria dos meios navais, era difícil a mobilização de recursos para o investimento necessário. Depois de grandes debates nos meios políticos, foi aprovado o decreto nº 1.296, de 14 de dezembro de 1904, autorizando uma série de medidas para a modernização da Marinha, posteriormente substituído, em 1906, pelo decreto nº 1.567.

Diversos estudos que abordam o tema da modernização ocorrida na primeira década do século XX analisam os debates internos da Marinha sobre os parâmetros desta modernização, ou tratam da sua importância no campo da história da política externa brasileira. Mas

---

\* Artigo recebido em 10 de outubro de 2014 e aprovado para publicação em 06 de novembro de 2014.

como foi que outros setores da sociedade perceberam este processo? Esta pergunta oferece múltiplas possibilidades de resposta. De nossa parte, propomos dar um pequeno passo nesta direção, escolhendo jornais da época como objeto de análise.

Desde o final do século XIX, a imprensa passava por transformações. Ocorreram mudanças no aspecto técnico e a profissionalização dos jornais, mas sem a perda de seu caráter opinativo, já que não predominava, ainda, a afirmação de uma posição de neutralidade diante das notícias apresentadas. As novidades técnicas permitiam o aumento do número de exemplares, e o avanço nos transportes proporcionava a ampliação do público atingido, mesmo tendo-se em vista que o público leitor deste período é limitado pela questão da alfabetização.

Os jornais escolhidos para este trabalho foram *O Paiz* e *Correio da Manhã*. São jornais de grande circulação na época, parte do que podemos chamar de “grande imprensa”. Entre os jornais que poderiam ser escolhidos, a opção por estes dois foi feita com base na premissa de que estes periódicos claramente se alinhavam à “situação” (*O Paiz*) e à “oposição” (*Correio da Manhã*) ao governo. Analisando artigos entre os anos de 1904 e 1910, buscamos perceber em quais assuntos os jornais têm visões aproximadas ou divergentes, mesmo representando discursos politicamente opostos.

Segundo Souza (2002), a grande imprensa da época, considerada a formadora de opinião, se compunha pelos seguintes jornais: *Jornal do Comércio* (1826), *O Correio Paulistano* (1854), *A Província* e, depois da República, *O Estado de S. Paulo* (1875), *Gazeta de Notícias* (1875), *O Paiz* (1884), *A Platéia* (1888), *Jornal do Brasil* (1891) e *Correio da Manhã* (1901). Na questão política, estes jornais se posicionavam claramente. Existiram os jornais que se aliaram ao poder estabelecido, sendo ostensivamente subsidiados pelo governo – o Presidente Campos Sales, por exemplo, não tinha nenhum melindre em assumir esta conduta –, ao mesmo tempo em que se concretizava uma virulenta oposição em jornais concorrentes. Sodré chama atenção para a dimensão individual que assumiram os dis-

curso, com a exaltação ou a destruição do indivíduo que faz a política: “Não se trata de condenar a orientações, ou a decisão, ou os princípios – a política, em suma – desta ou daquela personalidade; trata-se de destruir a pessoa, o indivíduo” (SODRÉ, 1966, p. 277). Afirma, ainda, que essa clara distinção se tipifica nos extremos: o extremo e virulento oposicionismo do *Correio da Manhã*, em oposição ao extremo servilismo representado por *O Paiz*. Esta característica de posições opostas nos levou a escolher os dois jornais como fonte de análise.

Segundo Sodré, o *Correio da Manhã*

Vinha romper, efetivamente, o cantochão de louvores ao governo Campos Sales que presidia a política de estagnação, onerando terrivelmente as classes populares. Quebrava a placidez aparente, alcançada pelo suborno, pela sistemática corrupção, institucionalizada a compra da opinião da imprensa. (...) Daí por diante, e em toda a República Velha, que ajudou a derrocar, o jornal de Edmundo Bittencourt foi, realmente, veículo dos sentimentos e motivos da pequena burguesia urbana, em papel dos mais relevantes (SODRÉ, 1966, p. 287).

Em 1901, Edmundo Bittencourt comprou o material do periódico *A Imprensa*, fechado por conta da crise financeira que o atingiu, e arrendou um prédio na Rua do Ouvidor. Em 15 de junho do mesmo ano foi lançado o *Correio da Manhã*. O redator-chefe era Leão Veloso Filho, que assinava como Gil Vidal; na secretaria, trabalhava Heitor Melo, e, na redação, Vicente Piragibe, Antônio Sales, Osmundo Pimentel e João Itibirê da Cunha. Alguns dos colaboradores mais destacados foram José Veríssimo, Artur Azevedo, Carlos de Laet, Coelho Neto, Medeiros e Albuquerque, Morales de los Rios, e Melo Moraes Filho (SODRÉ, 1966).

Quando o *Correio da Manhã* nasceu, o jornal *O Paiz* estava prestes a completar 15 anos: foi lançado em 1º de outubro de 1884, pelo empresário João José dos Reis Júnior (Conde de São Salvador de Matozinhos). Rui Barbosa foi o primeiro redator-chefe, e em

seus primeiros anos o jornal se envolveu nas campanhas abolicionista e republicana. Logo Rui Barbosa foi substituído por Quintino Bocaiúva que, como um dos fundadores do Partido Republicano, acabou consolidando a causa do partido, apesar de não adotar, no geral, uma posição fortemente partidária ou panfletária (BIBLIOTECA NACIONAL, s.d.). O crescimento do jornal era propagandeado com um *slogan* que por muitos anos esteve presente no cabeçalho da edição “*O Paiz* é a folha de maior tiragem e de maior circulação da América Latina”.

Logo no início da República, o jornal passou por algumas mudanças, sendo vendido. Após se posicionar a favor da realização das eleições no governo de Floriano Peixoto, e depois contra Prudente de Moraes, o jornal assumiu uma postura totalmente governista quando da campanha e vitória de Campos Sales. Este novo momento foi marcado pelo embate com o *Correio da Manhã* que, como vimos, adotou uma postura oposicionista. Com a saída de Quintino Bocaiúva (mesmo que tenha mantido sua influência ainda por longo tempo) chega à diretoria João de Sousa Laje; o secretário era Jovino Aires; a redação era composta por Gastão Bousquet, Oscar Guanabara e Eduardo Salamonde; e na reportagem, Jarbas de Carvalho, Virgílio de Sá Pereira, Gustavo de Lacerda. Entre os colaboradores, pode-se destacar Arthur Azevedo. Sodré (1966) afirma que Laje soube contornar a crise financeira do jornal com o apoio irrestrito ao governo, que se manteve forte durante a presidência de Hermes da Fonseca.

Acreditamos que o posicionamento político destes jornais tem grande peso na visão que eles elaboraram sobre as propostas de reforma da Marinha e a sua importância diante do cenário político internacional. Analisamos estas visões por eles construídas em articulação com as principais questões que marcaram este período.

### **CORREIO DA MANHÃ E O PAIZ NO DEBATE SOBRE A MODERNIZAÇÃO DA MARINHA**

Desde meados do século XIX, o desenvolvimento promovido pela Revolução In-

dustrial permitiu importantes mudanças tecnológicas dos meios navais. Uma das principais foi o fim dos navios de linha com cascos de madeira, substituídos pelos dotados de couraça, capazes de resistir aos novos projéteis que tinham elevado o poder de destruição nos combates navais. Apesar da modernização sofrida pelos meios navais durante a Guerra contra o Paraguai, ao final do conflito não se manteve o ritmo dos investimentos. Os enormes cortes sofridos pelas Forças Armadas após a guerra, congelando soldos, contendo as promoções e deixando de investir na modernização material, acabaram contribuindo para o desgaste do regime imperial. Além disso, é fundamental ressaltar que a falta de investimentos na indústria brasileira fazia com que se tornasse inviável o desenvolvimento de tecnologia nacional compatível com o ritmo aplicado pelas grandes potências industriais da época, freando a construção naval brasileira. A dependência da importação de meios navais tornava os orçamentos necessários pesados demais para manter a nossa Marinha em dia com as novidades tecnológicas.

O envolvimento da Marinha em movimentos de contestação aos governos de Deodoro da Fonseca e Floriano Peixoto, no início da República, fragilizaram a posição da instituição, principalmente após a derrota dos militares que se envolveram na segunda Revolta da Armada (1893-1894). Doratioto (2000) afirma que durante a presidência de Rodrigues Alves (1902-1906) foi possível iniciar um processo de reorganização das Forças Armadas, diante de um quadro de minimização das disputas políticas internas e de saneamento das finanças federais. Além das condições financeiras e políticas, é importante recordar que este período marcou a chegada de Rio Branco ao Ministério das Relações Exteriores, em um contexto de busca pelo aumento do prestígio brasileiro e a reinserção internacional e regional do país sob novas diretrizes, como trataremos posteriormente. Desse modo, o plano diplomático não poderia descuidar do fortalecimento o poder militar, importante elemento de coerção, persuasão e dissuasão.

Apesar da modernização do Exército ser muito importante para o país, a da Marinha

apresentava um elemento de grande urgência, principalmente pelo desenvolvimento de teorias geopolíticas que concediam ao poder naval a influência principal no destino das grandes potências. Em especial, tinham grande destaque na época as teorias do militar norte-americano Alfred Thayer Mahan, expressas em obras como "The influence of Sea Power upon History" (1890). Para Mahan, era na história e nas experiências anteriores que os comandantes deveriam buscar subsídios para a tomada de decisões. Analisando o passado das grandes potências, o autor verificou que o domínio do poder naval foi fundamental para a conquista e manutenção da posição de supremacia por parte de algumas nações. Escrevendo no contexto das grandes disputas imperialistas e da corrida armamentista daí advinda, o norte-americano apregoava que o grande objetivo das grandes potências era assegurar que nenhuma obtivesse a hegemonia diante do sistema internacional, ou seja, deveria haver um equilíbrio no sistema de poder entre as nações. Desse modo, o poder naval seria fundamental tanto para a nação que buscasse sua expansão quanto para as adversárias que procurassem contê-la (PEIXOTO, 2000).

Em 1904, com a chegada à presidência de Campos Sales, ocorreu a nomeação do Almirante Júlio César de Noronha para a pasta da Marinha. O novo ministro se mostrou profundamente preocupado com a situação da instituição. Estas preocupações eram compartilhadas por José Maria Paranhos Júnior, Barão do Rio Branco, ministro das Relações Exteriores. O barão manteve com Noronha uma frequente troca de informações. Inicialmente, sua proposta era a da aquisição de navios já construídos, enquanto o almirante elaborava o seu projeto de reforma da Marinha, o que acabou não ocorrendo. A aprovação do orçamento para a realização do projeto do Almirante Noronha foi conquistada após debates no Congresso, graças à defesa feita pelo Deputado Laurindo Pitta, e se concretizou com o decreto nº 1.296, de 14 de dezembro de 1904.

Segundo Araújo (2005), mesmo diante das dificuldades orçamentárias, a reforma da Marinha deveria ser feita tendo em vista

dois objetivos primordiais: conquistar a hegemonia no Atlântico Sul e manter a proteção da costa brasileira. Para tal, os oficiais da Marinha se dividiam em dois grupos: o que achava que o domínio dos mares seria conquistado com uma esquadra em que predominassem os navios pesados, os grandes encouraçados; e o grupo que achava melhor concentrar os poucos recursos disponíveis na compra de um número maior de navios para garantir a proteção do extenso litoral. O Almirante Júlio de Noronha era adepto da segunda corrente, e concebeu uma esquadra formada da seguinte maneira: três encouraçados de 12.500 a 13.000 toneladas de deslocamento; três cruzadores couraçados de 9.200 a 9.500 toneladas de deslocamento; seis caça-torpedeiros de 400 toneladas de deslocamento; seis torpedeiros de 130 toneladas de deslocamento; seis torpedeiros de 50 toneladas de deslocamento; três submarinos; e um transporte para carregar 6.000 toneladas de carvão.

Desde a apresentação do programa do Almirante Noronha ao Congresso pelo Deputado Laurindo Pitta, os jornais da grande imprensa iniciaram os debates sobre o assunto. Quando analisamos os artigos publicados nos meses que antecedem a aprovação do projeto, é possível verificar que o seu conteúdo era alvo de divergências. É interessante notar que *O Paiz e Correio da Manhã* mantinham suas respectivas posições políticas de "situação" e de "oposição" sobre o projeto em questão.

Durante os debates do Congresso, o *Correio da Manhã* iniciava suas críticas, e extremamente virulentas. Em "Reorganização da Armada" (25 de agosto de 1904), após tratar da questão financeira ligada ao projeto (na opinião do jornal, os recursos para a modernização deveriam sair da própria Marinha, que deveria reorganizar seus gastos para tal tarefa), o artigo segue criticando diversos pontos do projeto de Noronha, a começar pelo seu defensor. Referia-se a Laurindo Pitta como um "amador entusiasta", alheio à questão complexa do problema naval. Uma das principais críticas é sobre o fato de o legislativo fixar, no caso da aprovação do projeto, os tipos dos navios a serem adquiridos. Tratava-se, acreditava o jornal, de uma questão técnica, que

não deveria ter sido colocada no projeto pelo ministro da Marinha sem que fossem ouvidas as opiniões e os conselhos de especialistas. Afirmava, ainda, que o plano não tratava de outras necessidades urgentes da instituição, como o estabelecimento de bases de defesas fixas ao longo da costa e nos rios fronteiriços. Concluía colocando que o “estrambótico projeto” não tinha prazo para sua realização, não tinha provisão de meios financeiros e fixava como referência para a construção dos navios apenas a sua tonelagem de deslocamento.

Enquanto *Correio da Manhã* publicava suas críticas ao “estrambótico” projeto de modernização da Marinha, *O Paiz* marcava sua posição de defensor da situação. Em 29 de julho de 1904, no artigo “Primeiro passo”, o jornal afirmava que

De todos os órgãos de imprensa, foi talvez esta folha o que com mais applausos recebera o plano sobre tão magno assumpto, apresentado há dias pelo illustre deputado fluminense, Dr. Laurindo Pitta, e elaborado de accôrdo com as idéas patrióticas do honrado sr. ministro da marinha (O PAIZ, 29/7/1904, p. 1).

O jornal seguia afirmando que o Almirante Noronha, imbuído de patriotismo, teve a iniciativa de romper o ciclo de desânimo de seus antecessores, que só reclamavam da situação, mas nada faziam, e elaborou um programa para a modernização da Marinha. E, ao contrário do jornal da oposição, *O Paiz* reconhecia que eram necessários sacrifícios para propiciar os recursos necessários à modernização do poder naval. Inclusive, fazia sugestão de um imposto que poderia ser criado para contribuir com o esforço necessário, mas que não onerasse a maioria da população.

Mesmo após a aprovação do decreto que contemplava o programa de Júlio de Noronha – o decreto nº 1.296, de 14 de dezembro de 1904 –, o debate não terminou. Durante o ano seguinte, o *Correio da Manhã* seguiu em suas críticas. No dia 16 de novembro de 1905, publicou um artigo chamado “Relatório da Marinha”. Aparentemente, o artigo transcrevia uma carta recebida pelo jornal

que fazia duras críticas ao ministro da Marinha. Cita a exposição no Congresso feita pelo Dr. Murtinho, que em 12 de outubro “pulverizou (...) as pretensões descabidas do sr. ministro” (CORREIO DA MANHÃ, 16/11/1905, p. 1). Afirmava o autor que a aquisição de grandes navios sem que os portos pudessem recebê-los, sem arsenais e diques apropriados para sua manutenção e sem pessoal para guarnecê-los era uma perspectiva “louca e desvairada” (CORREIO DA MANHÃ, idem). A preparação de pessoal era tida como fundamental para as vitórias em combate. Afirmava, ainda, que nos três anos da gestão de Noronha este se limitou à sua “mania” de fazer navios, começando pelo fim, e não pelas bases necessárias à modernização real da Marinha. Concluía que a administração do ministro era “desastrosa, inepta e até criminosa” (CORREIO DA MANHÃ, idem). Neste ponto podemos fazer uma conexão com a observação feita por Sodré (1966), para a qual chamamos a atenção anteriormente: o ataque feito de modo pessoal. O *Correio da Manhã* não criticava as ideias de Júlio de Noronha, mas o atacava pessoalmente, assim como a Laurindo Pitta, numa perspectiva não apenas de desqualificar os pontos de vista divergentes, mas para causar uma descrença sobre pessoa.

Dias depois (23 de novembro) prossegue com as críticas no artigo “Programma Naval”, assinado anonimamente por “Tamborim”. O jornal faz acusações sobre a existência de favorecimento para que “certas pessoas” fossem escolhidas para acompanhar a construção dos navios no exterior, a “passar alguns annos, com pingues vencimentos em ouro, nos sítios mais aprazíveis da Europa” (CORREIO DA MANHÃ, 23/11/1905, p. 1). Sobre os possíveis erros do projeto de 1904, o artigo elaborava uma série de considerações. Após uma exposição de caráter técnico, faz mais algumas observações: Noronha teria sido contagiado pela ousadia dos empreendimentos materiais realizados em outros setores da administração na presidência “espalhafatosa” de Rodrigues Alves, buscando montar uma esquadra que nos restituiria a incontestável supremacia marítima que em outro tem-

po gozávamos na América do Sul. Tomava como parâmetro o poder marítimo atual das outras repúblicas sul-americanas, acreditando que se atrofiariam, baseado, talvez, no convênio transitório entre Argentina e Chile (sobre equivalência naval). A elaboração do ministro não teria levado em conta os objetivos estratégicos da nossa defesa marítima, as condições geográficas, e as circunstâncias financeiras da nação. Haveria tido des-caso na escolha dos navios. A limitação da tonelagem dos navios, para uma esquadra que tinha a pretensão de entrar em competição pela supremacia marítima, seria prova da mais lastimável incompetência.

Na mesma época, *O Paiz* publica uma pequena série de artigos denominada "O Programma Naval", em que declara suas opiniões sobre o tema. Em artigo da edição de 25 de novembro de 1905, foi feito um breve histórico da situação da Marinha desde o início da República. O histórico continua no artigo da edição do dia 27 do mesmo mês, que retoma a análise com a chegada do Almirante Noronha ao cargo de ministro da Marinha. O autor buscava reafirmar que a posição de Noronha, defendendo uma grande reforma da Marinha, foi sustentada pela opinião pública: "No ano seguinte [1904], já fortalecido pelo apoio inequívoco da opinião, pois que em todo o paiz, em verdade, nem uma voz se levantou para sustentar que essa reorganização não era necessária e urgente (...)" (O PAIZ, 27/11/1905, p. 1). A determinação dos navios através do decreto aprovado no Congresso e o quesito da tonelagem de deslocamentos como parâmetro para esta determinação foram alvos de duras críticas no *Correio da Manhã*, como vimos anteriormente. A primeira situação, segundo *O Paiz*, foi a maneira encontrada para manter a integridade do projeto, já que a sua concretização seria algo demorado. Já o uso da tonelagem de deslocamento como parâmetro, segundo o jornal, não seria um "disparate", pois já havia sido utilizada em outros países, como na França. O artigo prosseguia na defesa do programa de Noronha, com justificativas técnicas para rebater as críticas feitas à escolha de certos modelos de navios ou sobre a quantidade de determinados tipos.

As críticas ao projeto do Almirante Júlio de Noronha não eram poucas. Além de buscar combatê-las a partir de argumentos técnicos, outra estratégia de *O Paiz* era desqualificá-las afirmando que eram antipatrióticas. No artigo do dia 25 de novembro (ao qual nos referimos anteriormente), por exemplo, o jornal afirmava que as críticas feitas ao programa naval "não ficariam mal, se formuladas pelo estrangeiro hostil à pátria" (O PAIZ, 25/11/1905, p. 1). Mas é interessante lembrar que no artigo do *Correio da Manhã* de 23 de novembro de 1905 o autor que se denominava "Tamborim" também fez uso do recurso do patriotismo para legitimar a sua fala.

No mês seguinte, o jornal voltava a tratar do tema no artigo intitulado "A Defeza Nacional". Noticiava que no dia anterior a Comissão de Finanças do Senado havia aprovado a realização do programa naval de Noronha. Esse passo foi considerado muito importante:

Está bem arraigada no espírito de todos os brasileiros a convicção de que não é possível con-temporizar por mais tempo com essa situação que, qualquer que seja o sacrifício, urge que dotemos o paiz de elementos navaes necessários, ao menos, para a policia e defeza da nossa costa e para constituírem um núcleo poderoso, capaz de assegurar a livre comunicação entre os estados em qualquer emergência (O PAIZ, 23/12/1905, p. 1).

Mais uma vez a questão do patriotismo era utilizada como elemento de desqualificação do discurso da oposição. Enquanto a iniciativa do ministro era patriótica, e em tese não houvesse quem a ela se opusesse, surgiram críticas anônimas e desautorizadas, marcadas pela parcialidade e "dictadas por sentimentos de todo alheios à inspiração patriótica" (O PAIZ, 23/12/1905, p. 1).

Em 1906, com a chegada à presidência de Afonso Pena, o Almirante Alexandrino foi escolhido para assumir a pasta da Marinha. Poucos dias após a assunção do cargo, o novo ministro conseguiu aprovar uma autorização para que o governo alterasse o pro-



jeto de 1904. As alterações mais significativas diziam respeito às novas especificações para os encouraçados, transformados em *dreadnought*, um novo tipo de navio desenvolvido recentemente na Inglaterra e que se mostrava o mais poderoso do mundo. Previa-se a encomenda de três destes navios. Outras modificações diziam respeito às características dos navios ligeiros que haviam sido encomendados, sendo os cruzadores-couraçados substituídos por cruzadores leves esclarecedores (mais rápidos e baratos), e os *destroyers* substituiriam os caça-torpedeiros e deveriam ser adquiridos em maior número. Alexandrino também considerava indispensável um navio-mineiro, pois na Guerra Russo-Japonesa as minas submarinas se mostraram uma arma importante. Segundo Max Justo Guedes (2002), para Alexandrino, os recursos disponíveis deveriam ser empregados na aquisição do que melhor e mais moderno havia na construção naval, não sendo cabível que fossem os novos navios inferiores aos que, porventura, enfrentassem.

Após as mudanças feitas por Alexandrino, os jornais deixam de escrever artigos veementes. A aprovação do novo projeto não teve grandes repercussões e não era alvo de grandes críticas. A maior parte dos artigos, nos dois jornais analisados, era composta por transcrições de documentos oficiais do governo sobre o assunto, como relatórios do ministro da Marinha. Para além de maior concordância em torno da nova proposta, acreditamos que uma possível explicação para a mudança no tom dos artigos, principalmente no caso do *Correio da Manhã*, está no fato de que a candidatura de Afonso Pena foi apoiada pelos dois jornais. Isso não significa uma total adesão ao governo em todas as circunstâncias. Como veremos mais adiante, o jornal voltará a apresentar um tom mais crítico ao tratar da postura do governo em temas da política externa do país.

O terceiro navio *dreadnought* acabou não sendo adquirido pelo Brasil. Construído na Inglaterra, foi revendido para o Império Otomano. Porém, o navio acabou sendo incorporado pela própria Royal Navy durante a Primeira Guerra, devido à aliança dos Oto-

manos com o Império Alemão. Na Marinha Inglesa foi batizado como HMS Agincourt. Mesmo assim, a chegada dos outros dois *dreadnoughts*, o *Minas Gerais* e o *São Paulo*, foi alvo de vários artigos dos jornais. *O Paiz* acompanhou por meses, com entusiasmo, todos os passos da chegada do *Minas Gerais* ao Brasil, inclusive a sua passagem pelos Estados Unidos, a partir de onde conduziu o corpo de Joaquim Nabuco, diplomata brasileiro que tanto contribuiu para a aproximação dos dois países naquele momento. Nos dias 17 e 18 de abril de 1910, a primeira página dava total destaque à chegada do encouraçado ao Rio de Janeiro, inclusive a do dia 17 contendo diversas imagens do navio. Além de longas descrições técnicas do *Minas* e da emoção da população – que foi em grande número assistir à chegada da embarcação –, o jornal dava suas impressões sobre a importância da modernização da esquadra. Afirmava *O Paiz* que este acontecimento era não apenas um desejo do Brasil de se figurar entre os países que se armam prudentemente na paz, mas também uma necessidade de defesa de um extenso litoral. Destacava que a experiência mostrava que as nações mais bem armadas são as que tinham menos necessidade de utilizar o recurso extremo da guerra. Reafirmava, ainda, a natureza pacífica do projeto: “O que é preciso ver no *Minas Gerais* é a preocupação do amor à nossa Pátria e não o desamor às outras pátrias; a que Ella terá, por certo, de levar muitas vezes os protestos de fraternidade que norteiam a política do Brasil”. (*O PAIZ*, 17/4/1910, p. 1)

No *Correio da Manhã*, a recepção do *Minas Gerais* também recebeu grande destaque, com a primeira página contendo imponentes imagens do novo navio. O texto descritivo da chegada da embarcação apresentou um tom bastante poético: “Assim, agoas do Rio de Janeiro, deixai abrir o salso coração da Guanabara para o recipiendário que ainda não ganhou batalha mas é tão festejado como a um heroe” (*CORREIO DA MANHÃ*, 17/04/1910, p. 1). O texto discorria sobre a história do desenvolvimento dos navios do tipo *dreadnought*, e a construção do *Minas Gerais*. O texto também tomava dimensão ufanista afirmando que o navio

mostrava ao mundo que “o Brasil tornava-se grande e que existia no mappa como as demais potências” (CORREIO DA MANHÃ, 17/4/1910, p. 1).

Os dois jornais buscaram em seus textos reconstruir a história do processo de modernização da Marinha iniciado em 1904. É interessante observar que, mesmo tendo diferentes posições sobre o projeto original do Almirante Noronha, os dois jornais abordaram de maneira semelhante a modificação do projeto pelo Almirante Alexandrino. Esta abordagem apresenta a mudança de maneira sutil, como uma questão de ordem técnica diante do aprimoramento da construção naval à época, e sem críticas ao ministro anterior.

A chegada do encouraçado *São Paulo* também recebeu grande destaque dos dois jornais na edição de 25 de outubro de 1910. Em *O Paiz*, a atenção foi dividida pelo fato de o Marechal Hermes da Fonseca, que assumiria a presidência do país no mês seguinte (e cuja campanha recebeu enorme apoio do jornal), ter chegado da Europa a bordo do navio. Mesmo assim, grande parte do texto é dedicada à descrição técnica da nova embarcação. No caso do *Correio da Manhã*, predominou em todo o texto o histórico e a descrição técnica do navio.

Além da questão do conteúdo dos projetos de modernização, outro tema que consideramos especialmente relevante é a análise dos jornais sobre a importância da modernização do poder naval brasileiro diante das necessidades da nossa política externa. Uma das principais questões por trás dos debates sobre a renovação do poder naval brasileiro está ligada à posição do Brasil no cenário internacional. Uma importante base de apoio para modernização da Marinha veio da atuação do Barão do Rio Branco, e sua preocupação com as defesas militares do país diante da relação com nossos vizinhos do contexto internacional. Entre os principais objetivos traçados para a política externa brasileira durante o período Rio Branco no Ministério das Relações Exteriores (1902-1912), podemos destacar a elevação do prestígio brasileiro no cenário internacional e o desejo de assumir uma posição de preponderância no contex-

to regional. Para alcançar estes objetivos, Rio Branco teve que traçar uma estratégia para pensar a inserção do Brasil no complicado teatro internacional que se desenhava, marcado pelo imperialismo e pelas disputas entre as grandes potências. Para atingir seus objetivos, Rio Branco apostou em uma aproximação dos Estados Unidos. Para diversos estudiosos (LESSA, 2012; BUENO & CERVO, 2002; PEIXOTO, 2000), tratava-se de uma estratégia para contrabalancear o peso da influência europeia e conseguir respaldo para a manutenção de sua posição regional. Esta atitude de aproximação também não pode ser considerada em separado dos interesses internos, principalmente por parte das elites cafeeiras, já que os norte-americanos representavam o principal mercado do produto brasileiro. Rio Branco deu continuidade ao processo de americanização diplomática que se consolidou com o advento da República. E apesar da intensificação da aproximação dos Estados Unidos, esta americanização, segundo Bueno e Cervo (2002), não significou uma “norte americanização”, pois houve também a preocupação de se realizar uma aproximação com as nações sul-americanas e o desejo de minimizar as desconfianças históricas que estas tinham em relação ao Brasil. É importante lembrar que o momento inicial da República foi marcado pela negociação de limites entre o Brasil e seus vizinhos. Nestas negociações, ganhou destaque a figura de Rio Branco, futuro ministro, que advogou pelos interesses do Brasil nas questões de Palmas (litígio com a Argentina com arbitramento pelos Estados Unidos em favor do Brasil, em 1894) e do Amapá (litígio com a França, resolvido com arbitramento da Suíça favorável ao Brasil, em 1900). Rio Branco ocupava o cargo de plenipotenciário do Brasil em Berlim quando foi convidado para assumir o de ministro das Relações Exteriores no governo de Rodrigues Alves, em 1902. Enquanto ministro, participou da resolução de outras delicadas questões fronteiriças, como a aquisição do Acre (efetivada em 1903), e a assinatura de tratados com o Equador (1904); com o Peru (1904 e 1909); com a Colômbia (1907) e com o Uruguai (1909). O único caso em que a resolução não foi favorável ao Brasil ocorreu

na questão do Pirará (divisa com a Guiana Inglesa, no atual estado de Roraima), em que o rei italiano Victor Emanuel, árbitro da questão, decidiu pela divisão do território entre Brasil e Inglaterra (1904).

A aproximação dos norte-americanos permitia ao Brasil se reequilibrar nas relações com seus vizinhos. Historicamente havia uma forte desconfiança entre estes países, com profundas raízes remanescentes do período colonial, além da permanência do regime monárquico no Brasil, em contraste com as repúblicas instaladas nas novas nações sul-americanas, o que influenciou a maneira como o país se via e era visto por seus vizinhos. Em especial, podemos destacar as tensões com nossos vizinhos da região da Bacia do Rio da Prata – Argentina, Uruguai e Paraguai – e, principalmente, em meados do século XIX, com o Peru e a Bolívia, na fronteira amazônica. Porém, Rio Branco tinha a consciência de que as resoluções das questões fronteiriças e o fortalecimento da posição regional do Brasil não poderiam depender apenas de nossas boas relações com os Estados Unidos. Qualquer momento de tensão e qualquer negociação poderia ser favorecida pela capacidade do país de dissuadir seus oponentes, o que dependia do estado do poder militar brasileiro.

Sobre esse momento das relações com nossos vizinhos, Doratioto (2000) afirma que Rio Branco assumiu uma postura “coerente, segura e inovadora” (DORATIOTO, 2000, p. 131), baseada nos princípios da abstenção com relação aos assuntos internos das demais nações, além de apoiar os governos constitucionais, favorecendo a estabilidade política da região. Do ponto de vista geopolítico, Rio Branco pretendia alcançar um estado de equilíbrio com a Argentina, visando consolidar a liderança brasileira na região. Neste cenário, a instabilidade das nações vizinhas era vista com temor, já que poderiam justificar intervenções estrangeiras, gerando precedentes perigosos. A concretização de uma aliança com as duas outras nações mais poderosas da América do Sul – Chile e Argentina – era vista como de suma importância para Rio Branco. Estas três forças concentrariam a maior quantidade de tropas da região, per-

mitindo a garantia da estabilidade regional, minando as justificativas para intervenções de potências externas ao continente.

Apesar dos desejos de distensão das relações com as nações vizinhas, Rio Branco tinha a consciência de que esta tarefa não era fácil. A Argentina, em especial, tinha profunda desconfiança das iniciativas brasileiras. As tensões se exacerbaram principalmente durante os períodos da presença de Estanislao Zeballos, grande rival de Rio Branco, no Ministério das Relações Exteriores da Argentina. O ministro brasileiro sabia que para além de suas intenções de conciliação e harmonia, para garantir seus objetivos geopolíticos, o Brasil não poderia prescindir do reforço do poder militar nacional.

Pela análise dos jornais, podemos perceber que a principal preocupação quanto à política externa girava em torno do contexto sul-americano. É o caso, por exemplo, do artigo chamado Problema Urgente, publicado pelo *Correio da Manhã* em 17 de maio de 1904. O artigo fazia referência às tensões do Brasil com o Peru e à crise política que ocorria naquele momento no Uruguai. Para o autor, Gil Vidal (nome com que assinava o redator-chefe, Leão Veloso Filho), a Marinha vinha sendo vítima da má administração. Na verdade, o país encontrava-se sem Marinha e sem Exército:

A marinha e o exército não podem continuar nas miseráveis condições em que se acham. Cumpre reformar (...) as nossas forças de mar e terra, afim de que a nossa conhecida fraqueza não continue a animar vizinhos irrequietos e cobiçosos, que, confiantes na impunidade, zombam de nossas reclamações, e chegam a considerar mero espalhafato os nossos preparos de guerra (...) (CORREIO DA MANHÃ, 17/5/1904, p. 1).

No mês seguinte, o mesmo Gil Vicente assinava o artigo “Reorganização Naval” (16 de junho de 1904). O redator-chefe afirmava que o projeto de Pitta era uma extravagância, considerando que naquele momento não existiam condições de guarnecer sequer a esquadra existente, quanto mais a

proposta. Afirmava que a primeira necessidade para a Marinha de Guerra era a organização, a disciplina e a instrução de pessoal, oficiais e praças.

Sobre a importância da Marinha para a política exterior do país, afirmava Vicente que

Um paiz deve ter a marinha que exige a sua política internacional, ou, mais claramente a que sirva às guerras que lhe sejam mais prováveis. (...) Ora, si o objectivo reorganizando a marinha, conforme as declarações do Sr. Pitta, é readquirirmos a supremacia naval na América do sul, e realmente não podemos pensar em armarmos contra as grandes potências européias ou a republica norte-americana – a nossa esquadra deve ter em vista a eficiencia das outras esquadras sul-americanas e o teatro de possíveis operações de guerra (CORREIO DA MANHÃ, 16/6/1904, p. 1).

Pelo texto que se segue, entende-se que a possibilidade de guerra vislumbrada pelo autor é contra os vizinhos do sul, pois faz referência ao estuário do Prata e à necessidade de navios de menor calado. Afirmava, portanto, que é levando em considerações a política internacional do Brasil que se deveria determinar as características dos meios navais a serem adquiridos.

Em seus artigos, *O Paiz* clamava para a reconstrução do poder naval brasileiro:

A iniciativa de agitarmos a opinião no sentido de ser dotado afinal o nosso paiz com uma esquadra à altura das nossas tradições políticas no continente e das nossas crescentes necessidades actuaes de mantermos o prestigio internacional, que nos compete o que seja capaz de garantir a nossa integridade territorial e os nossos foros de povo livre e civilizado.

Quer pela vastidão do seu litoral, que pela sua posição geographica, não é de hoje que se vem proclamando que o Brazil não pode deixar de ser a primeira nação marítima da América do Sul. Não há nisso uma questão de

velhos preconceitos de supremacia continental, nem de vaidades exageradas de nacionalidade; é a nossa defesa propria, é o proprio instincto de conservação da nossa unidade política, que nol-o está aconselhando dia a dia (O PAIZ, 29/7/1904, p. 1).

O trecho acima resume com eficiência os principais pontos defendidos pelos dois periódicos: a necessidade de se modernizar a esquadra tanto para a manutenção do prestígio internacional quanto a garantia da defesa da integridade do país.

O despertar do século XX se mostrava bastante complexo para o Brasil. O país tinha que lidar com grandes desafios: a estabilização da política interna, a superação da crise financeira, a definição de seus problemas fronteiriços e a consolidação de uma posição de prestígio no cenário internacional. O processo de modernização do poder naval brasileiro, que ocorreu durante a primeira década do novo século, deve ser compreendido como parte importante da superação desses desafios. Como vários estudiosos do tema demonstram, as complexas relações do Brasil com seus vizinhos sul-americanos e o contexto internacional marcado pelas disputas imperialistas ajudaram a justificar a urgência da modernização dos nossos meios militares. O elemento que buscamos introduzir neste quadro foi a percepção construída por parte da opinião pública sobre este tema que despertou grandes debates. Para tal, fizemos uso de jornais de grande circulação na época, mas de posições políticas contrárias – o situacionista *O Paiz* e o oposicionista *Correio da Manhã* –, identificando os principais pontos debatidos sobre o problema da modernização da Marinha e traçando um quadro geral sobre as informações que chegavam ao grande público. A escolha dos jornais, portanto, foi fruto da ideia de buscar construir um quadro geral que pudesse fornecer visões diferentes sobre o tema. E como podemos definir este quadro geral? Sobre quais temas as ideias dos jornais eram contrárias? E em quais pontos as opiniões convergiam?

O debate inicial se deu a partir de 1904, com a defesa do projeto do ministro da Mari-

nha, o Almirante Júlio de Noronha, pelo Deputado Laurindo Pitta, na Câmara dos Deputados. O tema colocou os jornais analisados em lados opostos: *O Paiz* fez a defesa do projeto, enquanto *Correio da Manhã* elaborava duras críticas. Ambos utilizaram bastante o caráter técnico, e compararam o projeto brasileiro ao que estava acontecendo em outros lugares do mundo, nas Marinhas das grandes potências. Em sua defesa, os dois jornais recorriam constantemente à ideia de patriotismo. Passada a gestão de Júlio de Noronha, os dois jornais assumem um tom mais contido para tratar das mudanças realizadas pelo Almirante Alexandrino. O novo projeto parece não ter suscitado grandes debates, e os dois jornais passaram a divulgar artigos em tom mais "oficial", com a transcrição de documentos do governo, como relatórios do novo ministro. A chegada dos dois *dreadnoughts*, o *Minas Gerais* e o *São Paulo*, recebeu enorme atenção das duas publicações, com destaque para a comoção da população durante as recepções aos navios, e com uma longa descrição dos dois grandes navios de guerra.

Sobre a questão da importância do poder naval para a inserção internacional do Brasil, os jornais também mostraram pontos de aproximação. Ambos concordavam sobre o

fato da nossa Marinha se encontrar obsoleta, e reafirmavam a importância dela para a defesa do nosso território, constituído por tão extensa costa. Outro ponto em comum nos discursos foi ressaltar que o interesse do Brasil era constituir um poder naval que desse segurança ao país, sem pretensões de caráter imperialista contra nossos vizinhos. Este tema era especialmente polêmico na época, devido às desconfianças da Argentina sobre os interesses reais do nosso rearmamento, elevando as tensões entre os países.

A riqueza das fontes trabalhadas oferece ainda muitas oportunidades de exploração por parte dos estudiosos. A frequência com que o tema da modernização da Marinha e a importância do poder naval são abordados nos periódicos demonstram a relevância que os assuntos obtiveram no debate da opinião pública nacional. Para além da defesa das posições políticas dos jornais, o conteúdo dos artigos publicados também deixa transparecer questões importantes para setores que buscavam refletir sobre a situação do país no cenário internacional em um momento de consolidação do regime republicano. Muitas outras questões podem, portanto, surgir da análise deste material tão rico.

## REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Johny Santana. A construção do poder naval brasileiro no início do século XX. *Revista Navigator*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), v. 1, n. 2, 2005. pp. 69-86.

BIBLIOTECA NACIONAL. *O Paiz*. In: <http://hemerotecadigital.bn.br/artigos/o-paiz> Acesso em: 25/6/2014.

BUENO, Clodoaldo & CERVO, Amado Luiz. *História da Política Exterior no Brasil*. 2ª Edição. Brasília: Ed UnB, 2002. 526 p.

DORATIOTO, Francisco Fernando Monteoliva. A política platina do Barão do Rio Branco. *Revista Brasileira de Política Internacional*. Brasília: Instituto Brasileiro de Relações Internacionais, 43, n. 2, 2000. pp. 130-149.

GUEDES, Max Justo. O barão do Rio Branco e a modernização da defesa. In: CARDIM, Carlos Henrique & ALMINO, João. *Rio Branco, a América do Sul e a modernização do Brasil*. Rio de Janeiro: Funag, 2002. pp. 307-330.

LESSA, Antônio Carlos. Editorial – O Barão do Rio Branco e a inserção internacional do Brasil. *Revista Brasileira de Política Internacional*. Brasília: Instituto Brasileiro de Relações Internacionais, v. 55, 2012. pp. 5-8.

PEIXOTO, Renato Amado. *Terra Sólida: A influência da geopolítica brasileira e da Escola Superior de Guerra na política externa do governo Castello Branco*. [Dissertação de Mestrado em História] Universidade Estadual do Rio de Janeiro: Rio de Janeiro, 2000. 478 p.

SODRÉ, Nelson Werneck. *História da Imprensa no Brasil*. 1ª Edição. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1966. 501 p.

SOUZA, José Inácio de Melo. *O Estado contra os meios de comunicação (1889-1945)*. 1ª Edição. São Paulo: Ed. USP, AnnaBlume, 2003. 229 p.

## **FONTES CONSULTADAS**

### **Artigos do jornal Correio da Manhã**

“O Minas Geraes – um gigante do mar”. 17/4/1910, p. 1.

“O São Paulo, mais uma formidável unidade de guerra da nossa esquadra”. 25/10/1910, pp. 3 a 4.

“Programma Naval”. 23/11/1905, p. 1.

“Relatório da Marinha”. 16/11/1905, p. 1.

“Reorganização da Armada”. 25/8/1904, p. 1.

“Reorganização Naval”. 16/6/1904, p. 1.

### **Artigos do jornal O Paiz**

“A Dafeza Nacional”. 23/12/1905, p. 1.

“Couraçado Minas Geraes”. 17/4/1910, p. 1.

“Couraçado Minas Geraes”. 18/4/1910, p. 1.

“O Programma Naval”. 25/11/1905, p. 1.

“O Programma Naval”. 27/11/1905, p. 1.

“Primeiro passo”. 29/7/1904, p. 1.

“O regresso do Marechal Hermes”. 25 de outubro de 1910, p. 1.

# A Marinha de Guerra na Amazônia: atuação e questões de modernização técnica (final do século XIX e início do XX)\*

## William Gaia Farias

*Professor da Faculdade de História e do Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará. Doutor em História Social pela Universidade Federal Fluminense. Pós-Doutor pela Universidade Federal do Rio de Janeiro.*

## Pablo Nunes Pereira

*Graduado em História pela Faculdade de História – FAHIS da Universidade Federal do Pará – UFPA. Pesquisador do Grupo de Pesquisa Militares, poder e sociedade na Amazônia.*

Agradecemos a Direção e funcionários do Arquivo da Marinha (sediado no Rio de Janeiro) pela generosa ajuda na pesquisa que vem sendo desenvolvida pelo Grupo de Pesquisa: “Militares, Poder e Sociedade na Amazônia”, do qual este artigo representa uma parte.

## RESUMO

É objetivo deste artigo analisar aspectos relevantes sobre o amplo debate acerca da modernização técnica da Marinha do Brasil, sobretudo no que trata da Flotilha do Amazonas. Neste sentido verificamos o processo internacional conhecido como “corrida armamentista” e seus reflexos no Brasil em questões como avaliações sobre o poderio naval brasileiro, a situação do material e do pessoal da Marinha e as investidas na encomenda de embarcações adequadas as ambições e condições do país, navegação e segurança da Amazônia na virada do século XIX ao XX.

**PALAVRAS-CHAVE:** Modernização técnica; Segurança Nacional; Poder Naval

## ABSTRACT

The objective of this article is to analyze relevant aspects of the great discussion about the technical modernization of the Brazilian Navy, specially about the Amazon Flotilla. In that way, we verified the international process known as “arms race” and the reflects in Brazil on issues such as avaliations about the brazilian naval power, the situation of the navy’s material and staff and yet the actions in order of acquisitions of ships according to the national ambitions and conditions, navigation and the Amazon security at the end of nineteenth and beginning of twentieth centuries.

**KEYWORDS:** Technical modernization; National Security; Naval Power

Na transição do século XIX para o XX, uma série de eventos alterou significativamente os rumos da tecnologia humana. A revolução industrial, a corrida armamentista, o aperfeiçoamento das armas e da capacidade de destruição alterariam o mundo. A relativa calma-

---

\* Artigo recebido em 19 de maio de 2014 e aprovado para publicação em 25 de agosto de 2014.



ria do fim do XIX e início do XX desaguaria nas maiores guerras já presenciadas.<sup>1</sup> O progresso, o avanço e a civilidade descritos pelo cientificismo<sup>2</sup> e pelas políticas nacionalistas se construiriam em torno do avanço tecnológico, tornando-se forte representação de poder dos estados-nação. Nesta diretriz a República brasileira em seu alvorecer buscou se modernizar para mostrar poderio e pujança como de sua “grandeza”. Tal modernização pretendida pela Marinha tinha como modelo os navios europeus de grande porte e armamentos, como o *HMS Triumph* e *HMS Dreadnought*, ambos ingleses.

Neste contexto a Amazônia surgiu como exceção à regra, pois suas características geográficas não permitiram a modernização do “material flutuante” nos moldes daquilo que era previsto para o resto do país (especialmente o Rio de Janeiro), bem como do Programa Naval de 1904<sup>3</sup>. No entanto, as particularidades do espaço amazônico não impediram a região de ser alvo de discussões e uma articulação diferenciada que resultou na aquisição de modernas embarcações construídas especificamente para a região por estaleiros ingleses, mas não com as mesmas formas dos grandes navios encouraçados. Mais do que um olhar especial, seja com ou sem intenção do alto comando da Armada, a Amazônia acabou se tornando uma das principais áreas no tocante à modernização e sede da segunda melhor força naval do país, em termos quantitativos e qualitativos, atrás apenas do Rio de Janeiro. Partindo destas considerações este artigo visa demonstrar a situação da Marinha na região amazônica neste período de intensos debates sobre atuação, modernização da frota e melhor preparação do pessoal.

## MODERNIZAÇÃO TÉCNICA NAVAL NA HISTORIOGRAFIA

Com a corrida armamentista promovida no contexto da Era dos Impérios<sup>4</sup> e a segunda Revolução Industrial em curso, as embarcações militares e civis passaram por um amplo processo e substituição: da madeira pelos metais – especialmente o aço –, da navegação à vela ao vapor e, por fim, aos derivados do petróleo posteriormente.

No fim do século XIX, a Marinha brasileira sofreu sensível diminuição de pessoal e de material, sendo reduzido o efetivo da Marinha de Guerra em Pará, Amazonas e Maranhão. Apenas no Estado do Pará existia um Arsenal de Marinha, situado em Belém. No Amazonas a única unidade da Marinha era a Capitania dos Portos, em Manaus. No Maranhão existia igualmente a Capitania dos Portos em São Luís e, assim como no Pará, contava com uma Escola de Aprendizes Marinheiros, também na capital.<sup>5</sup>

É evidente tal diferença também quando verificada, por exemplo, a quantidade de navios encouraçados, pois estes ao longo do período estudado neste artigo aparecem como os principais protagonistas na defesa naval do país. No entendimento de Lauro Furtado de Mendonça,<sup>6</sup> em janeiro de 1870, em plena Guerra do Paraguai, o país contava com 16 desses navios. No entanto, no ano 1900, conforme o Relatório da Marinha de 1900 havia apenas cinco encouraçados: *Riachuelo*, *Aquidaban*, *Deodoro*, *Floriano* e *Rio Grande*. Mas é preciso considerar que os cruzadores *Tamandaré* e *Barroso* eram referidos segundo Mendonça<sup>7</sup> como encouraçados na Guerra do Paraguai. Assim podemos considerar um total de sete encouraçados.

Durante anos a Marinha buscou negociar a renovação do material flutuante. Silvia Capanema de Almeida<sup>8</sup>, ao analisar a ideia de modernização presente na Marinha brasileira no período republicano anterior à Revolta dos Marinheiros (1910), aponta a necessidade de verificar a complexidade do conceito e as discussões e contradições presentes na Marinha. No tocante à modernização de material da Marinha, há influência de duas escolas de pensamento naval à época: a da França e a dos Estados Unidos.

No entendimento de Silvia de Almeida, o modelo de guerra naval francês privilegiava o uso de embarcações militares de pequeno porte que eram mais ligeiras. Este modelo logo depois seria duramente criticado após resultados negativos da Marinha francesa. Já o modelo estadunidense, de acordo com o pensamento de Mahan<sup>9</sup>, privilegiava os grandes navios de combate em guerras oceânicas, ao invés de costeiras, sendo mui-



to mais ofensivo e representativo de uma perspectiva de supremacia naval.

O modelo de embarcação apontado como ideal pelo Relatório Ministerial de 1905 foi o navio inglês *HMS Dreadnought*, lançado em 1906, gerando a compra dos navios de mesmo padrão como foram os casos do *Minas Gerais* e *São Paulo*, em 1907, além de um cuja compra não se concretizou: o *Rio de Janeiro*. No mesmo Relatório Ministerial fica evidente que a, partir do resultado do programa naval de 1904, o Brasil passou a seguir o modelo norte-americano, embora a corrida armamentista tenha deixado tais embarcações defasadas. Por fim, sobre a questão do material flutuante, Almeida afirma que "quanto às encomendas de navios, faziam parte de um projeto elogiado e aplaudido por diversas categorias da sociedade, mas também revelava as dificuldades de afirmação da jovem República brasileira no quadro internacional".<sup>10</sup>

Acevedo Marin<sup>11</sup> ao analisar a lógica de transporte e ocupação da Amazônia em dois momentos distintos, o pós-1850 e o pós-1950, verificou o modelo de civilização construído sobre este setor. O primeiro é o da "civilização do rio" e o segundo, "civilização da estrada". A questão dos transportes em sua obra não se restringe ao meio de circulação de pessoas e mercadorias, mas sim a toda uma perspectiva de integração, modernização e ocupação diferenciada do território a partir deles. De acordo com Acevedo Marin, "na Amazônia é o barco a vapor que moderniza o transporte, movimento que acelera a ocupação da fronteira,"<sup>12</sup> além do estabelecimento do cabeamento de telégrafos submarinos e de bondes, iluminação e distribuição de água em Belém e Manaus. Argumenta que esse foi o fator de recuperação econômica do pós-cabanagem e que essa modernização modelou trapiches, cais e permitiu a construção de armazéns e prédios ligados a atividades econômicas. Dois pontos fundamentais da modernização pelo vapor são a capacidade de carga e o tempo de viagem. A respeito da capacidade de carga, entre 1864-1865, 122 barcos entraram no porto de Belém, dos quais 82 eram à vela, o que representava apenas 20% do total de cargas adentradas, isto porque a capacidade destes era de até 18 toneladas, enquanto

daqueles, 148<sup>13</sup>. Quanto ao tempo de viagem entre Belém e Manaus que era de doze dias em embarcação à vela, para se fazer o mesmo percurso, o vapor reduziu o tempo em aproximadamente três dias. Aliada à modernização, a abertura do Rio Amazonas para navegação (1866) permitiu também um período de intensificação de companhias de navegação e de monopólio, analisando também a potência das embarcações vindas com a finalidade comercial: José Antonio de Miranda construiu navio de 24hp (1858); entretanto, foi com a introdução da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852) e da Companhia Fluvial do Alto Amazonas (1866) que gerou uma grande circulação de capitais e maior número de embarcações para essa finalidade, sendo que esta última teria "oito vapores, 3 de 200 cavalos, 3 de 100 e 2 mais pequenos"<sup>14</sup>, sendo ambas compradas pela *Amazon Steam Navigation Company* posteriormente.

## **A FORMAÇÃO DOS OFICIAIS E O LLOYD BRAZILEIRO EM 1902**

O aviso nº 331 de 21 de março de 1902<sup>15</sup> da 2ª seção do Quartel General da Armada autorizou o 2º Tenente Henrique Melchades Cavalcanti para realizar viagem de instrução em paquetes do Lloyd Brasileiro. No Relatório Ministerial da Marinha do mesmo ano<sup>16</sup>, há informação de que, devido a tal autorização, diversos militares da Armada foram destacados para o Lloyd com a finalidade de praticarem e complementarem sua formação principalmente nas longas viagens empreendidas como, por exemplo, de Manaus, no Estado do Amazonas, a Rosário, na Argentina. Este fato ratifica a importância das companhias de navegação fluviais para a Amazônia, não apenas no sentido de integração e dinamismo da economia regional, mas também da inserção de inovações técnicas e do transporte de conhecimentos, uma vez que a confiança depositada pela Marinha demonstra a necessidade de atualizar os novos oficiais às mais modernas tecnologias da época. É válido notar que muitos desses navios já eram construídos com os materiais novos, e muitos eram adquiridos pela Marinha brasileira para servir ao

país, como é o caso dos vapores de guerra: *Belém*<sup>17</sup>, *Commandante Freitas* e *Andrada*. É importante enfatizar que o Lloyd Brasileiro, além de ser forte como companhia de navegação privada, exercia a função de tropa auxiliar da Marinha. No ano em questão foram destacados para esta companhia os seguintes marinheiros:

### Quadro 1 – Militares destacados para o Lloyd Brasileiro

Nome	Patente	Destacado para o Lloyd em:
Mario Carlos Lahmeyer	Primeiro-Tenente	06/10
Theodoro Jardim	Primeiro-Tenente	28/01
Joaquim Buarque de Lima	Primeiro-Tenente	05/04
Candido de Andrada Dortas	Primeiro-Tenente	08/05
Priamo Muniz Telles	Primeiro-Tenente	23/08
Pedro Manot Sarrat	Primeiro-Tenente	06/10
João Jorge da Fonseca	Primeiro-Tenente	09/12
Herman Carlos Palmeira	Primeiro-Tenente	18/12
Carlos Augusto Caston Lavigne	Segundo-Tenente	-
Henrique Melchiades Cavalcante	Segundo-Tenente	22/03
Raul Romero Leite de Araujo	Segundo-Tenente	01/04
Marcio Monteiro	Segundo-Tenente	07/04
Hemeterio de Souza da Silveira	Segundo-Tenente	07/04
Benjamin Goulart	Segundo-Tenente	13/03
Luiz Clemente Pinto	Segundo-Tenente	13/03
Luiz Hygino Duarte Pereira	Segundo-Tenente	22/05
Alcibiades de Andrade Machado	Segundo-Tenente	04/07
Plinio Justiniano da Rocha	Segundo-Tenente	11/09
Miguel de Castro Caminha	Segundo-Tenente	23/08
Jorge Henrique Meller	Segundo-Tenente	13/10
José Machado de Castro e Silva	Segundo-Tenente	20/09
Paulo Pires de Sá	Segundo-Tenente	20/09
Torquato Diniz Junqueira	Segundo-Tenente	17/12
Geraldo Candido Martins	Segundo-Tenente	17/12
Americo Vieira de Mello	Segundo-Tenente	10/11
Antonio da Motta Ferraz	Segundo-Tenente	10/11
Nicanor Justino de Proença	Segundo-Tenente	09/12
Frederico de Sá Castro Menezes	Guarda-Marinha	06/10
Leopoldo Nobrega Moreira	Guarda-Marinha	Não seguiu
Aristides Chlorino Fialho	Guarda-Marinha	04/11
Oscar de Mello	Guarda-Marinha	07/11
Alvaro da França Mascarenhas	Guarda-Marinha	12/12
Augusto Pacheco Alves de Araujo	Guarda-Marinha	28/07
Mario Rocha de Azambuja	Guarda-Marinha	03/12
Aarão Reis Filho	Guarda-Marinha	03/12
Oswaldo de Murat Quintella	Guarda-Marinha	03/12
Benedicto Ernesto Nunes Leal	Guarda-Marinha	09/12
José Pereira de Lucena	Guarda-Marinha	10/11
Frederico Garcia Soledade	Guarda-Marinha	05/03
Alberto Fomm	Guarda-Marinha	05/03

## A MODERNIZAÇÃO TÉCNICA DOS NAVIOS E A SEGURANÇA NACIONAL

As dimensões técnicas de uma embarcação é fator indispensável para navegação, considerando assim as condições ambientais. O calado da embarcação é a área permanentemente submersa e, portanto, mede a profundidade alcançada por ela (para análise detalhada leva-se em consideração o peso do navio, a quantidade de carga, a distribuição da mesma, volume, densidade etc.). Navios de grande calado<sup>18</sup> não podem navegar em águas rasas. O comprimento<sup>19</sup> do navio também deverá ser levado em consideração, uma vez que os rios estreitos demandam navios pequenos.

No Relatório Ministerial da Marinha de 1903, o Ministro e Contra-Almirante Julio Cesar de Noronha apontou a necessidade de renovação e modernização do material flutuante brasileiro. Nesse sentido, apresentou um programa naval em que são elencados parâmetros para aquisição de navios. Na discussão principal, o navio inglês *HMS Triumph* era considerado o mais apto a ser comprado, embora ainda fossem apontadas mudanças a serem feitas, pois teria pouca espessura na sua blindagem (285mm), além de armamento mais rápido (254mm) em comparação ao *Wittelsbach* alemão e *Regina Elena* italiano (de 305mm).

No tocante ao suporte do navio apontava-se a necessidade de provisão com torpedeiros, sendo estes caracterizados em dois grupos: os que possuíam tubos de lançamento aéreos e os subaquáticos. Há preferência dos navios com tubos subaquáticos, uma vez que é levantada a possibilidade de explosão dos torpedos lançados em tubos aéreos. Além dos torpedeiros, foi apresentada a demanda por submarinos e navio carvoeiro que serviria para transporte de

carvão, combustível utilizado nos navios. Ao fim, o programa naval constava de “3 couraçados de 12.500 a 13.000t de deslocamento; 3 cruzadores couraçados de 9.200 a 9.700t; 6 caça-torpedeiros de 400t; 6 torpedeiros de 130t; 6 torpedeiros de 50t; 3 submarinos; 1 vapor carvoeiro, capaz de carregar 6.000t de combustível”.<sup>20</sup>

No ano seguinte o relatório apresentado ainda seguia a mesma linha quanto ao material flutuante. Entretanto, foi apresentado o projeto de lei pelo Deputado Laurindo Pitta contendo o programa naval referido anteriormente. Ainda eram citados os navios estrangeiros: *Kashima*, *Mikasa* e *Katori*, do Japão; *Cesarevitch*, da Rússia; *Napoli*, da Itália, e é citado pela primeira vez o *HMS Dreadnought*, da Inglaterra, que viria a ser o principal modelo escolhido. Cabe lembrar que o conhecimento sobre as embarcações estrangeiras não era aleatório, especialmente porque a Marinha enviava militares para acompanharem o conflito entre Rússia e Japão<sup>21</sup>, além do estudo em outros países, como o caso do Capitão-Tenente Antonio Julio de Oliveira Sampaio, que foi adido naval do Brasil no Japão nos anos de 1903, 1904 e 1905, sendo neste último ano promovido a capitão de corveta.

Em 1905, foi estabelecida a preferência, por parte do governo em si, não necessariamente da Marinha, pela *Armstrong Whitworth* e parâmetros para construção de um novo arsenal no Rio de Janeiro com capacidade de construção naval. É perceptível a inclinação para o *HMS Dreadnought* enquanto parâmetro, pois os navios do programa naval já deveriam ter o deslocamento do referido navio. São citados para comparações técnicas e modelos os navios: *Almirante Makaroff*, *Bayan*, *Orel* e *Rurik*, da Rússia; *Diderot*, da França; *Aki* e *Satsuma*, do Japão, e o *USS South Carolina*, dos EUA.

**Quadro 2 – Navios de grande porte de fabricação estrangeira**

Nome	Nacionalidade	Deslocamento	Comprimento	Calado	Motor
<i>Cesarevitch</i>	Russo	12.912t	118,5m	7,9m	16.300hp
<i>SS Rurik</i>	Russo	11.690t	132,6m	7,9m	20.675hp
<i>HIJMS Mikasa</i>	Japonês	15.140t	122m	-	15.000hp
<i>HMS Triumph</i>	Inglês	11.985t	146,3m	7,6m	12.500hp
<i>HMS Dreadnought</i>	Inglês	18.110t	160,6m	-	-

Analisando características técnicas de alguns desses navios poderemos ter uma base prática do padrão de embarcações almejado pela Marinha brasileira para defesa do território nacional.

É possível perceber uma grande inclinação a navios de grande porte, pesados e com motores potentes, com calados de grandes profundidades, o que sugere a impossibilidade de utilizá-los com total eficiência em bacias hidrográficas, uma vez que apenas os rios principais comportariam tais dimensões.

Analisando alguns dos maiores navios da esquadra naval sediada no Rio de Janeiro no período 1900-1905, também podemos ter noção do padrão dos principais navios designados ao cumprimento da segurança nacional, como os cruzadores *Barroso* e *Republica* e os couraçados *Deodoro*, *Floriano*, *Aquidaban* e *Riachuelo*, todos com calado maior que 4 metros e comprimento maior que 60 metros.

Portanto, ainda que tais embarcações tivessem dimensões inferiores às estrangeiras tidas como modelo, podemos considerá-las navios de grande porte, adaptados à guerra naval oceânica, mas, provavelmente, pouco eficientes às fronteiras e áreas fluviais do Brasil, especialmente a Amazônia. Um bom exemplo disso foi quando durante a Revolta de 11 de Junho de 1891, ocorrida em Belém, em auxílio ao governo do Estado do Pará a Marinha colocou a canhoneira *Guarany* para perseguir alguns revoltosos que a bordo de uma canoa teriam atirado e causado danos no convés do rebocador *Purus* que por ter grande calado não conseguia alcançar a canoa em área de pouca profundidade. Na ocasião a canhoneira *Guarany* era a mais indicada para ação.<sup>22</sup>

## **O AMBIENTE HIDROGRÁFICO AMAZÔNICO E A SEGURANÇA NACIONAL**

Segundo Domínguez, a “bacia amazônica oferece 50.000km de rios navegáveis para embarcações com deslocamento médio de 100 toneladas, porém cerca de 10.000km desses rios podem ser navegados por navios com deslocamento médio de 1.000 toneladas ou mais”.<sup>23</sup> É possível subdividir o Rio

Amazonas em duas áreas principais, embora haja muitas outras caracterizações: alto Amazonas, que diz respeito à nascente, nos Andes até algumas áreas próximas à Manaus e o baixo Amazonas, área mais profunda, podendo ser considerada de Manaus até sua foz, sendo que a região mais próxima às nascentes, portanto às fronteiras do Brasil com Peru, Colômbia, Venezuela e Bolívia, tende a ser menos profunda devido às grandes altitudes que, além do mais, permitem o escoamento no sentido oeste-leste em direção ao Oceano Atlântico.

Com relação à navegabilidade do Amazonas, Domínguez afirma ainda que após 1.433km de descida pela Cordilheira dos Andes, o Amazonas encontra a planície, sendo dessa área até Pucallpa (Peru), 530km depois, navegável apenas para lanchas e pequenas embarcações de até cerca de 1m de calado; dessa área até a confluência com o Marañón, aproximados 890 km depois, embarcações de até 200 toneladas e cerca de 2,1m de calado podem navegar; dessa confluência que ainda engloba os Rios Huallaga e Ucayali até Belém do Pará, são cerca de 3.540km navegáveis para embarcações de até 4,5m aproximadamente de calado. Em outro curso, de Manaus até Tabatinga, ambas no Amazonas, são cerca de 1.600km navegáveis para embarcações de até 25.000 toneladas.

## **A MODERNIZAÇÃO TÉCNICA E A SEGURANÇA NACIONAL NA AMAZÔNIA**

Dadas as características naturais e hidrográficas da Amazônia, é possível perceber que o modelo de modernização adotado para a esquadra do Rio de Janeiro, aparentemente tomado como modelo geral da Marinha do Brasil do início do século XX, não era aplicável à região. Nesse sentido, no Relatório Ministerial da Marinha de 1902, há uma discussão sobre a necessidade de adequar os navios amazônicos às profundidades relativas à sua área de atuação. Os Avisos *Tocantins*, *Teffé* e *Jutahy*, todos sediados em Manaus e componentes da Flotilha do Amazonas, tinham dificuldades em cumprir a defesa da região, isso porque o calado médio estaria entre 1,7m

e 1,8m<sup>24</sup>, impossibilitando a aproximação dos mesmos às áreas de fronteira com o Peru<sup>25</sup> e a Bolívia, especialmente durante a vazante dos rios, onde a profundidade é ainda menor. Nesse sentido, há ênfase ao fato de que todo navio destinado a servir em regiões fluviais deveriam ter pequeno calado e armamento com boa capacidade de defesa em todo o redor da embarcação, sendo, portanto, capaz de cobrir as margens e os leitos dos rios.

Em análise comparativa, o relatório faz menção a dois tipos de canhoneiras francesas atuando na Flotilha da Indochina, mas não cita o nome das mesmas. O primeiro tipo, com calado de 1,1m, e já o segundo, 0,8m, o que as dotavam de grande autonomia em relação às dificuldades proporcionadas pelo ambiente hidrográfico devido à pouca profundidade. Também tratou das canhoneiras inglesas da classe *Melik*, cons-

truídas pela Yarrow<sup>26</sup>, que atuavam no Egito e possuíam calado de 0,66m.

Por outro lado, o armamento também parecia importante na escolha de um tipo de canhoneira que atendesse as demandas de defesa fluvial no Brasil. As canhoneiras *Melik* eram armadas de 4 canhões de calibre até 45 (sendo 2 de cada lado) e mais 2 morteiros (12cm) e 2 canhões de tiro rápido de 57mm, concluindo a análise comparativa acerca do modelo mais hábil a servir nas áreas fluviais. O Relatório Ministerial da Marinha de 1902 aponta a perspectiva de “adquirir, pois algumas canhoneiras do tipo *Melik*, que, além de tudo, dispõem de bons e arejados alojamentos, para a flotilha do Amazonas, é collocal-a em condições de bem desempenhar a sua missão”<sup>27</sup>. Comparando as características apresentadas pelos avisos *Jutahy*, *Tocantins*, *Juruema* e *Teffé* com a canhoneira *Melik*, temos:

**Quadro 3 – Comparativo dos avisos com canhoneira *Melik***

Nome	Calado	Comprimento	Arma 1	Arma 2	Arma 3
Aviso <i>Jutahy</i>	1,7m-1,8m	29,2m	1 canhão 47mm	2 metralhadoras 11 mm	-
Aviso <i>Teffé</i>	1,7m-1,8m	29,2m	1 canhão 47mm	2 metralhadoras 11 mm	-
Aviso <i>Tocantins</i>	1,7m-1,8m	29,2m	1 canhão 47mm	2 metralhadoras 11 mm	-
Aviso <i>Juruema</i>	1,7m-1,8m	29,2m	1 canhão 47mm	2 metralhadoras 11mm	-
Canhoneira <i>Melik</i>	0,66m	-	4 canhões calibre 45	2 canhões de tiro rápido 57mm	2 morteiros 12cm

**Quadro 4 – Navios da Amazônia Oriental nas décadas de 1890 e 1900**

Nome	Calado	Comp.	Arma 1	Arma 2	Arma 3	Arma 4
Canhoneira <i>Guarany</i>	1,75m	35,8m	1 canhão calibre 32	2 metralhadoras 25mm	-	-
Cruzador <i>Tiradentes</i>	3,36m	52,8m	4 canhões 120mm	3 canhões 57mm	4 metralhadoras	2 tubos lança- torpedos
Canhoneira <i>Melik</i>	0,66m	-	4 canhões calibre 45	2 canhões de tiro rápido 57mm	2 morteiros 12cm	-

É importante lembrarmos, entretanto, que esses quatro navios eram os componentes da Flotilha sediados em Manaus, na Amazônia Ocidental, embora possamos considerar apenas três, porque o *Juruema* naufragara em 1901. No lado oriental, sediados em Belém, havia a Canhoneira *Guarany* e o Cruzador *Tiradentes*. Esta canhoneira foi construída na Bahia a partir de aviso de 18/9/1879 e foi lançada em 29/12/1883, provavelmente construída para a Amazônia, pois seria sediada no Pará em 1891,<sup>28</sup> recebendo baixa em 1903. O *Tiradentes* foi construído na Inglaterra pela Armstrong Whitworth e serviu em outros locais do país antes de sediar na Amazônia, como na incorporação à “esquadra legal” durante a Revolta da Armada de 1893,<sup>29</sup> e transferido ao Rio de Janeiro definitivamente em 1904. O quadro 4 apresenta a comparação dessas duas embarcações com a *Melik*.

É perceptível que a Canhoneira *Guarany*, em termos absolutos de armamento, estivesse mais bem aparelhada que os avisos de Manaus, tendo basicamente a mesma profundidade de calado, apesar de mais comprida que os referidos, o que sugere haver limitações semelhantes, mas é válido perceber que Belém está situada na região da foz estuário-déltica do Amazonas e não há reclamações por parte do

Ministério quanto a isso, portanto os problemas de ordem geográfica enfrentados deveriam ser menos preocupantes. O Cruzador *Tiradentes* apresentava-se como o navio mais bem armado da Flotilha, entretanto, com o dobro de calado dos outros navios e de comprimento, sua ação estaria muito mais limitada na bacia hidrográfica do Amazonas.

Também no ano de 1902 foi criada a Divisão Naval do Norte com o intuito de assegurar a ocupação do Acre,<sup>30</sup> sendo que era formada por navios que compunham a Esquadra Brasileira (sediada no Rio de Janeiro), sendo eles: couraçado *Floriano*, caça-torpedeiro *Gustavo-Sampaio*, cruzador-torpedeiro *Tupy* e o cruzador-torpedeiro *Tymbira*. É importante observar ainda que a precedência hierárquica do comando da Divisão, normalmente contra-almirante ou capitão de mar e guerra, e da Flotilha, normalmente capitão de fragata ou capitão-tenente, acabou por subordinar esta àquela. Em 1904, com o início das negociações diplomáticas sobre a questão acreana, a Divisão permaneceu na Amazônia<sup>31</sup> para contribuir na sua defesa até a incorporação das quatro canhoneiras fluviais que teriam esse dever. No quadro 5 verificamos as seguintes especificidades técnicas dos navios da dita divisão:

**Quadro 5 – Navios da capital federal destacados para a Divisão Naval do Norte**

Nome	Calado	Comprimento	Arma 1	Arma 2	Arma 3	Arma 4	Arma 5
Couraçado <i>Floriano</i>	4,1m	81,5m	2 canhões 240mm	4 canhões 120mm	4 canhões 57mm	2 tubos lança- torpedos	-
Cruzador- Torpedeiro <i>Tupy</i>	3,05m	79,2m	2 canhões 100mm	4 canhões 57mm	2 canhões 37mm	2 metra- lhadoras 25mm	3 tubos lança- torpedos
Cruzador- Torpedeiro <i>Tymbira</i>	3,05m	76,1m	2 canhões 100mm	4 canhões 57mm	2 canhões 37mm	2 metra- lhadoras 25mm	3 tubos lança- torpedos
Caça- Torpedeiro <i>Gustavo Sampaio</i>	3,6m	62m	2 canhões 76mm	4 canhões 47mm	3 tubos lança- torpedos	-	-

É evidente o poder bélico dos navios da Divisão Naval do Norte, entretanto, o comprimento destes navios e a profundidade alcançada também deveriam limitar a maior parte das ações dos mesmos pelos rios da região, o que é compreensível. Porém, devemos considerar o fato de que eram membros das divisões da Esquadra Naval do Rio de Janeiro estando aptas à guerra naval oceânica.

Em 1905 foram adquiridas quatro canhoneiras fluviais da *Yarrow Shipbuilders* (construídas em 1904); *Acre* (que dá nome à classe), *Juruá*, *Missões* e *Amapá*<sup>32</sup>, sendo armados no Arsenal de Marinha do Pará. Aparentemente, esses navios foram comprados para desempenhar as funções mais importantes de defesa da região por terem sido construídos já com mentalidade e orientação dadas nas discussões anteriores, o que fica comprovado quando analisamos as especificações técnicas do quadro 6.

É possível perceber que as canhoneiras da classe *Acre* estariam, pelo menos em parte, de acordo com as ambições da Marinha na Amazônia, o que também é corroborado pela opinião apresentada no relatório de 1905:

Com a aquisição das canhoneiras fluviais *Acre*, *Amapá*, *Missões* e *Juruá*, tres lanchas armadas e duas outras para expedições

rápidas, está a flotilha do Amazonas [...] aparelhada para o bom desempenho do serviço que lhe cabe nos tributários do grande rio, que, em dadas estações do ano, só podem ser sulcados por embarcações de diminuto calado.

Aquelas canhoneiras que são em tudo semelhantes às construídas por *Yarrow* para o Almirantado britânico, dispõem de bom armamento de tiro rápido e até de um morteiro de 87mm para atirar sobre as barrancas dos rios.<sup>33</sup>

A região amazônica representava um espaço diferenciado e privilegiado na conjuntura do pensamento militar brasileiro. É evidente que não devemos nos precipitar a uma generalização, especialmente pelo fato e pelas condições ambientais do norte do país não se adequarem ao modelo naval adotado dos navios imponentes e grandiosos como o *HMS Dreadnought*. Notamos, contudo, um esforço do comando da Marinha em garantir a eficiência da defesa dessa área.

No Brasil ao longo do período abordado havia quatro flotilhas: de Amazonas, Mato Grosso, Alto Uruguay e Rio Grande do Sul. Em 1905, as flotilhas do Alto Uruguay e Rio Grande do Sul iniciaram processo de desmontagem, começando seus navios a migrar para outras áreas, enquanto que a Flotilha de

**Quadro 6 – Canhoneiras entregues pela *Yarrow Shipbuilders* ao Arsenal de Marinha do Pará em 1905**

Nome	Calado	Comprimento	Arma 1	Arma 2	Arma 3
Canhoneira Fluvial <i>Acre</i>	0,77m	36,6m	1 morteiro 87mm	2 canhões 57mm	7 metralhadoras
Canhoneira Fluvial <i>Amapá</i>	0,77m	36,6m	1 morteiro 87mm	2 canhões 57mm	7 metralhadoras
Canhoneira Fluvial <i>Missões</i>	0,77m	36,6m	1 morteiro 87mm	2 canhões 57mm	7 metralhadoras
Canhoneira Fluvial <i>Juruá</i>	0,77m	36,6m	1 morteiro 87mm	2 canhões 57mm	7 metralhadoras
Canhoneira <i>Melik</i>	0,66m	-	4 canhões calibre 45	2 canhões de tiro rápido 57mm	2 morteiros 12cm

Mato Grosso, também unidade fluvial, estava em condições precárias, com embarcações obsoletas, mesmo havendo projetos de adicionar navios a ela. Ao contrário das demais, a Flotilha do Amazonas parece ter se desta-

cado no tocante aos esforços de modernização e, em termos quantitativos e qualitativos, se tornaria a segunda maior unidade naval do país estando atrás apenas da Esquadra do Rio de Janeiro em 1906:

#### Flotilha de Mato Grosso em 31/12/1906

Nome	Tipo	Lançamento	Arma 1	Arma 2	Arma 3	Arma 4
<i>Fernandes Vieira</i>	Canhoneira	1868	1 canhão calibre 32	1 canhão calibre 3	-	-
<i>Iniciadora</i>	Canhoneira	1883	2 canhões 120mm	4 canhões 37mm	4 metralhadoras	-
<i>Antonio João</i>	Vapor de guerra	1867 <sup>34</sup>	3 canhões 37mm	2 metralhadoras 25mm	-	-
<i>Tiradentes</i> <sup>35</sup>	Cruzador	1892	4 canhões 120mm	3 canhões 57mm	4 metralhadoras	2 tubos lança-torpedos

#### Flotilha do Alto Uruguay em 31/12/1906

Nome	Tipo	Lançamento	Arma 1	Arma 2
<i>Vidal de Negreiros</i>	Canhoneira	1868 <sup>36</sup>	1 canhão calibre 32	2 metralhadoras 25mm

#### Flotilha do Amazonas em 31/12/1906

Nome	Tipo	Lançamento	Arma 1	Arma 2	Arma 3
<i>Jutahy</i>	Aviso Fluvial	1891	1 canhão 47mm	2 metralhadoras 11mm	-
<i>Tocantins</i>	Aviso Fluvial	1891	1 canhão 47mm	2 metralhadoras 11mm	-
<i>Teffé</i>	Aviso Fluvial	1891	1 canhão 47mm	2 metralhadoras 11mm	-
<i>Acre</i>	Canhoneira Fluvial	1905	1 morteiro 87mm	2 canhões 57mm	7 metralhadoras
<i>Amapá</i>	Canhoneira Fluvial	1905	1 morteiro 87mm	2 canhões 57mm	7 metralhadoras
<i>Juruá</i>	Canhoneira Fluvial	1905	1 morteiro 87mm	2 canhões 57mm	7 metralhadoras
<i>Missões</i>	Canhoneira Fluvial	1905	1 morteiro 87mm	2 canhões 57mm	7 metralhadoras



**Embarcações militares do Rio de Janeiro em 31/12/1906**

<b>Nome</b>	<b>Tipo</b>	<b>Lanç.</b>	<b>Arma 1</b>	<b>Arma 2</b>	<b>Arma 3</b>	<b>Arma 4</b>	<b>Arma 5</b>	<b>Arma 6</b>
<i>Riachuelo</i>	Couraçado	1883	4 canhões 220mm	6 canhões 140mm	15 metra- lhadoras	5 tubos lança- torpedos	-	-
<i>Deodoro</i>	Couraçado	1898	2 canhões 240mm	4 canhões 120mm	6 canhões 57mm	4 canhões 37mm	-	-
<i>Floriano</i>	Couraçado	1900	2 canhões 240mm	4 canhões 120mm	4 canhões 57mm	2 tubos lança- torpedos	-	-
<i>Tamandaré</i>	Cruzador	1890	10 canhões 150mm	2 canhões 120mm	10 peças de artilharia	8 metra- lhadoras	5 tubos lança- torpedos	-
<i>Barroso</i>	Cruzador	1895	6 canhões 152mm	4 canhões 120mm	10 canhões 57mm	4 canhões 37mm	3 metra- lhadoras 7mm	3 tubos lança- torpedos
<i>República</i>	Cruzador	1892	6 canhões 120mm	4 canhões 57mm	6 metra- lhadoras	4 tubos lança- torpedos	-	-
<i>Tamoyo</i>	Cruzador- Torpedeiro	1898	2 canhões 100mm	6 canhões 57mm	2 canhões 37mm	2 metra- lhadoras	3 tubos lança- torpedos	-
<i>Tupy</i>	Cruzador- Torpedeiro	1896	2 canhões 100mm	4 canhões 57mm	2 canhões 37mm	2 metra- lhadoras	3 tubos lança- torpedos	-
<i>Tymbira</i>	Cruzador- Torpedeiro	1896	2 canhões 100mm	4 canhões 57mm	2 canhões 37mm	2 metra- lhadoras 25mm	3 tubos lança- torpedos	-
<i>Benjamin Constant</i>	Navio- Escola	1892	4 canhões 150mm	8 canhões 120mm	4 canhões 57mm	10 metra- lhadoras	4 tubos lança- torpedos	-
<i>Caravellas</i>	Navio- Escola	1885	-	-	-	-	-	-
<i>Andrada</i>	Vapor de Guerra	1890	2 canhões 120mm	2 canhões 76mm	2 canhões 57mm	4 metra- lhadoras	5 tubos lança- torpedos	-
<i>Carlos Gomes</i>	Vapor de Guerra	1896 <sup>37</sup>	-	-	-	-	-	-
<i>Cmte Freitas</i>	Vapor de Guerra	<sup>38</sup>	-	-	-	-	-	-
<i>Gustavo Sampaio</i>	Caça- Torpedeiro	1893	2 canhões 76mm	4 canhões 47mm	3 tubos lança- torpedos	-	-	-

Nome	Tipo	Lanç.	Arma 1	Arma 2	Arma 3	Arma 4	Arma 5	Arma 6
<i>Silvado</i>	Torpedeiro	1894	2 canhões 37mm	3 tubos lança- torpedos	-	-	-	-
<i>Pedro Affonso</i>	Torpedeiro	1893	2 canhões	3 tubos lança- torpedos	-	-	-	-
<i>Pedro Ivo</i>	Torpedeiro	1893	2 canhões	3 tubos lança- torpedos	-	-	-	-
<i>Bento Gonçalves</i>	Torpedeiro	1893	2 canhões 57mm	3 tubos lança- torpedes	-	-	-	-
<i>Sabino Vieira</i>	Torpedeiro	1886	1 tubo lança- torpedos	-	-	-	-	-
<i>Silva Jardim</i>	late	1893 <sup>39</sup>	2 canhões 47mm	3 tubos lança- torpedos	-	-	-	-

## A MODERNIZAÇÃO DO ENSINO NO BRASIL E NA AMAZÔNIA

No período estudado podemos dividir o ensino da Marinha em quatro grupos: Escola Naval, estabelecimento responsável pela formação dos oficiais do Corpo da Armada e do Corpo de Maquinistas Navais; Escolas de Aprendizes-Marinheiros, que eram responsáveis pela formação de praças ao Corpo de Marinheiros Nacionais; Escolas Profissionais, incumbidas da educação especializada de praças e oficiais (Escola de Timoneiros, Escola de Defesa Submarina, Escola de Artilharia e Escola de Foguistas); Escola de Maquinistas e Pilotos do Pará (depois Escola de Marinha Mercante do Pará), incumbida de formar oficiais especializados em navegação fluvial para a Marinha Mercante<sup>40</sup>.

A perspectiva apresentada pelos relatórios sobre as Escolas de Aprendizes-Marinheiros não era muito boa, isso porque, embora ressaltada a grande importância, contavam com baixos efetivos e representariam altos custos. Observemos no quadro 7 a relação alunos por ano x lotação no período anterior a reforma administrativa de 1907.

É necessária uma problematização com os valores expostos, isto porque os valores efetivos de alunos apresentados nos quadros se referiam à quantidade existente ao fim do ano proposto de cada relatório, entretanto algumas vezes era mencionada a movimentação na escola ao longo de todo o ano – ou seja, quantos alunos entraram na escola, quantos foram remetidos ao Corpo de Marinheiros Nacionais, falecimentos etc.

O ponto mais importante é observar que, embora algumas escolas tivessem crescimentos razoáveis entre um ano e outro, a maioria não correspondia aos investimentos federais. O Contra-Almirante José Pinto da Luz, em 1900, ressaltou que um dos principais motivos para o pequeno rendimento das escolas era o preconceito ainda existente com relação às mesmas por serem vistas como companhias correcionais para castigos de menores infratores<sup>42</sup>. O ministro seguinte, Contra-Almirante Júlio Cesar de Noronha, em 1903, chegou à conclusão que melhor seria manter apenas 5 escolas, devido ao baixo rendimento das mesmas<sup>43</sup>.

Em 1907, porém, sob ministério do Vice-Almirante Alexandrino Faria de Alencar, as

**Quadro 7 – Relação aluno das Escolas de Aprendizes-Marinheiros x lotação (1900 - 1906)**

<b>Escola</b>	<b>Lotação</b>	<b>1900</b>	<b>1901</b>	<b>1902</b>	<b>1903</b>	<b>1904</b>	<b>1905</b>	<b>1906</b>
Maranhão	100	47	31	5	0	7	19	26
Ceará	200	126	163	20	26	7	28	84
Paraíba	100	60	69	75	26	18	13	73
Pernambuco	200	89	133	65	51	20	47	218
Alagoas	100	72	89	33	20	24	21	42
Bahia	200	162	167	43	49	40	25	94
Capital	300	223	208	111	83	36	125	207
Santa Catarina	100	82	-	5	12	16	20	61
Rio Grande do Sul	100	90	-	6	43	42	25	76
Mato Grosso	100	69	62	-	12	10	-	
Sergipe	-	-	-	-	-	-	-	100

escolas foram reorganizadas,<sup>44</sup> de maneira a tornar mais eficiente o ensino. Ao invés de 11 escolas com formação de praças, as escolas foram divididas em dois grupos: escolas-modelo e escolas primárias, sendo ainda criadas mais 8 escolas, todas divididas em quatro circunscrições, sendo: Circunscrição do extremo-norte: Escola-Modelo do Rio Grande do Norte e Escolas Primárias de Ceará, Piauí, Maranhão, Amazonas e Pará; Circunscrição do norte: Escola-Modelo da Bahia e Escolas Primárias de Sergipe, Alagoas, Pernambuco e Paraíba; Circunscrição do centro: Escola-Modelo da Capital e Escolas Primárias de Rio de Janeiro, Espírito Santo e São Paulo; Circunscrição do sul: Escola-Modelo do Rio Grande do Sul e Escolas Primárias de Mato Grosso, Paraná e Santa Catarina.

Dessa forma, o aluno cursaria um ano na escola primária e dois anos na escola-modelo de sua circunscrição, reduzindo a lotação da maioria das escolas e aumentando significativamente das quatro principais. Ao fim de 1907, o efetivo de alunos das escolas ainda não era suficiente, o que pode ser justificado pela falta de estrutura existente para a nova organização. Outro ponto que merece destaque é que muitas não começaram a funcionar no referido ano, como a Escola-Modelo do Rio Grande do Norte e as Escolas Primárias de Pará e Amazonas, que ainda estavam em processo de montagem.

Por outro lado, é importante verificar que, para a formação de oficiais da Marinha Mercante, havia apenas dois estabelecimentos no país: a Escola de Maquinistas e Pilotos do Pará e a Escola Naval. A formação de pessoal para a Marinha Mercante era de suma importância para garantir o cumprimento do art. 87, parágrafo único do inciso 4º da Constituição de 1891, que enunciava: “Concorrem para o pessoal da Armada a Escola Naval, as de Aprendizes de Marinheiros e a Marinha Mercante mediante sorteio.” Também segundo o decreto 478, de 9 de dezembro de 1897,<sup>45</sup> todo o pessoal mercante e que tivesse profissão de marítimo deveria estar matriculado junto às capitânicas ou órgãos semelhantes da Marinha.

A Escola de Maquinistas e Pilotos do Pará teria função de preparar os mercantes para o exercício da navegação comercial e para uma espécie de reserva da Armada. Embora a escola funcionasse regularmente no Arsenal de Marinha do Pará, tal como as Escolas de Aprendizes-Marinheiros, tinha um baixo rendimento e, segundo a exposição de motivos ao novo regulamento, apresentado em anexo ao Relatório de 1907, em 15 anos de existência, a escola teve apenas 59 alunos no curso de pilotagem e 14 no de máquinas.<sup>46</sup>

Pelo Decreto 6.388, a escola foi renomeada e reorganizada, modernizando o ensino e passando a ser designada Escola

de Marinha Mercante do Estado do Pará, atual Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba).<sup>47</sup> Pelo novo regulamento, seriam ofertados ainda os mesmos cursos de pilotos e máquinas, sendo o primeiro com duração de um ano e o segundo, três anos. É interessante observar as disciplinas dos dois cursos, uma vez que, além do ensino técnico, foi enfatizada a instrução para fins militares, o que indica a preocupação em formar a reserva da Armada adequada às necessidades em caso de guerra, como *Nomenclatura das machinas, ferramentas e das machinas empregadas especialmente na navegação e na marinha de guerra*, disciplina do curso de Máquinas.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A região amazônica, pelo exposto, não deve ser encarada como área estratégica na mentalidade militar brasileira apenas na atualidade. Para além de ideias de mera dependência e periferia, consagradas por algumas interpretações tradicionais, é possível perceber que ela esteve afastada do

Programa Naval brasileiro, que não levaria em conta as suas especificidades, mas não deixou de ter importância significativa para a defesa nacional, exigindo uma dedicação diferenciada que mesmo outras bacias hidrográficas, como em Mato Grosso e no Alto Uruguay, não a obtiveram, fator este que, consciente ou não, foi determinante para o estabelecimento da Flotilha do Amazonas como força naval importante e significativa no cenário nacional. Da mesma forma, a Amazônia teve importância na reestruturação do ensino dirigido pela Marinha com a criação das Escolas Primárias do Pará e Amazonas e da reorganização da Escola de Marinha Mercante de Pará, único centro de formação de pilotos e maquinistas fluviais do país.

É bem verdade que a modernização da região ainda esteve aquém dos modelos e dos ideais pensados por militares e políticos, mas é relativamente importante para compreendermos as relações da Amazônia com o poder federal e seu espaço na construção e na consolidação da Marinha e da República no Brasil.

<sup>1</sup> HOBBSAWM, Eric. *A era dos Impérios 1875-1914*. 7ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002. p. 24.

<sup>2</sup> CASTRO, Celso. *Os militares e a República: um estudo sobre cultura e ação política*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1995.

<sup>3</sup> Em 1904, foi apresentado no congresso nacional pelo Deputado Laurindo Pitta e registrado e votado como decreto 1.296 de 14/12/1904, assinado também pelo ministro da Marinha C-Alte Júlio Cesar de Noronha. Propunha a aquisição de 3 couraçados de 12.500-13.000 toneladas, 3 cruzadores couraçados de 9.200-9.700t, 6 caça-torpedeiros de 400t, 6 torpedeiros de 130t, 6 torpedeiros de 50t, 3 submarinos, 1 navio-mineiro para 6.000t de carvão e 1 navio-escola até 3.000t como forma de aparelhar melhor a Marinha para defesa nacional, entretanto, os parâmetros do referido Programa não se adequavam às necessidades do espaço amazônico. Cf. Relatório Ministerial da Marinha. Ano 1904 (apresentado em 1905). Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2140/>. pp. 3-7.

<sup>4</sup> HOBBSAWM, Eric. *Op. Cit.*

<sup>5</sup> FARIAS, William Gaia. *A construção da República no Pará (1886/1897)*. Tese (Doutorado em História). UFF, Niterói. 2005. p. 141.

<sup>6</sup> MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. *A Marinha Imperial – 1870 a 1889*. História Naval Brasileira. Vol. 4. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2001.

<sup>7</sup> *Ibid.* p. 29.

<sup>8</sup> ALMEIDA, Sílvia Capanema de. "A modernização do material e do pessoal da Marinha nas vésperas da revolta dos marujos de 1910: modelos e contradições". *Estudos históricos*. Rio de Janeiro, vol. 23, nº 45, pp.147-169, janeiro-junho de 2010.

<sup>9</sup> Almirante Alfred Mahan, teria sido o responsável pelo pensamento naval estadunidense de modernização do combate naval através dos confrontos em mar aberto com a utilização de navios de grande porte. VERGE-FRANCESCHI, Michel. *Dictionnaire d'histoire maritime*. Paris: Éditions Robert Laffont, 2002. *Apud.* ALMEIDA, Sílvia Capanema de. *Op. Cit.*

<sup>10</sup> *Ibid.* p. 165.

<sup>11</sup> ACEVEDO MARIN, Rosa Elizabeth. "Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX". In: *Paper do NAEA*. Belém: Núcleo de Altos Estudos Amazônicos/Universidade Federal do Pará, maio de 2004. p. 3.

<sup>12</sup> *Ibid.*

<sup>13</sup> *Ibid.* p. 4.

<sup>14</sup> *Ibid.* p. 6.

<sup>15</sup> Relatório Ministerial da Marinha. Ano 1902 (apresentado em 1903). Leis, decretos, avisos e circulares pp. 140-141. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2138/>.

- <sup>16</sup> *Ibid.* Relatório anexo. p. 70.
- <sup>17</sup> Serviu como navio-capitânia na expedição realizada pela Flotilha do Amazonas ao Acre no início de 1900.
- <sup>18</sup> A questão do ser grande ou pequeno depende do ambiente. Por exemplo, para um rio de 10 metros de profundidade, uma embarcação de 11 metros de calado será muito grande.
- <sup>19</sup> Tome-se por comprimento a distância horizontal máxima do navio.
- <sup>20</sup> Relatório Ministerial da Marinha. Ano 1903 (apresentado em 1904). Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2139/>. p. 11.
- <sup>21</sup> Relatório Ministerial da Marinha. Ano 1904. *Op. Cit.*
- <sup>22</sup> FARIAS, William Gaia *Op. Cit.* p.190.
- <sup>23</sup> DOMINGUEZ, Camilo. "Importância dos rios no sistema de transporte da Amazônia". In: ARAGÓN, Luis; CLÛSENER-GODT, Miguel (Orgs.). *Problemática do uso local e global da água da Amazônia*. Belém: Núcleo de Altos Estudos Amazônicos/Universidade Federal do Pará, 2003. p. 162.
- <sup>24</sup> No Relatório, o valor é 1,8m, já no Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira, o valor é de 1,7m. Ver: Relatório Ministerial de 1902. *Op. Cit.* MENDONÇA, Mario F; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1943. p. 89.
- <sup>25</sup> É importante lembrar que o Rio Amazonas nasce no Peru.
- <sup>26</sup> *Yarrow Shipbuilders* foi uma companhia inglesa de construção naval que atualmente faz parte do grupo BAE Systems, indústria de construção militar. Ver: <http://archive.is/0BFtL>.
- <sup>27</sup> Relatório Ministerial da Marinha. Ano 1902 (apresentado em 1903). Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2138/>. p. 12.
- <sup>28</sup> MENDONÇA, Mario F; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1943. p. 89.
- <sup>29</sup> *Ibid.* p. 192.
- <sup>30</sup> Embora alguns dos navios que a compunham pareçam ter ido à Amazônia antes de sua criação efetiva. Cf. SCARDIA, Levy. *História da Flotilha do Amazonas*. Duque de Caxias: Imprensa Naval, 1968. p. 62.
- <sup>31</sup> *Ibid.*
- <sup>32</sup> *Ibid.* pp. 8, 14, 115 e 137.
- <sup>33</sup> Relatório Ministerial da Marinha. Ano 1905 (apresentado em 1906). Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2141/>. p. 13.
- <sup>34</sup> Na verdade, ele foi comprado da Companhia Fluvial de Mato Grosso neste ano. Cf. MENDONÇA, Mario F; VASCONCELOS, Alberto. *Op. Cit.* p. 20.
- <sup>35</sup> O Cruzador Tiradentes, que já havia servido junto à Flotilha do Amazonas estava cumprindo suporte à Flotilha do Mato Grosso, mas oficialmente pertencia à Esquadra Brasileira. *Ibid.*
- <sup>36</sup> Ano em que foi adquirido da França (La Seyne). *Ibid.* pp. 201-202.
- <sup>37</sup> Ano de aquisição junto à Companhia de Navegação Costeira, sob o nome *Itaipú*. *Ibid.* p. 52.
- <sup>38</sup> Adquirido da Companhia Nacional de Navegação Costeira, sob o nome *Itapeva*. *Ibid.* p. 56.
- <sup>39</sup> Ano de aquisição. *Ibid.* pp. 184-185.
- <sup>40</sup> Ressalte-se que a Escola Naval também formava oficiais para a Marinha Mercante, mas a ênfase era a navegação marítima propriamente dita e não fluvial.
- <sup>41</sup> No Relatório Ministerial de 1902, não é especificada a quantidade de cada escola e sim a "produção" de cada uma por ano no período 1896-1902, sendo que os valores não correspondem aos mencionados em relatórios anteriores, o que sugere um número médio de grumetes remetidos ao Corpo de Marinheiros Nacionais.
- <sup>42</sup> Relatório Ministerial da Marinha. Ano 1900 (apresentado em 1901). Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2136/>.
- <sup>43</sup> Relatório Ministerial da Marinha. Ano 1903. *Op. Cit.*
- <sup>44</sup> Decreto 6.582 de 1 de agosto de 1907. *Apud.* Relatório Ministerial d Marinha. Ano 1907 (apresentado em 1908). Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2142/>.
- <sup>45</sup> *Ibid.*
- <sup>46</sup> Relatório Ministerial da Marinha. Ano 1907. *Op. Cit.* p. 84.
- <sup>47</sup> Para mais informações, <https://www.ciaba.mar.mil.br/historico.htm>.

# A construção naval durante a Segunda Guerra Mundial\*

**Ludolf Waldmann Júnior**

*Mestre em Ciência Política pela Universidade Federal de São Carlos. Bacharel em Ciências Sociais, com ênfase em Ciência Política, pela mesma universidade.*

## RESUMO

As mudanças na construção naval em meados do século XIX afetaram decisivamente a capacidade dos países não industrializados em fabricar navios modernos. Diante dessa situação, os países que naquele momento não se industrializaram, como o Brasil, tiveram que recorrer à importação para suprir suas marinhas com embarcações modernas. No intuito de escapar da dependência do exterior, o Brasil buscou reativar sua construção naval a partir da década de 1930, dentro de uma conjuntura interna favorável à industrialização e em uma situação que apresentava a possibilidade de contar com apoio externo para esta empreitada. Este artigo busca compreender a construção naval no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial a partir das perspectivas da política nacional e internacional do período, buscando entender como essas conjunturas influenciaram a decisão do governo brasileiro em construir navios no país.

**PALAVRAS-CHAVE:** construção naval; Segunda Guerra Mundial; Estado Novo

## ABSTRACT

Changes in shipbuilding in the mid-nineteenth century decisively affected the ability of non-industrialized countries to manufacture modern ships. Given this situation, countries that were not industrialized at that moment, like Brazil, have had to rely on imports to supply their navies with modern vessels. In order to escape from foreign dependence, Brazil, sought to revive its shipbuilding from the 1930s, in an internal environment conducive to industrialization and the environment that had the potential for external support for this endeavor. This article seeks to understand shipbuilding in Brazil during the Second World War from the perspectives of national and international politics of the period, seeking to understand how these junctures influenced the decision of the Brazilian government to build ships in the country.

**KEYWORDS:** naval shipbuilding; Second World War; Estado Novo

A Segunda Guerra Mundial é um marco de enorme significância para a Marinha. Além de ter sido a última guerra em que o país e a Marinha combateram, marca também profundas mudanças cujos efeitos seriam sentidos nas décadas seguintes. Um aspecto que chama atenção no período é a intensificação da construção naval militar, iniciada em meados da década de 1930, que produziu grande número de navios de combate. Esta situação contrasta com a situação do pós-guerra, em que a construção naval ficou limitada à conclusão da fabricação de navios cujos trabalhos foram iniciados durante a guerra e pouco se desenvolveu até ao final da década de 1960. Este artigo busca compreender a construção

---

\* Artigo recebido em 22 de janeiro de 2014 e aprovado para publicação em 16 de setembro de 2014.



naval na Segunda Guerra Mundial sob a ótica das políticas internas do país e da conjuntura externa, buscando enfatizar pontos como a dependência tecnológica e o projeto de industrialização do Estado Novo.

Para as forças navais, independentemente da época histórica, a tecnologia é um elemento fundamental. Dado o caráter não natural da guerra no mar, são necessárias plataformas tecnológicas específicas na forma de navios para ter capacidade de combate.<sup>1</sup> Neste sentido, como afirma Keegan (2006:95), os vasos de guerra são relativamente recentes, caros, em relação aos custos com as forças militares terrestres, e exigem uma tripulação especializada. De qualquer maneira, até meados do século XIX, a evolução tecnológica dos navios era lenta, o que permitia às mais variadas entidades políticas e até mesmo tribais ter certa paridade tecnológica.<sup>2</sup> Para se construir um poder naval considerável, muitas vezes, era somente necessário copiar o desenho de navios de outros povos e dispor de materiais básicos, geralmente abundantes e não muito caros – como a madeira –, além de ferramentas simples para a manufatura dos vasos de guerra.

## **OS PRIMÓRDIOS DA CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL**

A construção naval em território nacional se iniciou no século XVI, período em que o processo de fabricação de navios era relativamente simples. Os primeiros navios construídos no Brasil foram dois bergantins em 1531. O governo colonial, seguindo a tradição lusitana naval, buscou incentivar a fabricação de navios no Brasil, inclusive estabelecendo a isenção de impostos e prêmios para quem construísse navios com mais de 130 toneladas. Durante o período colonial a construção naval se expandiu, tanto em termos quantitativos como qualitativos: foram criados arsenais de marinha em Bahia, Rio de Janeiro, Pernambuco, Pará, Maranhão, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso, além de estaleiros em lugares como Paranaguá, Santos e Pelotas. Nestes locais foram produzidos navios dos mais variados tamanhos, chegan-

do-se a construir embarcações com cerca de mil toneladas de deslocamento, sempre sob orientação da coroa portuguesa e com o propósito de defender a colônia.<sup>3</sup>

A Independência e a guerra que se seguiu após sua declaração levaram a acelerar a construção naval no país para a recém-criada Armada Nacional. Após isso, reduziu-se o ritmo da fabricação de novos navios. A grande agitação política e a difícil situação econômica que marcaram o Primeiro Reinado e o Período Regencial afetaram decisivamente a construção naval. Entretanto, é necessário ressaltar a construção, em 1832, do primeiro navio a vapor, cujas máquinas eram oriundas dos Estados Unidos.<sup>4</sup>

A propulsão a vapor foi uma das primeiras grandes novidades tecnológicas na construção naval surgidas com o processo de industrialização nos países europeus e nos Estados Unidos durante o século XIX. Ainda naquele século, surgiram grandes inovações, com o desenvolvimento contínuo do uso da energia produzida pela pressão do vapor, inventos metalúrgicos, na munição e no armamento que aumentaram progressivamente o tamanho das embarcações militares. Assim, os navios se tornaram gigantes de aço, movidos por potentes motores a vapor; logo surgiram hélices, torpedos, grandes torres sobre a estrutura dos navios que carregavam canhões com um poder de fogo inimaginável até então.

Todas essas inovações tornaram rapidamente obsoletos os velhos navios à vela, e a construção naval passou a ser monopólio de poucos países industrializados, afetando diretamente países não industrializados, como o Brasil, que passaram a depender da importação para terem frotas modernas. Assim, como afirmou Vidigal (1985:112):

Essa evolução punha fim à possibilidade de países não industrializados poderem construir Marinha moderna. Encerrava-se, definitivamente, o período em que alguns hábeis artesãos, dotados de ferramentas simples e, portanto, baratas e acessíveis a qualquer um, serem o bastante para a construção de uma frota de guerra capaz de fazer frente às melhores existentes.

Com isso, o Brasil, que não se industrializou, perdeu sua condição de construtor naval significativo e passou a depender da importação de suas unidades de guerra.

Ainda durante o Segundo Reinado a problemática do atraso e a da dependência tecnológica se tornaram evidentes. Apesar do bom ritmo estabelecido na construção naval, foi necessário recorrer à importação de unidades e equipamentos para acompanhar o ritmo do desenvolvimento naval, além do envio de engenheiros navais para estágio no exterior.<sup>5</sup> O período que se segue após a Proclamação da República marca um grande enfraquecimento do poder naval brasileiro. A construção naval militar, em declínio após a Guerra do Paraguai, praticamente cessa, devido tanto à instabilidade política do período (especialmente durante a Revolta da Armada) quanto à acentuada diferença tecnológica provocada pelo contínuo e acelerado desenvolvimento tecnológico naval no mundo industrializado.

Em 1890, a construção do cruzador *Tamandaré* marcou a última fabricação de um navio de guerra moderno, de projeto nacional, no território brasileiro em muitas décadas. É significativo também apontar que o navio, com cerca de 4.500 toneladas, ainda figura como o maior navio de combate fabricado no país e teve um custo altíssimo, o que inclusive chegou a prejudicar a continuidade da construção naval no Brasil.<sup>6</sup> A partir de então, a importação se tornou o principal meio para a obtenção de navios modernos no país. A famosa Esquadra Branca, que contava com os encouraçados *Minas Geraes* e *São Paulo*, fora encomendada pelo Brasil no Reino Unido.<sup>7</sup>

## **A REVOLUÇÃO DE 1930 E A CONSTRUÇÃO NAVAL**

A reativação da construção naval militar só ocorreu depois da mudança do regime político após a Revolução de 1930. Naquele ano, a República Velha foi derrubada por Getúlio Vargas com amplo apoio dos *tenentes*. O país vivia uma situação econômica crítica, sobretudo por causa dos efeitos da

Grande Depressão, iniciada em 1929, que atingiu todos os países numa escala global. O Brasil, cuja economia estava voltada principalmente para um único produto primário – o café –, sofreu bastante com a retração da demanda internacional, que arruinou os preços daquele produto.

Além da gravíssima condição econômica, evidenciava-se aos revolucionários que os modelos de política oligárquica do antigo regime não se sustentavam mais, o que tornava imprescindível grandes reformas estruturais no Estado brasileiro. Todas as instituições do Estado seriam reformadas, e isso incluía as próprias Forças Armadas. Tal processo implicava em reconstruir a estrutura hierárquica abalada pela reincorporação e ascensão dos antigos rebeldes tenentistas nos quadros das Forças Armadas, bem como na aquisição de novos equipamentos e armamentos modernos, além da reorganização de algumas estruturas dentro das próprias forças.<sup>8</sup>

De qualquer modo, logo nos primeiros anos do governo Vargas, foi iniciado um programa de modernização da esquadra nacional. Em junho de 1932, o governo aprovou um crédito anual para a renovação da frota. A aprovação veio num momento em que, além da péssima condição dos navios, existia o entendimento de que o país e o governo sofriam ameaças tanto no plano interno como no externo – em especial, face à moderna esquadra argentina. Porém, não podemos deixar de lembrar o interesse de Vargas em conseguir apoio da Marinha ao seu então governo provisório por meio da aquisição de novos armamentos.

O novo governo enfrentou uma série de dificuldades em seus primeiros anos. Eventos como a Revolução Constitucionalista de 1932 e a Guerra do Chaco (1932-1935) demonstravam a urgência da reestruturação das Forças Armadas e a necessidade de novos equipamentos.<sup>9</sup> Esses dois eventos exigiram um súbito aumento de efetivos, e esta expansão naturalmente exigia mais equipamentos e armas. De qualquer modo, tanto no plano interno quanto no regional e internacional, o quadro tornava-se cada vez mais incerto, e a necessidade de novos equipamentos e armas ganhava ainda mais relevância.



O levante paulista deixou profundas impressões no General Góes Monteiro, principal líder militar da Revolução de 1930 e comandante das forças federais que combateram os paulistas. O episódio deixou Góes totalmente convicto da necessidade de reestruturar as Forças Armadas e da imperiosidade de obter equipamentos modernos. A contribuição da indústria paulista ao esforço de guerra havia impressionado Góes e seu Estado-Maior. Porém, segundo McCann (2009:426), “ele não tinha conectado imediatamente a necessidade de armas e equipamento com industrialização; sua primeira preocupação era obter armas o mais rápido possível, o que significava que ele considerava a importação como solução imediata”; entretanto esta posição rapidamente mudou. A *doutrina Góes*, desenvolvida ainda no início daquela década pelo futuro ministro da Guerra e chefe do Estado Maior de Vargas, já colocava o desenvolvimento industrial como fundamental para a defesa nacional.<sup>10</sup>

Os anos imediatamente seguintes à Revolução de 1930 apresentaram um processo relativamente acelerado de industrialização do país. Entretanto, é preciso ressaltar que, apesar deste processo de desenvolvimento econômico, não existia uma política de industrialização coerente e clara nestes anos iniciais da Era Vargas.<sup>11</sup> Em 1933 Vargas designou duas comissões para criar e desenvolver indústrias militares e comprar armas na Europa.<sup>12</sup>

Em relação à necessidade de modernizar a Marinha, Vargas afirmou que:<sup>13</sup>

Tempos houve em que nossa Esquadra foi a maior da América. Não pudemos, porém, conservá-la no mesmo nível e estacionamos lamentavelmente. As causas imediatas desse retardamento residem, como é sabido, na transformação dos veleiros em navios a vapor e da construção de madeira em ferro. O papel a que fomos relegados, de simples produtores de matérias-primas, o destino rural que aceitamos obrigou-nos a essa regressão. Porque parar é verdadeiramente retroceder. Em-

bora possuíssemos meios para o desenvolvimento da indústria náutica, fechamos os nossos estaleiros e voltamos a uma situação colonial, comprando navios, comprando combustível, encomendando feito o que podíamos fazer. Assim acontecia com a Marinha de Guerra e a de Comércio. Quando assumi o governo, os últimos navios adquiridos ainda não estavam pagos, porque devíamos os empréstimos contraídos para custeá-los; já estavam velhos, contavam com mais de vinte anos. A Marinha sobrevivia graças ao espírito patriótico dos nossos homens do mar, alentados pela recordação das glórias passadas, pela confiança nos destinos do Brasil.

A forte ênfase na capacidade industrial, colocada por Vargas para garantir uma marinha eficiente e atualizada, vai se refletir no processo de modernização da Esquadra durante toda a Era Vargas. Em 1932 foi aprovado um programa naval. Foram realizadas várias modificações neste programa nos anos seguintes, que em geral eram compostas de mudanças nas quantidades de navios a serem incorporados. Entretanto, em 1934, ocorreu uma importante modificação no programa naval. Segundo este projeto de modernização da esquadra, a Marinha iria incorporar cruzadores, contratorpedeiros e submarinos, com a determinação da construção de três contratorpedeiros no Brasil, preferencialmente no Arsenal de Marinha da Ilha de Cobras no Rio de Janeiro, então em fase de conclusão de obras.<sup>14</sup> Essa decisão traduz o crescente entendimento, entre as autoridades civis e militares, de que era necessário ter uma base industrial de defesa no país. No ano seguinte, o então Vice-Almirante Henrique Aristides Guilhem assumiu a pasta da Marinha. Ele seria uma figura central na reativação da construção naval militar em território nacional, e ficaria à frente do ministério até o final do governo Vargas, em 1945.

De acordo com o entendimento do novo ministro, a “solução do problema de renovação da Força Naval deveria ser a construção naval no país”. E continuava afirmando que:<sup>15</sup>

É certo que este empreendimento nunca foi tentado nos últimos cinquenta anos por ter havido uma radical transformação nos métodos de construção, com a substituição da madeira pelo ferro, e terem as indústrias evoluído vertiginosamente, evolução que o Brasil não acompanhou. Além disso, as usinas que modestamente foram surgindo não se animavam a despender grandes capitais em aparelhamento cujos produtos não encontravam consumidor e, assim, não se construía por não haver material por não haver construção. Era indispensável desfazer este equilíbrio, e foi o que fez a Administração Naval, preparando os seus arsenais e estaleiros para iniciar a construção de navios com material importado, formando assim o operariado para, no futuro, quando as indústrias brasileiras produzirem o material, utilizá-lo, fazendo obra exclusivamente nacional.

Pouco tempo depois da mudança de ministro e com o Arsenal quase pronto, foi batida a quilha do monitor *Parnahyba* em junho de 1936, o que oficialmente reinicia a construção naval militar em território nacional após décadas. No velho Arsenal também voltou-se a construir: utilizando um casco de monitor que estava abandonado há décadas, buscou-se terminar sua fabricação, dando-lhe nome de *Paraguassú*. Também havia o interesse de construir navios mineiros em território nacional, inicialmente pensado em utilizar estaleiros particulares, no intuito de estimular a indústria nacional e disseminar conhecimento técnico. Desejava-se construir seis navios, da classe *Carioca*, com mil toneladas de deslocamento cada, equipados com armamento antiaéreo e capacidade para 40 a 60 minas. Acabou-se decidindo fabricar os navios com 650 toneladas e foram construídos nas dependências do Arsenal de Marinha de Ilha das Cobras.<sup>16</sup> Já em 1937, o governo anunciou a construção, no mesmo local, de três contratorpedeiros da classe *Marcílio Dias*.<sup>17</sup> A ideia de construir esses navios no país teve grande apoio da Missão Naval Americana. Por in-

termédio dela, os Estados Unidos cederam os planos de construção da classe *Mahan* por preços simbólicos, além de toda assistência técnica para a construção, inclusive o fornecimento da formação para os operários brasileiros que participariam da fabricação dos navios.<sup>18</sup>

O apoio norte-americano na construção naval foi uma característica bastante importante nesse período. Para compreender este apoio, é importante ressaltar que, em meados da década de 1930, este país disputava com a Alemanha a influência no Brasil. Inicialmente, a disputa se concentrou no campo econômico, com o país europeu aumentando suas importações no Brasil e instituindo o comércio de compensação, o *aski marks*.<sup>19</sup> Este mecanismo, criticado tanto por norte-americanos como por britânicos por ferirem os preceitos liberais do comércio internacional, apresentava vantagens ao Brasil naquele momento, pois permitia que o país adquirisse produtos manufaturados, máquinas e armamentos em troca de produtos agrícolas, como café e algodão. Em 1938, num acordo semelhante feito com a Itália, o Brasil adquiriu três submarinos da classe *Tupy* pagando com algodão e outros produtos.<sup>20</sup>

Na época, a política externa dos Estados Unidos voltada para a América Latina era a Política de boa vizinhança. Esta política se baseava no relacionamento bom e pacífico entre todos os países do continente americano, sob a prevalência da não ingerência, da soberania dos Estados e do aumento do comércio regional. Com este novo enfoque, os Estados Unidos buscavam garantir a sua condição de potência hegemônica no continente, sob uma prática e discursos diplomáticos bastante agradáveis aos demais países. Dentro desta política exterior, o Brasil era um país que tinha grande destaque.<sup>21</sup>

Entretanto, do lado norte-americano, existiam algumas dificuldades para a venda de armamentos para o Brasil. Apesar dos documentos brasileiros apontarem os Estados Unidos como um fornecedor de armas, este país apresentava uma série de entraves legislativos internos para o fornecimento a países estrangeiros. Além disso, boa parte dos norte-americanos não tinha

interesse de ver fundos do Brasil que poderiam ser utilizados para portadores de títulos brasileiros serem dirigidos a outros propósitos. Finalmente, a partir deste momento, com mais ênfase com o início da guerra na Europa, Washington estava ampliando suas forças armadas com vistas ao futuro conflito hegemônico e as suas necessidades internas por equipamento consumiam grande parte da sua produção bélica.<sup>22</sup>

Diante das dificuldades, o presidente norte-americano, Franklin Roosevelt, buscava alternativas para negociar com os brasileiros. Os alemães, por sua vez, buscavam ampliar suas relações com o Brasil, tentando iniciar uma cooperação militar-econômica cuja extensão previa a construção de um porto marítimo e de um arsenal naval no Rio de Janeiro, um complexo siderúrgico, uma fábrica de armas leves e o desenvolvimento de um programa ferroviário.<sup>23</sup> Ao mesmo tempo em que negociava com o Eixo, Vargas fazia o mesmo com os Estados Unidos, tentando conseguir o máximo de vantagens para o país num jogo duplo com as duas esferas políticas antagônicas do Ocidente. Roosevelt dava declarações dizendo que desejava que os navios de guerra almejados pelo governo brasileiro fossem construídos nos estaleiros dos Estados Unidos e chegou a oferecer ao Brasil seis contratorpedeiros construídos na Grande Guerra.<sup>24</sup>

## **O ESTADO NOVO E A CONSTRUÇÃO NAVAL**

De qualquer modo, em meio às tensões políticas internas daquela década, em 1937 Vargas e a cúpula militar fecharam o Congresso e proclamaram o Estado Novo. Na noite do golpe, Getúlio dirigiu-se à Nação como um salvador: estava adaptando o governo para as necessidades do país, criando “um regime forte de paz, justiça e trabalho”, e traçava as necessidades econômicas e militares do país: “suspensão da dívida externa; construção de ferrovias e rodovias para o interior e reequipamento das Forças Armadas”, assim como era uma necessidade inadiável “que se instale a grande siderurgia” no país.<sup>25</sup> A partir de então, o governo federal estabeleceu uma política econômica

voltada à industrialização do país e a política de defesa se tornou uma mistura da busca da industrialização, em especial da indústria pesada, e a aquisição de armamentos. Não se pode deixar de apontar também os preceitos nacionalizantes desta política.<sup>26</sup>

Pouco antes da guerra, o Brasil adquiriu grande quantidade de armamentos. Estavam em fase final de fabricação, nos Arsenal da Marinha, seis navios mineiros da classe *Carioca* e o monitor fluvial *Paraguassú*, além dos três contratorpedeiros *Marcílio Dias*, com 1.500 toneladas, ainda em processo de construção. Foram compradas armas de infantaria da Tchecoslováquia; artilharia alemã; da Itália, adquiriu três submarinos para a entrega imediata e três outros para entrega posterior, 175 blindados de vários tipos, 250 metralhadoras *Breda*, juntamente com os direitos de fabricação; do Reino Unido, adquiriu seis contratorpedeiros (classe *Javary*); também comprou aviões e material para a construção de contratorpedeiros dos Estados Unidos.<sup>27</sup>

Com o início da guerra na Europa em 1939, o Brasil teve que recorrer a países fora daquele continente para a aquisição de equipamento bélico. Em relação à renovação da Marinha, não haveria negociações acerca dos cruzadores e os seis contratorpedeiros *Javary*, cuja construção já estava avançada e alguns já estavam em fase de testes, acabaram sendo requisitados pelo governo britânico. Isso obrigou o Brasil a iniciar a fabricação de seis contratorpedeiros da classe *Amazonas*, a partir dos planos britânicos de construção, de 1.350 toneladas no país. Havia inúmeras dificuldades para a fabricação desses navios: eram de origem britânica, e, por causa da guerra, teriam que ser adaptados para serem construídos com material importado norte-americano, único país capaz de fornecer tais materiais. Os navios também eram inferiores aos *Marcílios*, tanto em seu sistema de construção como no armamento e propulsão.<sup>28</sup>

Para os Estados Unidos, o início da guerra teve importantes consequências. Em primeiro lugar, Roosevelt conseguiu derrubar parte da legislação neutralista vigente em seu país que proibia a venda de armamentos. De outro lado, com a realização da Conferência Pan-Americana do Panamá, o país

conseguiu formalizar a neutralidade do continente em relação ao conflito, sob a liderança norte-americana.<sup>29</sup> Washington também começou a pressionar o Brasil para reforçar o saliente nordestino, visto pelos Estados Unidos como um flanco desprotegido do continente americano, dentro da concepção da defesa hemisférica. O Brasil, por sua vez, buscava negociar com os norte-americanos a instalação da siderurgia no território nacional e equipar suas forças armadas com armamentos modernos.

Após a queda da França, em maio de 1940, os Estados Unidos se apressaram em resolver as demandas brasileiras, no intuito de garantir o alinhamento do país e a proteção do Nordeste brasileiro contra uma eventual invasão ao continente. Ao final de setembro daquele ano, a questão da siderurgia fora resolvida, porém a outra demanda brasileira – equipar suas forças armadas com armamentos modernos – fora postergada, sobretudo pela incapacidade de Washington em atendê-la. Naquele momento, as forças armadas norte-americanas se expandiam rapidamente, e este processo consumia quase toda a sua produção bélica, além de ainda existirem algumas dificuldades na venda de armamentos para o exterior.<sup>30</sup>

As dificuldades legislativas que impediam a venda de armamentos somente acabaram com a implementação do *lend-lease*. O *lend-lease* surgiu de uma aproximação entre britânicos e norte-americanos no final de 1940, quando o Reino Unido encontrava-se numa situação desesperadora na guerra, piorada pela reduzida capacidade do país em pagar os suprimentos necessários para manter sua máquina de guerra em funcionamento. Sem muitas alternativas, Churchill tratou de conversar com Roosevelt abertamente. Desta aproximação, surgiu a ideia do *lend-lease*, aprovada nos Estados Unidos em março de 1941. O *Lend-Lease Act* (lei de empréstimos e arrendamentos) permitia a Roosevelt vender, arrendar, emprestar ou trocar armas com qualquer outro país. Na prática, o *lend-lease* significou o fim de qualquer restrição legal para o auxílio material norte-americana para quaisquer países aliados, e transformou os Estados Unidos no “arsenal da democracia”.<sup>31</sup>

Em meados de 1941, o Brasil e os Estados Unidos entraram em acordo para a formalização do alinhamento brasileiro no plano de defesa hemisférica defendido pelos norte-americanos. Assim, Washington conseguiu a autorização formal do governo brasileiro para a construção de bases aéreas, principalmente no Nordeste, para a defesa continental. A questão dos armamentos para as Forças Armadas também foi resolvida na mesma época, quando a indústria bélica norte-americana passou a produzir armamentos suficientes para enviar aos seus aliados, além da liberação inicial de US\$ 200 milhões nos termos do *lend-lease* para o reequipamento das forças militares brasileiras.<sup>32</sup> Ao final da guerra, o Brasil recebeu um total de US\$ 332 milhões, que efetivamente tornaram o país a principal potência militar da América Latina.<sup>33</sup> Para a Marinha, grande parte destes recursos veio em forma dos vinte e quatro caça-submarinos (classe *Guaporé* e *Javari*) e contratorpedeiros de escolta (classe *Bertioga*) transferidos ao país pelos Estados Unidos.

Os norte-americanos apoiaram durante parte do período da guerra a construção naval militar no Brasil. No início do conflito, Washington buscou, sobretudo através da missão naval americana na Marinha, auxiliar a fabricação de novos navios em território brasileiro. Em 1939, a missão sugeriu à Marinha a construção de seis contratorpedeiros e três submarinos em estaleiros particulares e três contratorpedeiros ou submarinos ou um cruzador leve no Arsenal da Ilha das Cobras, que contariam com apoio norte-americano. Entretanto, o Ministro Guilhem mandou arquivar a proposta, segundo ele, por “motivos óbvios”, que provavelmente eram econômicos.<sup>34</sup> Quando o Brasil iniciou a fabricação dos contratorpedeiros *Amazonas*, a missão naval americana atuou decisivamente no sentido de conseguir adaptar os planos de construção britânicos dos navios para o equipamento norte-americano.<sup>35</sup>

O Brasil buscou, também, iniciar a fabricação de submarinos antes de entrar na guerra. Contatos foram realizados para a obtenção dos planos de construção em uma empresa norte-americana, a Electric Boat, porém não houve acordo. Tentou-se utilizar

os planos dos já construídos submarinos da classe *Tupy*, porém a dificuldade em adquirir os materiais necessários acabou levando o Brasil a buscar novamente nos Estados Unidos a aquisição dos planos e peças para a construção de três submarinos de 800 toneladas.<sup>36</sup> Entretanto, o início da guerra para o Brasil acabaria interrompendo o planejamento da fabricação de submarinos em território nacional.

## A GUERRA CHEGA AO BRASIL

Após a entrada do Brasil na guerra, depois de uma série de torpedeamentos de navios nacionais em 1942, a construção naval continuou com grande intensidade. A ameaça do Eixo ao Brasil se constituiu no curso submarino. Na época, o Brasil encontrava-se sem qualquer condição de se defender dos ataques submarinos. Da força-tarefa composta pelos cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul* e os seis *Cariocas*, já sem equipamento de minagem, deslocada para a proteção do tráfego marítimo do Nordeste ainda em maio daquele ano, nenhum contava com aparelho de detecção de som, artilharia antiaérea ou lançadores e bombas de profundidade. Os encouraçados *Minas Geraes*, totalmente inapropriados para a guerra antissubmarino, foram estacionados em Salvador e Recife para a defesa dos portos dessas cidades. Chegou-se, inclusive, a enviar os monitores fluviais *Parnahyba* e *Paraguassú*, pertencentes à Flotilha do Mato Grosso, para a defesa do porto de Salvador.<sup>37</sup>

A construção naval foi intensificada no intuito de fabricar navios, ainda que simples e pequenos, aptos para essa modalidade de guerra naval que se desenhava. O apoio norte-americano, novamente, provou-se fundamental, sobretudo em equipar e treinar os brasileiros para a guerra antissubmarino. Muitos navios foram modernizados e receberam armamento próprio para este tipo de guerra, como no caso dos navios mineiros da classe *Carioca*, que foram reclassificados como corvetas.<sup>38</sup>

Durante a guerra, os contratorpedeiros *Marcílio Dias* ficaram prontos. Inicialmente, receberam como armamento provisório os antigos canhões de 4,7 polegadas do *Minas*

*Geraes*, partindo em seguida aos Estados Unidos para receberem o seu armamento definitivo.<sup>39</sup> Seis corvetas, da classe *Matias de Albuquerque*, foram construídas e incorporadas pela Marinha. Originalmente estes navios eram traineiras para pescas oceânicas encomendadas por uma empresa britânica, The Marine Navigation Company, ao estaleiro particular Organização Laje em 1941. Quando o Brasil entrou na guerra, estes navios já estavam quase prontos e foram requisitados pelo governo brasileiro, que passou a custear a finalização da construção. Foram instalados equipamentos e armamentos antissubmarino (inclusive sonar) e incorporadas pela Marinha em 1943 e 1944.<sup>40</sup> Além destes navios, também foram fabricados em solo pátrio dois caça-submarinos, da classe *Rio Pardo*, no Arsenal de Ilha das Cobras e na Organização Laje. Os navios, construídos quase inteiramente com madeira, receberam motores a diesel de 150 cavalos. A inclusão desses motores ocorreu por determinação governamental, que viu a oportunidade de incentivar a produção nacional de motores.<sup>41</sup>

Os brasileiros passaram a almejar a construção de uma aliança especial com os Estados Unidos, que se prolongasse após a guerra e que garantisse a predominância naval brasileira no continente sul-americano – e militar, num contexto mais geral. Essa perspectiva era entendida em termos de oposição, dos dois países, à Argentina, que então era tida com uma neutralidade pró-Eixo. Os norte-americanos, inicialmente, concordavam com essa ideia, especialmente Roosevelt e o *Navy Department*. Pelo menos até 1944, era consensual o apoio de Washington para a construção de um Brasil forte econômica e militarmente. Existia o desejo de reduzir a dependência brasileira em ambos os campos, pela simples necessidade norte-americana de mobilizar seus recursos para as áreas prioritárias na guerra.<sup>42</sup>

A partir do final de 1943, ocorreram mudanças na política dos Estados Unidos para a América Latina. Washington decidiu enviar grandes quantidades de equipamento bélico para a região, no intuito de enfraquecer a influência europeia na região e estabelecer firmemente a hegemonia do país,

econômica e militarmente. Havia a recomendação de que fornecesse equipamento militar mais vinculado à manutenção da segurança interna dos países, especialmente nos países exportadores de materiais estratégicos, cujos governos apoiassem os Estados Unidos. Para implementar este projeto, Washington passou a negociar, a partir de meados de 1944, no nível de estados-maiores, com as nações latino-americanas – com exceção da Argentina – no intuito de evitar que os países da região se unissem para contrabalançar os Estados Unidos. Nesta nova perspectiva, baseada na dispersão do poder, o Brasil perdia força, pois já não havia maior necessidade de utilizar o país como representante dos interesses norte-americanos na região.<sup>43</sup>

A partir do recebimento de navios modernos através do *lend-lease*, a construção naval no Brasil perdeu fôlego, uma vez que este mecanismo supria de forma rápida e bastante simples as necessidades imediatas de novas unidades. Ainda assim, a construção naval não foi paralisada: os contratorpedeiros *Amazonas*, apesar dos seguidos atrasos, continuaram a ser construídos; na Organização Lage foram encomendados mais seis caça-submarinos, da classe *Piranha*, que só ficariam prontos após a guerra.<sup>44</sup> Ainda no final do conflito, o Brasil almejava uma grande quantidade de navios: um programa naval em 1945 previa a aquisição de grande número de navios, incluindo dois encouraçados, dois porta-aviões, quatro cruzadores e grande número de contratorpedeiros.<sup>45</sup> Existiu o interesse de construir contratorpedeiros no Brasil, da classe *Fletcher*, cujos planos de construção haviam sido cedidos ao país e ainda se planejava utilizar em sua fabricação materiais produzidos no Brasil.<sup>46</sup> Os norte-americanos também auxiliaram na criação da Fábrica de Artilharia da Marinha e da Fábrica de Torpedos, que, entretanto, só começaram a produzir canhões e torpedos após a guerra.<sup>47</sup>

Em 1945, ainda sob a administração Roosevelt, Washington definiu os interesses militares no Brasil em três aspectos principais: 1) assegurar superioridade militar brasileira sobre a Argentina, de modo a garantir que os Estados Unidos, através de um procura-

dor, pudessem lidar por “meios fortes” com os platinos; 2) manter o uso das bases militares do Brasil; 3) evitar que as potências europeias forneçam armas e equipamentos militares ao país e às demais nações latino-americanas. Em relação ao último ponto, fica nítido o interesse norte-americano de assegurar o monopólio de vendas militares para os países latino-americanos. Isso foi evidenciado num memorando da Marinha norte-americana que dizia que, dentre outros fins, a missão naval no Brasil devia assegurar a “predominância dos Estados Unidos nos assuntos brasileiros e no continente americano” e “introduzir o emprego de material dos Estados Unidos na Marinha do Brasil *para promover o comércio americano*”.<sup>48</sup>

## O PÓS-GUERRA E A ESTAGNAÇÃO

Como se sabe, após o fim da guerra, Vargas foi deposto e o Estado Novo caiu, abrindo caminho para um regime mais democrático. A maior modificação que ocorreu na Marinha com a mudança de regime foi na construção naval. O golpe e a alteração política que se seguiu interromperam a administração Guilhem e tornaram suspeito tudo o que esta administração havia feito. Particularmente, a área mais afetada foi a construção naval. Com a gradual diminuição do apoio norte-americano e o recebimento de unidades prontas a custos baixos, o ritmo da construção naval foi reduzido. Apesar de baseado na fabricação de navios a partir de peças pré-fabricadas importadas do exterior, naquele momento, o país caminhava para um alto grau de independência na construção de navios militares menores e detinha técnicos e engenheiros com considerável experiência na manufatura naval. Também existia a produção, limitada, mas nacional, de canhões, munições e torpedos, além de alguns equipamentos eletrônicos para uso naval.<sup>49</sup>

Essa redução na construção naval teria efeitos nefastos para a Marinha. Os navios em fabricação sofreram vários atrasos, oriundos tanto de problemas técnicos como também da falta de apoio governamental e da mudança do cenário internacional pós-guerra. Os caça-submarinos classe *Piranha* só ficaram prontos em 1947-1948 e, no caso

dos contratorpedeiros da classe *Amazonas*, o primeiro só ficou pronto em 1949 e o último em 1960.<sup>50</sup> Porém, mais grave do que o atraso na construção dos navios, foi a Marinha ter perdido a oportunidade de desenvolver tecnologia no intuito de diminuir seu atraso e dependência tecnológicos. Segundo Pinto (1974:28),

a retração havida [no setor de construção naval no pós-guerra] estagnou o nosso progresso no setor, impossibilitou os técnicos de acompanharem o desenvolvimento tecnológico e não permitiu que houvesse a pesquisa e elaboração de projetos.

Os Estados Unidos também passaram por mudanças ao final da guerra, que afetou o apoio norte-americano à construção naval militar brasileira. Dando continuidade às mudanças iniciadas ainda no final da gestão Roosevelt, o novo presidente norte-americano, Harry Truman, não tinha as mesmas escolhas políticas para a América Latina que Roosevelt, e a nova conjuntura internacional que, em breve, se desenharia não colocava a América Latina no centro das preocupações da diplomacia de Washington. Além disso, o consenso favorável aos Estados Unidos no Brasil permitiu ao país relativa liberdade para se concentrar em estabelecer pesada influência sobre setores econômicos e militares. Para a Marinha, todo este processo de mudanças significou que, apesar de modernizada, a força naval não contaria mais com o mesmo apoio que tivera dos norte-americanos. Adolf Berle, o novo embaixador do país no Brasil, já em julho de 1945 levantava dúvidas do fato de os Estados Unidos transferirem aos brasileiros substancial volume de equipamento bélico, duvidando, especificamente no aspecto naval, que a Marinha tivesse capacidade de operar com eficiência modernas unidades.<sup>51</sup> Finalmente, podemos apresentar como síntese as palavras de Vidigal (1985:89):

Sob o comando americano, apreendemos a fazer a guerra no mar em moldes modernos, entramos em contato com equipa-

mentos de projeto recente e sofisticados, como o sonar e o radar, passamos a pensar em termos mundiais mais do que termos regionais, despertamos, mais uma vez, para nossa vocação atlântica. Contudo, à total dependência material somaríamos uma subordinação intelectual esterilizadora nos anos subsequentes.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como pudemos observar, a construção naval militar durante a Segunda Guerra Mundial tinha estreitas ligações com as políticas do Estado Novo. O projeto varguista de industrialização do país, com forte componente nacionalizante, deu boa parte da tônica da modernização da Marinha no período. Segundo os líderes do governo, a reativação da construção naval criaria demanda de produtos industriais, o que incentivaria a indústria nacional a se expandir. Além disso, a formação de operários e técnicos, com apoio do exterior, permitiria ao Brasil incorporar e desenvolver novas tecnologias, no intuito de modernizar tanto o limitado parque industrial brasileiro como em garantir uma produção bélica moderna e avançada em território nacional.

Além da política de industrialização governamental, devemos apontar também a importância das políticas militares. A cúpula militar da Era Vargas via a defesa nacional em termos mais amplos do que simplesmente o equipamento disponível. Era necessário industrializar o país, desenvolver indústrias bélicas e tecnologia militar nacionais para que a defesa fosse realmente eficiente. Nesta perspectiva, era fundamental reativar a indústria naval, portanto, era também basilar a reativação da construção naval militar.

Podemos observar que o apoio norte-americano à construção naval militar brasileira ocorreu de acordo com três perspectivas diferentes. Inicialmente, ainda na década de 1930, era necessário contrabalançar a influência alemã no Brasil. Diante das dificuldades em atender os anseios dos líderes brasileiros – pois o Brasil não tinha como comprar armamentos segundo as regras liberais do comércio exterior e os Estados

Unidos tinham sérios entraves para a venda de armas para outros países – estabelecer a construção naval no Brasil, com apoio da missão naval americana, era uma boa forma de evitar o avanço alemão. Além disso, a fabricação de navios no Brasil, com projetos e orientação norte-americana, significava o ganho de uma lucrativa fatia do mercado de armas no Brasil, uma vez que estes navios acabariam necessitando de peças e equipamentos norte-americanos.

Posteriormente, a produção naval militar brasileira também atendia os interesses norte-americanos no sentido de liberar a produção bélica para áreas prioritárias na guerra, especialmente para o seu uso e de seus aliados nos campos decisivos do conflito. Esta perspectiva era bastante importante especialmente nos anos iniciais do conflito, quando a produção bélica norte-americana dava seus primeiros passos para tornar-se o “arsenal das democracias”. Assim que a enorme capacidade industrial dos Estados Unidos superou as necessidades de consumo das forças armadas norte-americanas e passou a produzir armamentos para seus aliados, o interesse de Washington na construção naval no Brasil reduziu, assim como o apoio. No sentido de aumentar os lucros de sua própria indústria com a padronização do equipamento das forças armadas latino-americanas – dentre elas, as

brasileiras, em especial – os Estados Unidos preferiam transferir embarcações a auxiliar a produção local brasileira.

É importante lembrar que, apesar dos esforços norte-americanos no sentido de garantir sua hegemonia no Brasil, nem sempre o governo brasileiro e as Forças Armadas agiam em plena concordância com a política de industrialização e nacionalização. McCann (1995:356-357) lembra, tomando como exemplo a dificuldade do estabelecimento de uma fábrica de motores de aviões nacional, que nem sempre as empresas nacionais e as Forças Armadas ajudavam a indústria local, ao procurar quase que exclusivamente os modelos estrangeiros.

Finalmente, devemos apontar que, após a guerra, a construção naval militar estagnou e depois retraiu. Diante das enormes facilidades criadas pelos norte-americanos para a transferência de navios usados, a mentalidade dependente que aceitava estes navios transferidos como os únicos necessários para a defesa nacional e a baixa prioridade dada pelo governo à fabricação de novos vasos de guerra, houve um período de abandono da construção naval militar no Brasil. Apenas no final da década de 1960, com a aprovação do Programa Decenal de Renovação dos Meios Flutuantes, houve uma retomada da construção naval militar.

## REFERÊNCIAS:

ALVES, Vágner Camilo. “Ilusão desfeita: a ‘aliança especial’ Brasil-Estados Unidos e o poder naval brasileiro durante e após a Segunda Guerra Mundial”. *Revista Brasileira de Política Internacional*. Brasília: vol. 48, nº 1, 2005.

\_\_\_\_\_. *O Brasil e a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro/São Paulo: PUC-Rio/Loyola, 2002.

BITTENCOURT, Júlio Regis. *Memórias de um Engenheiro Naval*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 2005.

BLACK, Jeremy. *Rethinking military history*. Routledge: London, 2004.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *História Marítima*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY. *Brazil*. November 30, 1948.

FAUSTO, Boris. *A Revolução de 1930*. São Paulo: Brasiliense, 1978.

\_\_\_\_\_. *História do Brasil*. São Paulo: Edusp, 1997.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982.



- HILTON, Stanley E. *O Brasil e a crise internacional*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977.
- KEEGAN, John. *Uma história da guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.
- MAIA, Paulo. A construção naval militar no Brasil. *Tecnologia & Defesa*. Rio de Janeiro: suplemento especial nº 18, ano 25, 2008.
- MARTINS, Hélio Leôncio & GAMA, Arthur Oscar Saldanha da (Org.). A Marinha na Segunda Guerra Mundial. In: HISTÓRIA Naval Brasileira, 5º volume, tomo II. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.
- McCANN, Frank D. *A Aliança Brasil-Estados Unidos 1937-1945*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995
- \_\_\_\_\_. *Soldados da Pátria*. Rio de Janeiro: Companhia das Letras/Biblioteca do Exército Editora, 2009.
- MELLO, Américo Vieira de. *Memórias: visão histórica da Marinha Brasileira 1895 a 1945*. Belo Horizonte: O Escriba, 1994.
- MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. *Sylvio de Noronha*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986.
- MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório Apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1934.
- \_\_\_\_\_. *Relatório Apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1937.
- \_\_\_\_\_. *Relatório dos Serviços do Ministério da Marinha correspondente aos anos 1937 – 1938 – 1939*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940.
- \_\_\_\_\_. *Relatório dos Serviços do Ministério da Marinha correspondente aos anos de 1942, 1943 e 1944*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1945.
- \_\_\_\_\_. *Relatório dos Serviços do Ministério da Marinha em 1941*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1942.
- PEREIRA, Mauro Cesar Rodrigues. A Marinha que vi e a que não terei tempo de ver. *Revista Marítima Brasileira*, vol. 119, nº 4, 1999.
- PINTO, Paulo Lafayette. A Marinha e a Construção de Navios de Guerra. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: volume 94, nº 2, 1974.
- PINTO, Sérgio Murilo. A doutrina Góes: síntese do pensamento militar no Estado Novo. In: PANDOLFI, Dulce. *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1999.
- SCAVARDA, Levy. Construção de navios de guerra no Brasil: período republicano. *Navegador*. Rio de Janeiro: nº 3, 1973.
- SCHEINA, Robert L. *Latin America: a naval history 1810-1987*. Annapolis: Naval Institute Press, 1988.
- SEITENFUS, Ricardo. *O Brasil vai à guerra*. Barueri: Manole, 2003.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1985.

---

<sup>1</sup> Black, 2004:22.

<sup>2</sup> Caminha, 1980:216.

<sup>3</sup> Pinto, 1974:20-21.

<sup>4</sup> Pinto, 1974:21.

<sup>5</sup> Maia, 2008:14; Pinto, 1974:21. O período entre 1860 e 1890 marcou grande intensidade na construção naval. Enquanto Pinto (1974:22) afirma que a década de 1860 foi a mais produtiva alcançada pelo Arsenal do Rio de Janeiro, Maia (2008:14) afirma que entre 1870 e 1890, ainda que existisse um declínio na construção naval, foram fabricados, no mesmo lugar, mais de quinze navios, entre eles quatro cruzadores de grande porte.

<sup>6</sup> Pinto, 1974:22; Scavarda, 1973:35.

<sup>7</sup> A grafia dos nomes dos navios variou conforme a adoção de novas normas ortográficas. Decidimos, para este trabalho, utilizar a grafia original dos nomes das embarcações. Segundo Pinto (1974:35), em 1915 existia um único navio, nas 37 unidades pertencentes à Marinha, que fora construído em território nacional: o monitor fluvial *Pernambuco*.

<sup>8</sup> Neste processo, destaca-se a substituição das lideranças das Forças Armadas. Segundo Fausto (1997:358) o alto escalão militar remanescente da República Velha caiu nos primeiros anos da Era Vargas (1930-1945), num processo acelerado pela Revolução Constitucionalista. Somente em 1932 foram exilados 48 oficiais, sendo sete generais. Getúlio manipulava os antigos elementos da Revolução de 1930 e mantinha no seu governo somente aqueles em que ele confiava e que estavam comprometidos com o modelo de “modernização conservadora” que construía no país. No fim de 1933, trinta e seis dos quarenta generais na ativa tinham sido promovidos ao posto pelo novo governo.

<sup>9</sup> No panorama externo, vale ressaltar também a crise entre Colômbia e Peru pela região de Letícia, em 1932-1933. Tanto neste conflito como na Guerra do Chaco ocorreram incidentes na fronteira com o Brasil. Hilton, 1977:62.

<sup>10</sup> Pinto, 1999:299.

<sup>11</sup> Fausto, 1978:48.

<sup>12</sup> McCann, 2009:456.

<sup>13</sup> Pinto, 1974:23

<sup>14</sup> Ministério da Marinha, 1934:14.

<sup>15</sup> Pinto, 1974:24.

<sup>16</sup> Bittencourt, 2005:166-168.

<sup>17</sup> Ministério da Marinha, 1937:89-90.

<sup>18</sup> Ministério da Marinha, 1942:21; Scavarda, 1973:42; Vidigal, 1985:81; Bittencourt, 2005:172. Alguns documentos e autores brasileiros apontam que os planos de construção eram do tipo *Cassin*. Entretanto, é necessário afirmar que o USS *Cassin* era um contratorpedeiro da classe *Mahan*, uma das predecessoras da famosa classe *Fletcher*. Segundo Scheina (1988:327), os navios brasileiros eram variáveis dos *Mahans* com menos armamento.

<sup>19</sup> Seitenfus, 2003:18. A denominação *aski* vem de *Auslander Soderkonto für Inlandszahlungen*, que significa “conta especial do estrangeiro para pagamentos internos”.

<sup>20</sup> Hilton, 1977:70.

<sup>21</sup> McCann, 1995:62-63; Alves, 2002:53.

<sup>22</sup> McCann, 1995:39; Alves, 2002:79; McCann, 2009:456.

<sup>23</sup> Seitenfus, 2003:24.

<sup>24</sup> Entretanto, por pressão argentina, os Estados Unidos acabaram cancelando a transferência, para choque dos militares brasileiros. McCann, 2009:457, 521.

<sup>25</sup> McCann, 1995:47; Hilton, 1977:83.

<sup>26</sup> McCann, 2009:528.

<sup>27</sup> McCann, 1995:151; 2009:548.

<sup>28</sup> Ministério da Marinha, 1940:22; Bittencourt, 2005:189-191.

<sup>29</sup> Alves, 2002:83-85.

<sup>30</sup> Alves, 2002:112-114.

<sup>31</sup> Alves, 2002:116-117.

<sup>32</sup> Gama, 1982:17.

<sup>33</sup> Alves, 2002:132-133.

<sup>34</sup> Scavarda, 1973:60.

<sup>35</sup> Vidigal, 1985:81.

<sup>36</sup> Ministério da Marinha, 1942:23-24.

<sup>37</sup> Mello, 1994:136; Gama, 1982:25-26; Mendonça, 1986:33.

<sup>38</sup> Além dos *Cariocas*, também foram modificados e receberam equipamento antissubmarino os cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, os contratorpedeiros classe *Pará* e o *Maranhão* e os navios hidrográficos *Rio Branco* e *Jaceguai*. Martins & Gama, 1982:286-287.

<sup>39</sup> Bittencourt, 2005:229. Segundo Mendonça (1986:36), os *Marcílios* só receberam armamento nos Estados Unidos por causa do receio que os navios que transportassem o armamento fossem afundados no caminho para o Brasil. Tal medo vinha do torpedeamento, algum tempo antes, de um transporte carregado com equipamento para os navios. Ao chegar aos Estados Unidos, o armamento a ser instalado foi mudado, por causa de alterações no navio feitas pelos brasileiros.

<sup>40</sup> Martins & Gama, 1985:284-285. A incorporação desses navios, entretanto, não foi unânime. Mello (1994:138-139) afirmou que os navios eram muito simples e que careciam de recursos que o mais rudimentar navio da época possuía.

<sup>41</sup> Pinto, 1974:37; Bittencourt, 2005:221.

<sup>42</sup> Alves, 2005; McCann, 1995:299.

<sup>43</sup> McCann, 1995:260-261.

<sup>44</sup> Scavarda, 1973:43.

<sup>45</sup> Ministério da Marinha, 1945:11-12.

<sup>46</sup> Vidigal, 1985:90; Maia, 2008:15; Bittencourt, 2005:231-233.

<sup>47</sup> Vidigal, 1985:90; Gama, 1982:35; Martins & Gama, 1985:305.

<sup>48</sup> Grifo do autor. McCann, 1995:357-358.

<sup>49</sup> Vidigal, 1985:90; CIA, 1948:52-53; Pereira, 1999:23.

<sup>50</sup> Alves, 2005.

<sup>51</sup> Alves, 2005.

# Artigos

---

*Misael Henrique Silva do Amaral*

---

*Carlos Edson Martins da Silva*

---

*Graciete Guerra da Costa*

---

*Gilson Rambelli*

*Daniel Martins Gusmão*

Dozeis Tecnologia Naval e Marinha  
Técnicas, técnicas e assuntos

1	Introdução
2	Objetivos
3	Metodologia
4	Resultados
5	Conclusões
6	Referências
7	Apêndice
8	Bibliografia

# A influência norte-americana na Marinha brasileira e seus reflexos ao longo do século XX\*

**Misael Henrique Silva do Amaral**

*Doutorando em História pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), Mestre em História pelo Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC – FGV). Especialista em História Militar Brasileira (UNIRIO) e em História do Rio de Janeiro (UFF). É Bacharel em Ciências Navais pela Escola Naval com habilitação em Mecânica e Bacharel em Teologia pela Faculdade Unida de Vitória (ES).*

## RESUMO

O presente artigo pretende demonstrar a influência norte-americana sobre a Marinha brasileira a partir da Missão Naval Americana de 1922, e como o pensamento naval estadunidense norteou a Esquadra do Brasil, sobretudo a partir da Segunda Guerra Mundial, onde a aliança militar entre os dois países se estreitou. Desse modo, busca-se apresentar como a nossa Marinha foi influenciada pelos EUA em diversos aspectos da atividade militar naval, como o estratégico, doutrinário e administrativo.

**PALAVRAS-CHAVE:** Missão Naval Americana; História Militar; estratégia naval

## ABSTRACT

This article argues the American influence over the Brazilian Navy from the American Naval Mission in 1922, and as the American naval thinking guided the squad in Brazil, especially from the second, where the military alliance between the two World Wars countries has narrowed. Thus, we seek to show how our Navy was influenced by the United States on various aspects of naval military activity, such as strategic, doctrinal, administrative.

**KEYWORDS:** American Naval Mission; Military History; naval strategy

De acordo com Vidigal<sup>1</sup> a Marinha do Brasil no decorrer de sua trajetória buscou inspiração na Marinha Britânica, a mais poderosa e importante força naval do período do século XIX até princípios do século XX, quando a partir do advento da Primeira Guerra Mundial (1914-1918) se configurou a emergência de uma nova potência no cenário mundial – os Estados Unidos da América – e o prestígio de sua Marinha de Guerra, e essa nova realidade não passaria sem ser notada no continente americano. O autor salienta que já em 1914 a Marinha brasileira contrata oficiais norte-americanos para lecionarem na Escola Naval de Guerra, que fora recém-criada, e mais tarde chamada de Escola de Guerra Naval (EGN). Sendo que em dezembro de 1922 se instala e começa a funcionar a Missão Naval Americana, que marcaria o início de um longo período de relações entre a Marinha brasileira e norte-americana, com esta, orientando a organização administrativa, a instrução técnica, o treinamento do pessoal e a formulação doutrinária e estratégica da Marinha do Brasil.

É importante sublinhar que desde as primeiras décadas do século XX se buscava reaparelhar a Armada brasileira a fim de que ela pudesse desempenhar seu papel de assegurar a posse do

\* Artigo recebido em 17 de setembro de 2014 e aprovado para publicação em 14 de outubro de 2014.

“domínio do mar” em um determinado setor onde a liberdade das comunicações representaria um elemento vital para a nação, ou seja, essa área setorial abrangeria as linhas de comunicação ao longo do litoral e entre os principais portos e o estrangeiro. Assim, ao que parece, a estratégia naval desse período tinha um caráter puramente defensivo.

Araújo Neto<sup>2</sup> assinala que os pensadores navais do início do século XX entendiam que a melhor forma de defesa estratégica de um litoral seria possuir uma esquadra bem equipada e muito bem guarnecida por pessoal capacitado a fim de destruir uma esquadra inimiga, esse era o conceito da melhor defesa.

Nos primeiros anos do século XX se vislumbravam os ataques dirigidos às fronteiras litorâneas de um país, como sendo uma das principais ameaças na guerra naval, e para se combater estas incursões seria necessário possuir a chamada defesa de costa<sup>3</sup>. É possível compreender então que a estratégia naval brasileira do período era constituída da mesma percepção e que seria expressa através de metas baseadas em estudos técnicos e opiniões profissionais do nosso pessoal, mas também de marinhas estrangeiras. E vale dizer que a Marinha não era um organismo autônomo dentro do governo, ou seja, ela sofria as consequências das conjunturas políticas, como também da intensa produção científica em termos de armamentos bélicos no âmbito externo.

As experiências oriundas da história naval parecem ser a principal fonte dos estrategistas navais, e durante o início do século XX surgiriam várias demonstrações dessa característica. A literatura de Alfred Mahan<sup>4</sup> que estudou o poder marítimo britânico através de sua própria história e a guerra Russo-japonesa<sup>5</sup> seriam também outros aspectos de influência sobre a estratégia naval da Marinha brasileira.

Portanto, havia já nas primeiras décadas do século XX a preocupação das autoridades navais em se estabelecer uma estratégia naval brasileira que coadunasse com o novo cenário mundial e também buscar adquirir meios navais mais modernos, e em seguida capacitar as guarnições a operar esses navios novos, utilizando oficiais estrangeiros no adestramento, como explicitado no relatório de 1908

do Almirante Alexandrino de Alencar, ministro da Marinha, ao presidente da República:

(...) os planos e propostas para os novos e modernos navios foram estudados e analisados por oficiais gerais (...) e engenheiros, aos quais foi recomendado emitir opinião a respeito, apontando as alterações que lhes afigurassem necessárias (...) e para preparar adequadamente o guarnecimento desses navios deveria se utilizar dos serviços de grande potência naval para instruir a nossa Marinha<sup>6</sup>.

Caminha<sup>7</sup> acentua que o pensamento de se ter oficiais de outras marinhas na formulação doutrinária da Armada brasileira seria reforçado por dois motivos:

– Os bons resultados obtidos pelo Exército brasileiro após a contratação, em 1920, da Missão Militar Francesa; e

– A crescente complexidade dos navios e engenhos de guerra consequente à experiência adquirida pelas potências durante as primeiras décadas do século XX e a Primeira Guerra Mundial.

É importante ressaltar ainda que o reaparelhamento da Marinha brasileira no início do século XX estava em consonância com a política externa brasileira norteadas através do chanceler do Brasil, o Barão do Rio Branco, que via no programa naval brasileiro um instrumento importante para consecução de seus objetivos.

Assim, no dia 2 de março de 1922, após várias discussões no Almirantado e de estudos realizados pelo Estado-Maior da Armada, o Presidente Epitácio Pessoa autorizou o então ministro da Marinha Dr. Veiga Miranda a dar os primeiros passos no sentido de efetivar a ideia de estabelecer uma Missão Naval. A opção foi a Marinha Americana em virtude de se ter desde 1914 na Escola Naval de Guerra oficiais instrutores. Conforme assinala o então Ministro Veiga Miranda em seu relatório ministerial:

(...) na parte do ensino (na Escola Naval de Guerra) estão sendo introduzidas sensíveis modificações pela missão americana (...) despedí-los não seria somente descortesia; seria injustiça contra quem sempre se mostrara à altura de seus deveres e de suas funções<sup>8</sup>.

Desse modo, no dia seis de junho de 1922 foi assinado em Washington, D.C, nos EUA o contrato para se estabelecer a Missão Naval Americana no Brasil. E sua influência se daria a partir da Escola Naval de Guerra, haja vista que a função desta Escola era de preparação dos oficiais para o Estado da Arte em termos de doutrinas navais e procedimentos, bem como preparar e orientar o pensamento dos oficiais para o estudo dos grandes problemas navais, de modo a estabelecer entre eles uma perfeita unidade de vistas, da qual resultassem a formação e definição da doutrina de combate para a Marinha brasileira e também unificar e precisar as ideias profissionais de uma oficialidade articulada aos novos tempos, com intuito de tornar essa oficialidade apta para o comando na nova perspectiva da guerra no mar. Vale dizer que os oficiais norte-americanos lecionavam na Escola Naval de Guerra as disciplinas de estratégia, tática e jogos de guerra, e também a de evolução da construção naval (MARTINS) <sup>9</sup>.

É relevante salientar que com a vinda da Missão Naval em 1922 para o Brasil, haveria uma reorganização na Marinha, sendo criadas as Diretorias Técnicas, além do que oficiais brasileiros que haviam feito cursos nos EUA teriam absorvido o pensamento Mahaniano que mais tarde influenciariam nas decisões navais. Mahan entendia a Marinha oceânica de grandes dimensões como importante instrumento da política expansionista norte-americana do final do século XIX. Cabe dizer que a Marinha brasileira adotaria a concepção de Poder Marítimo de Mahan.

O estreitamento entre a Marinha brasileira e a norte-americana se daria, sobretudo, devido aos estágios e reparos de navios realizados nos EUA. Desse modo, nota-se uma alteração na inspiração da força naval brasileira da influência britânica para norte-americana desde as primeiras décadas do século XX. Nos anos 1930 durante a gestão do Almirante Protógenes Pereira Guimarães houve a contratação de mais dois oficiais para ministrarem na rebatizada Escola de Guerra Naval (EGN) os assuntos de estratégia e de tática naval. Ainda na administração do Ministro Protógenes Guimarães vale ressaltar que teve início o plano de renovação dos meios flutuantes iniciado em 1932 e efetivado a partir de 1935, na

gestão do Almirante Aristides Guilhem, sendo que a principal característica desse plano era a ênfase na construção naval no país.

De acordo com Vidigal<sup>10</sup> a Marinha do Brasil, até as primeiras décadas do século XX, sempre fora influenciada e compelida pelo desenvolvimento do Poder Naval da Argentina e em seguida pelo Chile. Assim, para o autor a demanda do plano de reestruturação dos meios flutuantes de 1932 levava em consideração as crescentes forças navais desses dois países da América do Sul. E vale destacar que na década de 1920 toda a problemática estratégica estudada na Escola Naval de Guerra era centrada no Atlântico Sul, com suposição de oponentes sul-americanos. Estudava-se interceptação de forças navais, ações de superfície entre forças navais, proteção de transporte de tropas do Exército para o sul do país, bem como o abastecimento dessas tropas por navios, quando em operação, defesa de bases contra ataques inimigos e sua recuperação no caso de terem sido ocupadas, e conquista de bases em território inimigo. Todo esse sistema doutrinário era focado somente no Atlântico Sul.

Ao que parece, não havia uma preocupação e definição estratégica contra um inimigo fora do cone sul e de proteção do tráfego marítimo quanto à ameaça de submarinos, ou seja, o programa de 1932 não levava em conta a guerra antissubmarino, que seria a grande tarefa da marinha brasileira durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) e a própria Marinha norte-americana não parecia considerar essa tarefa como prioridade. Vale sublinhar ainda que nos currículos da Escola de Guerra Naval até 1942, não incluíam ataques por submarinos ao tráfego marítimo, não se ocupando, obviamente, da defesa contra submarino, possivelmente reflexo daquilo que a Missão Naval Americana também pensava, ou seja, a guerra antissubmarino não era prioridade e não fazia parte da concepção estratégica naval brasileira até aquele momento (MARTINS).<sup>11</sup>

É importante salientar que a Missão Naval Americana foi relevante para o processo de construção naval militar que se desencadeou nos anos 1930, permitindo à Marinha brasileira, a preços simbólicos, os planos de construção dos modernos contratorpedeiros

classe *Mahan* que seriam na nossa Marinha os contratorpedeiros classe *Marcílio Dias*. Além de cederem os planos, ainda forneceram toda a assistência técnica para a construção, incluindo a formação de mão de obra especializada para o Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, e com relação ao material necessário à construção desses navios foi criado um escritório de compras da Marinha sediado na cidade de Nova Iorque nos EUA.

É necessário acentuar que durante a administração do Almirante Guilhem na pasta da Marinha (1935-1945), embora não existisse ainda o pleno estabelecimento da estratégia naval de defesa do tráfego marítimo e da relevância da guerra antissubmarino, inserido no contexto do plano de reestruturação dos meios navais da marinha de 1932<sup>12</sup>, há três aspectos relevantes que é importante destacar, conforme apontam os relatórios ministeriais da Marinha dos anos 1935, 1937 e 1939:

– O primeiro seria com relação à aquisição de submarinos, uma preocupação do Ministro em vistas a possibilitar o adestramento e atualização do pessoal para esse meio naval estratégico:

(...) Foram adquiridos da Itália os submarinos Tupy, Tymbara e Tamoyo que aportaram ao Rio de Janeiro em 12 de março de 1938. O desaparecimento naval exigia providências urgentes para que fossem obtidas ao menor prazo possível unidades para a esquadra, não só como elementos de força, como para prosseguir o treinamento do pessoal, mantendo-o em condições eficientes, e não perder o esforço já despendido, com a sua instrução profissional. O problema, quanto aos submarinos, havia sido resolvido satisfatoriamente<sup>13</sup>.

– O segundo seria a importância dada pelo ministro à construção naval militar no Brasil a despeito de todas as dificuldades, conforme assinala em seu relatório de 1935:

É certo que este empreendimento – a construção naval no país – nunca foi tentado nos últimos cinquenta anos por ter havido uma radical transformação nos méto-

dos de construção (...) evolução que o Brasil não acompanhou (...). Era indispensável desfazer essa situação, e foi o que fez a administração naval preparando os seus arsenais e estaleiros para iniciar a construção de navios com material importado, formando assim o operariado para, no futuro, quando as indústrias brasileiras produzirem o material, utilizá-lo fazendo obra exclusivamente nacional<sup>14</sup>.

– E o terceiro aspecto a destacar na gestão do Almirante Guilhem foi a valorização que o mesmo atribuía à Missão Naval Americana como sublinha em seu relatório:

(...) A Missão Naval Americana é constituída de oito oficiais e cinco suboficiais e funciona como órgão de informação, sendo quatro de seus membros instrutores na Escola de Guerra Naval. Os serviços prestados pela Missão desde que foi contratada tem sido de grande valor. Os conhecimentos técnicos adquiridos pelos oficiais americanos no treinamento em uma Marinha de grandes recursos e dotada de vultuoso material de guerra moderno, como é a dos Estados Unidos da América do Norte, nos tem sido transmitidos com grande vantagem econômica para nós. Além disto, a ligação permanente com o *Navy department* nos tem proporcionado grandes facilidades para obtenção de informações técnicas e do valioso concurso aos nossos oficiais em comissão nos Estados Unidos. Por todos os motivos é aconselhável a permanência da Missão Naval ao serviço da Marinha nacional<sup>15</sup>.

É digno dizer, portanto, que nesse período o papel da Missão Naval Americana no Brasil foi extremamente favorável ao desenvolvimento da construção naval militar no país, haja vista que, devido ao empenho desta Missão, a Marinha brasileira obteve os planos de construção dos contratorpedeiros norte-americanos classe *Mahan*, como já mencionado, e que seriam os navios classe "M" *Marcílio Dias*, *Mariz e Barros* e *Greenhalgh*. E estes, segundo Telles<sup>16</sup>, seriam o principal projeto do Arsenal



de Marinha da Ilha das Cobras (Amic), depois Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) antes e durante a Segunda Guerra. Na verdade foram os primeiros navios de guerra modernos até então construídos no país (COZZA).<sup>17</sup>

Segundo Câmara<sup>18</sup>, o desenvolvimento desse navio traria novas concepções para construção naval tanto na área de propulsão, quanto na própria construção em si através do uso da solda elétrica ao invés da junção de chapas por rebites com o propósito de redução do peso e assim propiciar velocidades mais elevadas. A construção dos contratorpedeiros classe “M”, cujo projeto de desenvolvimento era recente, possibilitaria ao Arsenal de Marinha, notavelmente, recuperar sua capacitação de construção naval. E talvez o fato de maior relevância tenha sido a introdução da solda elétrica na construção naval no Brasil. Foi também nesta época que, pela primeira vez, no Brasil, se empregaria o equipamento de raios X a fim de controlar a qualidade das soldas em estruturas metálicas. Vale dizer ainda que engenheiros e operários brasileiros foram enviados aos EUA a fim de serem treinados na nova técnica de fabricação com a solda elétrica. O Contratorpedeiro *Marcílio Dias* seria o primeiro navio da Marinha brasileira a ser equipado com um aparelho radar de fabricação americana.

Telles<sup>19</sup> sublinha, entretanto, que para a construção desses navios o índice de nacionalização era bastante pequeno, praticamente todos os materiais eram importados como chapas, e perfis para o casco, máquinas, hélices, as tintas para a pintura entre outros. De acordo com o autor, a nacionalização dos componentes dos navios somente se daria com a implantação da indústria naval no governo Juscelino Kubitschek na segunda metade dos anos 1950.

No que tange ao pensamento naval brasileiro na década de 1930, embora estrategistas como os Almirantes Armando Vidigal e Hélio Leôncio Martins assinalem que a Marinha do Brasil somente se moldaria a estratégia focada na guerra antissubmarino no período da Segunda Guerra, percebe-se que havia indícios de que a alta administração já se preocupava com a aquisição de submarinos já na segunda metade da década de trinta, conforme já mencionamos nos relatórios

do Ministro Guilhem dos anos 1937-1939, como também a preocupação em se ter contratorpedeiros a fim de atender as necessidades mínimas da esquadra, conforme discorre o Chefe do Estado Maior da Armada (CEMA) ao Ministro Guilhem em seu relatório:

(...) em 1936 o ministério da Marinha teve conhecimento de que a Itália havia iniciado a construção de nove submarinos (...) e que cederia ao governo do Brasil três destas unidades. O problema, quanto aos submarinos, havia sido resolvido satisfatoriamente (...), porém, quanto aos contratorpedeiros se apresentava mais difícil pelo tempo exigido para sua construção. (...) na impossibilidade de prontamente serem feitos outros contratos para as demais construções em virtude da guerra européia, surgiu a iniciativa da construção de contratorpedeiros nos nossos arsenais. (...) providências foram tomadas para a obtenção dos planos americanos e para obtenção de material junto a Missão Naval Americana. (...) está assim, em realização uma parte considerável do programa a que se pretendia a administração naval<sup>20</sup>.

Portanto, embora a guerra antissubmarino e a conseqüente composição dos comboios para proteção do tráfego marítimo somente se efetivassem a partir da II Guerra, com base nos relatórios ministeriais, pode-se inferir que a Marinha já se preocupava em possuir submarinos e navios contratorpedeiros a fim de adestrar e estabelecer procedimentos para o seu pessoal, bem como na parte de planejamento da própria Marinha no que tange a sua organização operativa e logística.

Vale dizer ainda com relação à Missão Naval Americana que sua influência se faria notar na forma como utilizaríamos nossos navios, nos programas de exercícios, no emprego da artilharia, mas, sobretudo, na Escola Naval de Guerra, onde se reuniria um acervo de conhecimentos, cujos resultados seriam colhidos nos anos próximos da eclosão da Segunda Guerra (1939-1945). A missão ainda trataria da reconstituição material da Marinha na área administrativa, com sugestões para o

preparo do pessoal no setor técnico como, por exemplo, na reestruturação funcional do Arsenal de Marinha. O papel que os indivíduos da Missão desempenharam na Marinha foi “ganhando corpo” à medida que se aproximava a Segunda Guerra, adquirindo uma posição tão importante, quase que executiva em vários setores da Marinha brasileira, e mais uma vez o vetor de influência da Missão seria a Escola de Guerra naval que buscou, dentro do possível, atualizar seus currículos, percorrendo os caminhos novos indicados pelos avanços da técnica e da tática (MARTINS)<sup>21</sup>.

Outro aspecto interessante é que por indicação da Missão Naval Americana ainda na década de 1930 aparecem nos currículos da Escola de Guerra Naval (EGN) o emprego intensivo da aviação – existindo uma seção somente para o estudo dessa atividade – e também a montagem da primeira operação anfíbia combinada com o Exército brasileiro e o corpo de fuzileiros navais, e por fim a essas atualizações na estrutura acadêmica da EGN soma-se a inclusão de operações de defesa contra possíveis ataques à navegação costeira, por navios de superfície, advindos da Europa (COSTA)<sup>22</sup>.

Nos relatórios do Almirante Guilhem ao Presidente dos anos 1937 a 1939 é notado o vínculo de aprendizagem e de estudo que a Escola de Guerra Naval apresentava por ocasião dos ensinamentos realizados pela Missão Naval, conforme destacou:

A Escola de Guerra Naval, fundada em 1914, vem, desde sua fundação, prestando serviços relevantes. O estudo aprofundado dos problemas estratégicos, táticos e logísticos proporcionam aos oficiais conhecimentos de grande valor na sua formação técnica, acresce que os ensinamentos obtidos pela utilização do material moderno em experiências e manobras que ainda não nos é possível realizar, ensinamentos transmitidos por oficiais americanos da Missão Naval tem concorrido para a formação de uma doutrina avançada que permite a utilização do nosso material naval dentro dos preceitos modernos<sup>23</sup>.

Com o advento da Segunda Guerra Mundial a influência norte-americana sobre a Ma-

rinha brasileira se intensificaria, delegando a mesma, a função precípua de proteção ao tráfego marítimo no Atlântico Sul e se efetivando então o caráter estratégico da força naval do Brasil ao aspecto da guerra antissubmarino. Vale dizer que o estreitamento das relações Brasil e EUA se dariam pela confluência de interesses de ambos. Enquanto para o Brasil seria necessário estabelecer vínculos comerciais com outros parceiros, já que os principais parceiros dos anos 1920 e 1930 – os europeus – estavam isolados, e, assim, o país buscava no continente americano “substitutos comerciais”. Os EUA viam no Brasil sua importância estratégica devido a posição geográfica e também como fornecedor de matérias-primas para seu esforço de guerra.

Vidigal<sup>24</sup> acentua que para a nossa Marinha a Segunda Guerra foi, em essência, antissubmarino, tarefa para qual não estava preparada, haja vista que nossa esquadra era constituída em grande parte de navios que haviam participado da Primeira Guerra e os outros poucos navios mais novos que a compunham não estavam adequados à guerra antissubmarino. O grau de preparo das guarnições dos navios brasileiros estava aquém do necessário para o perfeito cumprimento da tarefa de proteção do tráfego marítimo no Atlântico.

A partir da Missão Naval Americana houve um relativo avanço nos ensinamentos acadêmicos em termos estratégicos e doutrinários, sobretudo na Escola de Guerra Naval (EGN), como também uma preocupação das autoridades navais com emprego dos submarinos, percebendo que o pessoal de bordo carecia de um melhor preparo e também de experiência na guerra antissubmarino.

Assim, com exceção dos navios cedidos pelos norte-americanos, os navios brasileiros não eram adequados à missão de proteção do tráfego marítimo, e sua presença em comboio ou em serviço de patrulha na entrada e saída dos portos era meramente de efeito moral, devido não possuir os recursos necessários para combate a submarinos. A aliança com os EUA – de onde vinha toda a fonte, tanto logística quanto operacional, para propiciar os navios brasileiros em operação – havia solucionado as enormes dificuldades que até aquele momento faziam parte da Marinha brasileira, e essa parceria se mostrou

eficaz e profícua, mas com o tempo, nas palavras do Almirante Armando Vidigal em sua obra "A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro", traria "consequências nefastas" para a Marinha do Brasil em virtude de gerar um atraso no desenvolvimento da construção naval brasileira, posto que não havia necessidade de se construir navios.

A subordinação brasileira aos EUA, em termos navais, possibilitou à Esquadra brasileira fazer a guerra no mar em moldes modernos, proporcionando o contato com equipamentos de projetos recentes e sofisticados (sonar, radar, etc.), houve mudanças no pensamento estratégico, não mais voltado apenas para o cone sul, mas ampliando os horizontes em termos mundiais, houve ainda um despertamento da vocação marítima da nação, porém as consequências desse processo seriam a total dependência em termos de material, pessoal, do sistema doutrinário e estratégico e, sobretudo, uma quase total submissão intelectual nos anos posteriores à Segunda Guerra.

Vale dizer que durante a Segunda Guerra o Brasil gozava das prerrogativas de aliado privilegiado em relação às nações sul-americanas, em virtude de seu grande apoio aos EUA com o fornecimento de matérias-primas e a posição estratégica do território brasileiro, e com o fim da guerra o Brasil perderia esta condição, mas ainda assim o país continuou a receber auxílio norte-americano, principalmente, por meio de programas como o *Military Aid Program* (MAP), no qual a Marinha receberia a preços puramente simbólicos material excedente da guerra, desde navios até os mais simples sobressalentes.

Vidigal<sup>25</sup> assinala que embora o Brasil recebesse ajuda americana para compor seu potencial bélico, os Estados Unidos baseavam este auxílio à sua política de equilíbrio militar entre os países do cone sul. Desse modo, tanto Brasil quanto a Argentina e o Chile dispunham das mesmas prerrogativas para fins de aquisição de material de natureza militar, essa política norte-americana, possivelmente, contribuiria para que a partir da segunda metade da década de 1950 e nos anos 1960 o Brasil se voltasse novamente para a Europa a fim de buscar tecnologia e experiência para o setor militar naval.

A transferência para o Brasil, a preços simbólicos, de navios e equipamentos não contri-

buiria para o desenvolvimento da indústria naval, como também esterilizava o sistema de logística naval no que tange a obtenção de sobressalentes, pois bastava fazer a requisição à Marinha americana para se obter o item, sem haver desse modo a preocupação quanto às etapas precedentes do processo logístico, como a procura, a fabricação, o custo, a obtenção etc. Adicionalmente, ao operar com a Marinha americana durante o conflito, se consolidaria uma forte tendência em nossa Marinha pelas suas concepções, especialmente no que concerne às tarefas por eles visualizadas para o Poder Naval do Brasil, o que resultou numa subordinação de ideias que permaneceu presente por vários anos.

Com o fim da Segunda Guerra houve uma série de mudanças políticas que culminaram com uma nova ordem mundial, com consideráveis repercussões em toda parte. Emergindo o sistema da bipolaridade, representados pelas duas superpotências, os EUA e a URSS, originando entre elas uma corrida armamentista e por áreas de influência.

O início da Guerra Fria fortaleceria novamente a aliança entre os EUA e os demais países do continente americano, concretizada desta vez por meio de dispositivos como a Organização dos Estados Americanos (OEA) e o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (Tiar), que previa o esforço conjunto dos países do continente no caso de uma agressão externa. Marques<sup>26</sup> salienta que esse pan-americanismo chefiado pelos Estados Unidos da América era pautado nas concepções e pensamentos daquilo que ficou conhecido como a doutrina Monroe<sup>27</sup>. Importa ressaltar que o surgimento de movimentos revolucionários comunistas no cenário mundial estimulou os EUA a acentuarem a sua liderança no continente, empregando para este fim alguns recursos como a assinatura de acordos de ajuda militar com diversos países. Assim, por força do Acordo Militar assinado no início da década de 1950, o Brasil passaria novamente a receber, a preços irrisórios, navios americanos remanescentes da II Guerra Mundial. Data desta época o recebimento dos cruzadores "Barroso" e "Tamandaré".

Flores<sup>28</sup> assinala que a concepção estratégica naval do pós-guerra era de caráter defensivo, com ênfase quase total na guerra

antissubmarino. Muito embora, com relação ao Corpo de Fuzileiros Navais, adotou-se o assalto anfíbio como estratégia que possui características ofensivas.

De acordo com Martins<sup>29</sup> nos anos que se seguiram após o término da guerra a Marinha se voltaria para as atividades de apoio. Desse modo, tanto na gestão do Almirante Silvio de Noronha (1946-1951) quanto do Almirante Renato Guilhobel (1951-1954) na pasta da Marinha, buscou-se a ampliação e o aperfeiçoamento de infraestrutura de apoio aos meios navais, já dentro de uma concepção mais ampla sobre a necessidade de se cobrir todo o leque das funções logísticas e não somente visualizar a manutenção e reparo – atribuição específica dos arsenais – que era o que havia antes da guerra.

Os navios recebidos pelo Brasil da Marinha dos EUA do pós-guerra até meados dos anos 1950 eram, em essência, voltados para a atividade de apoio, como o navio-escola *Guanabara*, navio-tanque *Ilha Grande*, navios rebocadores de alto-mar como o *Tristão*, entre outros. Assim, pode a Marinha impulsionar as atividades de socorro e salvamento marítimos na costa brasileira. Cabe lembrar também que nesse período a Marinha de Guerra participou do transporte comercial de combustíveis líquidos, em virtude da precária estrutura de transporte da Marinha Mercante, fato que só seria revertido a partir do renascimento da construção naval no país na segunda metade dos anos 1950 com o plano de metas do Presidente Kubitschek e a criação do fundo de Marinha Mercante em 1958.

Nota-se que mesmo sob a influência estratégica norte-americana, voltada para guerra antissubmarino, a Marinha do Brasil procurou ampliar o espectro de sua missão, buscando desenvolver não apenas os aspectos operativos de sua tarefa, mas também aperfeiçoando sua logística, amplificando suas atribuições nos setores auxiliares, como na área de sinalização náutica – e para isso construiu nos anos 1950 no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro os navios hidrográficos Classe *Argus* – a Marinha também procurou atuar na oceanografia, no setor de salvamento e por fim na área de guarda costeira.

Cabe ressaltar que os primeiros navios recebidos pela Marinha brasileira foram sob

a forma de cessão dos EUA e que posteriormente, por decisão da Marinha, seria transformada em compra, de modo a assegurar ao país o livre uso dos navios, haja vista que a aquisição sob a forma de cessão implicava em uma série de restrições ao seu emprego.

Em 1957 a aquisição do Navio Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* também foi algo a ser considerado para a Força Naval brasileira, ainda que com destinação à guerra antissubmarino já seria um vislumbre da necessidade do apoio aéreo as diversas tarefas da Esquadra e, por conseguinte, a ampliação do Poder Naval brasileiro. Cabe destacar que este navio foi adquirido na Inglaterra e parece ser a partir daí que a Marinha brasileira daria os primeiros passos em direção à diminuição da dependência em relação aos norte-americanos.

Desde o fim da Segunda Guerra, as transferências de equipamentos militares para o Brasil já não atendiam as reais necessidades da Esquadra. Assim, sentimentos de decepção e de desconfiança pairavam nas instituições militares. Algumas autoridades navais partilhavam desse espírito, dentre as quais destacamos o Almirante Guilhobel que foi Ministro da Marinha, durante o segundo governo Vargas (1951-1954). Sendo a sua concepção estratégica reflexo das preocupações quanto à infraestrutura de apoio na Guerra.

O recebimento de navios subsidiados pelos EUA a nossa Marinha prejudicava o desenvolvimento do setor militar naval, visto que a Esquadra brasileira apenas executava aquilo que era interesse dos norte-americanos no que tange às suas atribuições e isso incomodava algumas autoridades navais brasileiras (ALVES).<sup>30</sup>

Percebe-se, assim, que na década de 1950 as teses que defendiam a participação da Marinha do Brasil na defesa do tráfego marítimo e na guerra antissubmarino, apesar de ganhar mais destaque no seio dessa instituição, continuavam a ser questionadas, e setores da marinha já começam a buscar alternativas para a redução da dependência militar pela qual passava a Esquadra brasileira em relação aos norte-americanos. Assim iniciou-se processo de aquisição de meios em outros países, como no caso do navio aeródromo Ligeiro (NAeL) *Minas Gerais*, conforme já mencionamos, e

também por meio de uma política de nacionalização dos navios da Marinha brasileira com o retorno da construção naval militar no país, a partir do final dos anos 1960 com auge nos

anos 1970, onde houve a construção de navios de guerra mais modernos e em sintonia tecnológica aos novos tempos, como as Fragatas da Classe *Niterói*.

<sup>1</sup> VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro. Biblioteca do Exército, 1985.

<sup>2</sup> ARAÚJO NETO, José Carlos de. *Fundamentos da formulação estratégica do programa de reaparelhamento naval brasileiro de 1906*. In: R. Mest. Hist., Vassouras, v. 13, nº 1, pp. 83-104, jan./jun., 2011.

<sup>3</sup> Conforme Araújo Neto (2011), termo usado na ciência naval brasileira no início do século XX que se referia aos estudos dos aspectos atinentes à guerra marítima a fim de estabelecer a correta estratégia naval.

<sup>4</sup> Alfred Thayer Mahan foi almirante da marinha dos EUA. Ele buscou compreender a importância capital do mar para a grandeza das nações. Produziu sua obra a partir de um convite do almirante norte-americano Stephen Luce para lecionar na *Naval War College*, onde sua tarefa era, a partir de exemplos históricos, encontrar ligações entre a guerra em terra e a guerra no mar. As lições apreendidas dessa avaliação seriam utilizadas na formação dos futuros oficiais da marinha norte-americana. Mahan era um escritor e não um cientista. Sua reflexão e seu estudo crítico não se basearam na ciência, mas sim numa inspiração: a centralidade do poder marítimo para a história. Sua obra mais conhecida foi publicada em 1890, sob o título "*The Influence of Sea Power upon History*".

<sup>5</sup> A guerra russo-japonesa (1904 -1905), pondo em relevo a utilidade de uma marinha poderosa, levou as principais potências marítimas à construção de navios de grande deslocamento. E como cada uma quer a primazia no domínio do mar, construindo o Dreadnought, de 18.000 toneladas, o Japão, a Alemanha e a França, cujos orçamentos comportam largas despesas, imitaram a Grã-Bretanha (VIDIGAL, 1985).

<sup>6</sup> Extrato do relatório do Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, ao Presidente da República Afonso Pena, datado de abril de 1908, p.7. Arquivo da Marinha.

<sup>7</sup> CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *História marítima*. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1980.

<sup>8</sup> Extrato do relatório apresentado pelo Dr. João Pedro da Veiga Miranda, Ministro da Marinha, ao Presidente Epitácio Pessoa, data 1922. P. 5. Arquivo da Marinha.

<sup>9</sup> MARTINS, Hélio Leôncio. *Evolução da Política Naval brasileira entre as duas Guerras Mundiais*. In: HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA. Tomo II v. Quinto. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha – Serviço de Documentação da Marinha, 1985.

<sup>10</sup> VIDIGAL, op. cit, p. 75.

<sup>11</sup> MARTINS, op. cit, p. 25.

<sup>12</sup> Plano de renovação dos meios flutuantes idealizado na administração do Almirante Protógenes Guimarães na pasta da Marinha, durante o primeiro governo Getúlio Vargas. O programa em essência abrangia 2 cruzadores, 9 caça-torpedeiros, 6 submarinos, 3 navios tanque e 2 diques flutuantes. Este plano naval, de grandes proporções, era, de certa maneira, adaptado às condições do Brasil, já que não incluía novos encouraçados (VIDIGAL, 1985, p. 77).

<sup>13</sup> Extrato do relatório do Ministro da Marinha, Almirante Henrique Aristides Guilhem ao Presidente da República Getúlio Vargas, datado de 1937-1939, p. 20. Arquivo da Marinha.

<sup>14</sup> Extrato do relatório do Ministro da Marinha, Almirante Henrique Aristides Guilhem ao Presidente a República Getúlio Vargas, datado de 1935. p. 13. Arquivo da Marinha.

<sup>15</sup> Extrato do relatório do Ministro da Marinha, Almirante Henrique Aristides Guilhem ao Presidente da República Getúlio Vargas, datado de 1937-1939, pp. 23-24. Arquivo da Marinha.

<sup>16</sup> TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da construção naval no Brasil*. Rio de Janeiro, FEMAR, 2001.

<sup>17</sup> COZZA, Dino Willy. *A influência da Missão Naval Americana no Brasil*. In: Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro. Serviço de Documentação da Marinha, Vol. 114, nº 10/12, out/dez, 1994.

<sup>18</sup> CÂMARA, Eduardo. *A construção naval militar brasileira no século XX*. Rio de Janeiro, SOBENA, 2011.

<sup>19</sup> TELLES, op. cit, p. 88.

<sup>20</sup> Extrato do relatório Chefe do EMA (Estado Maior da Armada), Almirante José Machado de Castro e Silva, ao Ministro da Marinha, Almirante Henrique Aristides Guilhem, datado de 1939. p. 17. Arquivo da Marinha.

<sup>21</sup> MARTINS, op. cit. p. 35.

<sup>22</sup> COSTA, Otávio Matias. *Histórico da Escola de Guerra naval do Brasil: Subsídios para a história marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, 1939.

<sup>23</sup> Extrato do relatório do Ministro da Marinha, Almirante Henrique Aristides Guilhem ao Presidente da República Getúlio Vargas, datado de 1937-1939. pp. 168-169. Arquivo da Marinha.

<sup>24</sup> VIDIGAL, op. cit, 77.

<sup>25</sup> VIDIGAL, op. cit, p. 81.

<sup>26</sup> MARQUES, Adriana Aparecida. *Concepções de defesa nacional no Brasil: 1950-1996*. 2001. Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), 2001.

<sup>27</sup> O célebre slogan "América para os americanos" resumia a doutrina lançada, em 1823, pelo presidente dos EUA James Monroe. Esta doutrina estabelecia como prioridade da política externa norte-americana a ampliação da influência de Washington sobre os países do continente americano, mascarada sobre a doutrina de que o continente deveria ficar livre e unido contra qualquer tentativa de recolonização pelas antigas metrópoles europeias (MARQUES, p. 31, 2001).

<sup>28</sup> FLORES, Mário César. *O após guerra, olhando para o futuro*. In: HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA. Tomo II v. Quinto. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha – Serviço de Documentação da Marinha, 1985.

<sup>29</sup> MARTINS, op. cit, p. 31.

<sup>30</sup> ALVES, Vagner Camilo. *Ilusão desfeita: a "aliança especial" Brasil – Estados Unidos e o poder naval brasileiro durante e após a Segunda Guerra Mundial*. Revista Brasileira de Política Internacional, V. 48, Nº 1, Brasília. jan/jun 2005.

# Fortificações na Amazônia\*

**Graciete Guerra da Costa**

*Pós-doutoranda do Instituto de Relações Internacionais da Universidade de Brasília-UnB. Doutora em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília-UnB, 2011. Mestre em Arquitetura e Urbanismo-UnB, 2006.*

## RESUMO

Esta comunicação faz parte de um projeto sobre as Fortificações na Amazônia de 1616 a 1750. Examina o contexto histórico, a geopolítica, a sociologia da conquista. O trabalho estuda as fortificações na Amazônia brasileira e as características particulares da arquitetura militar produzida na região em meados dos séculos XVII e XVIII. A política da Coroa Portuguesa, de fortificar, demarcar, ocupar e povoar a região que lhe cabia, faz parte da decisão pombalina de substituir as missões religiosas por freguesias, confiada a militares, a representantes do rei, e a alguns membros do clero secular. A divisão territorial incrustada por propriedades da Igreja passou a contar com a sociedade civil. A fundação de fortalezas e cidades pelo vale do Rio Amazonas substituiu missões religiosas. A nomeação dessas vilas com topônimos portugueses como Almeirim, Santarém, Óbidos, e outras, além da construção do plano urbanístico, segundo moldes das cidades portuguesas, deram uma feição lusitana no povoamento do Vale. O presente estudo pontua que essas mudanças refletem uma nova divisão territorial naquele período de transformações da toponímia.

**PALAVRAS-CHAVE:** Amazônia; Fortificações; Fronteira; Geopolítica; Território

## ABSTRACT

This communication is part of a project about Fortifications in Amazon from 1616 to 1750. It analyzes the political context, the geopolitics, and the sociology of the Conquest. This work studies the Fortifications in the Brazilian Amazon and the particular characteristics of military architecture typical of the region in the middle of the 17th and 18th centuries. The Portuguese Crown politics of fortifying, demarcating, occupying and populating their territories is part of a *pombalina* decision to substitute religious missions for *freguesias*, in the domain of the military, to representatives of the king and some members of the secular clergy. Territorial divisions laid by properties of the Church were legitimized by the civil society. The founding of forts and cities in the Amazonas river valley replaced religious missions. Nominations of those villages with portuguese names like *Almeirim*, *Santarém*, *Óbidos* and others, and the making of an urbanistic plan according to portuguese cities gave a portuguese look to the valley's population. This paper argues that those changes reflect a new territorial division in that period of transformations in the toponymy.

**KEYWORDS:** Amazon; Fortifications; Frontier; Geopolitics; Territory

## INTRODUÇÃO

As fortificações erguidas na Amazônia nos séculos XVII e XVIII representaram a estratégia de portugueses e espanhóis, à sua maneira, de implantar eficientes políticas de defesa<sup>1</sup>. Com os militares chegaram religiosos e comerciantes. As distâncias e a dificuldade de penetração na selva impuseram sacrifícios que mesmo os conquistadores mostravam-se despreparados para enfrentá-los. O rio e a floresta para o primitivo habitante da região,

\* Artigo recebido em 12 de março de 2014 e aprovado para publicação em 22 de outubro de 2014.



como também para o conquistador que queria dominá-la, foram as entidades modelares da cultura amazônica, imprimindo-lhe identidade própria ao longo do seu processo sócio-histórico.

Membros de ordens religiosas, dentre as mais tradicionais da Igreja Católica, catequizaram índios ensinando a língua portuguesa. Traçaram estratégias de importância extraordinária para a efetiva colonização amazônica.

Do século XVII ao século XX passaram pelas missões amazônicas os capuchinhos, os mercedários, os franciscanos, os carmelitas e os jesuítas daí expulsos pelo Marquês de Pombal. O olhar transatlântico voltado para o Vaticano norteava a conquista por meio da cruz, logo apoiado pela espada.<sup>2</sup>

A situação política instável no século XVIII e a disputa dos domínios coloniais entre casas reais europeias obrigavam os ibéricos a ocuparem e defenderem suas possessões na Amazônia. Quando a corte em Paris por pressão de Londres desistiu das suas ditas terras, lucrou Portugal, tradicional aliado da Inglaterra. O Tratado de Utrecht celebrado entre 1713-1715 para pôr fim à guerra da sucessão espanhola, que já se arrastava desde 1701-1714, reflete a situação consolidada em 1750 com o Tratado

de Madri, por meio do princípio jurídico *Uti Possidetis*, garantindo em favor dos lusitanos os espaços desbravados na Amazônia por Pedro Teixeira em 1639. Após abrir mão do Amapá, conhecido na época como parte das terras do Cabo Norte, restou a Paris a chamada Guiana Francesa. Portugueses e espanhóis permaneceram donos do maior quinhão. A fundação de fortalezas e povoados pelo Vale do Rio Amazonas substituiu missões religiosas. As vilas amazônicas de Belém, Almeirim, Monte Alegre, Alenquer, Santarém, Óbidos, e outras, foram reconstruídas segundo moldes das cidades portuguesas e deram uma feição lusitana no povoamento do Vale. O presente estudo pontua que essas mudanças refletiram uma nova divisão territorial naquele período de transformações da toponímia.<sup>3</sup>

### FORTE DO PRESÉPIO/ FORTE DO CASTELO (1616)

A fundação de Belém<sup>4</sup> culminou com a grande cruzada das monarquias ibéricas contra a presença estrangeira no litoral norte de Pernambuco. A viagem ao Pará não pode ser entendida em separado do estabelecimento dos franceses no Maranhão, que começou a partir de uma feitoria fundada por Charles de Vaux e Jacques Riffaut, em 1594, na Ilha de São Luís<sup>5</sup>.

Partindo de São Luís do Maranhão em 25 de dezembro de 1615, o Capitão Francisco Caldeira Castelo Branco, numa expedição de 200 homens, transportada em três embarcações dirigidas à Foz do Rio Amazonas com o objetivo de fortificá-la. Levou consigo o francês Charles de Vaux como piloto e intérprete, que

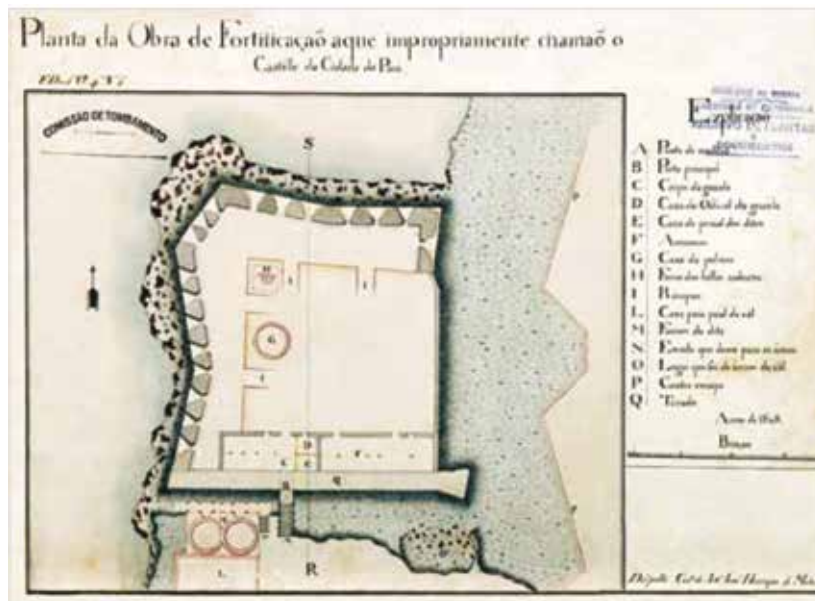


Figura 1: Planta da Obra de Fortificação, século XVIII.  
Fonte: AHEx – Arquivo Histórico do Exército, Rio de Janeiro.



Figura 2: Planta do Pará, s/d.

Fonte: AHEx – Arquivo Histórico do Exército, Rio de Janeiro.

tinha conhecimentos prévios da região, e o piloto-mor de Pernambuco, Vicente Cochoado. Os exploradores portugueses acreditaram que a estrela de Belém guiara Castelo Branco até chegar a bom porto, *Transeamus usque Bethlem*, segundo o Evangelho de São Lucas<sup>6</sup>. Com 18 dias de viagem, em 12 de janeiro de 1616 desembarcaram nas tabas tupinambás, onde estabeleceram uma fortificação que denominaram de Forte do Presépio e batizaram a região de “Feliz Luzitânia”<sup>7</sup>. Ela serviria de trampolim para penetração e ocupação do vasto território desconhecido que lhe ficava a Oeste. Ajudados pelos tupinambás, levantaram uma dupla linha de paliçada, repleta de areia, formando um parapeito do lado do mar, onde montaram dez peças da artilharia das que trouxe da frota. Essa descrição acha-se em Fr. Agostinho de Santa Maria Jaboatão, Aires do Casal, Constantino Abreu Lima, James Anderson, David Warden, Manoel Barata, e vários outros. A localidade alta, de quatro a cinco braças acima do nível comum das terras, adaptava-se bem aos dispositivos de defesa militar. Tinha duas faces para os dois rios, sendo por esse lado escarpada, ligada ao continente por uma estreita faixa de terra, fácil seria isolá-la e defendê-la. O forte erguido era de paliçada, em quadrilátero, feito de taipa de pilão na parte do rio e guarnecido por cesterões na parte de terra. Peças de artilharia

apontavam para os inimigos eventuais<sup>8</sup>.

Portugal e Espanha plantaram-se à foz do Rio Amazonas e se preparavam para o combate contra os ingleses e holandeses, então donos do vantajoso comércio na calha do Rio Amazonas.

Nossa Senhora de Belém do Grão-Pará, a misericórdia da Santa e a grandeza do Rio Pará, *Parauassú*, na linguagem dos Tupinambás, significa

“rio grande” abreviado para Rio Pará, é o desaguadouro dos rios Moju, Acará e Guamá, formando a Baía de Guajará no ponto em que se ergueu a cidade de Belém<sup>9</sup>.

Historicamente, o Forte do Presépio foi o ponto de irradiação de forças civis, militares e eclesiásticas que se lançaram na construção da Belém seiscentista.

Ao longo da primeira metade do século XVII, o local ganhou as suas primeiras ruas, saídas, todas, da área dominada pelo Forte e pela Igreja Nossa Senhora da Graça, a primeira erguida no povoado. Também nesse período observaram-se as primeiras edificações civis e eclesiásticas, feitas com materiais simples, predominantemente de taipa e taipa de pilão. Acanhada entre o rio e o igarapé, cercada por grandes massas hídricas e florestais, Belém chegou à primeira metade do século XVII como um núcleo colonial sem maior expressão.

### **FORTALEZA DO TAPAJÓS – SANTARÉM – PARÁ (1661)**

Santarém situa-se à margem direita do Rio Tapajós na confluência dos rios Amazonas e Tapajós. Está localizado à meia distância das principais capitais da Amazônia (Belém e Manaus).

A primeira referência escrita de que se tem notícia com relação ao contato de





Figura 3: Prospecto da Fortaleza do Tapajós (1756). Autor: Eng. João André Schwebel.  
 Fonte: MENDONÇA, Marcos Carneiro de. A Amazônia na era pomбалina. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1963.

brancos civilizados com os índios Tupaius ou Tapajós foi em 1542, onde se relata que Francisco Orellana saqueou as plantações de roça e milho desses índios<sup>10</sup>.

Em 1626, o capitão português Pedro Teixeira partiu de Belém chegando à taba dos Tupaius com o objetivo de comprar silvícolas prisioneiros de guerra de outras tribos, para depois escravizá-los. No entanto, os Tupaius não aceitavam esse tipo de negócio, cabendo ao Capitão adquirir esteiras e outras curiosidades, além de manter um ótimo relacionamento<sup>11</sup>.

Em 1639, Bento Maciel o sargento-mor da Capitania do Cabo Norte investiu de surpresa sobre a aldeia dos índios Tapajós, dizimando grande número de índios. Em 1659 chegou à região o Padre Antônio Vieira, o primeiro jesuíta que veio expressamente ao Tapajós. Assim, diversas ordens religiosas vieram para a Amazônia, e coube à Companhia de Jesus as terras que ficassem ao sul do Rio Amazonas, ou seja, aquelas da margem direita. Em 22 de junho de 1661, o Padre João Felipe Bettendorf instalou uma missão na aldeia dos índios Tapajós.

Com o progresso das missões, Francisco da Mota Falcão iniciou a construção de uma fortaleza, que com a sua morte foi terminada por seu filho, Manoel da Mota Siqueira, em 1697. Essa Fortaleza do Tapajós tinha a forma quadrada, com baluartes nos ângulos, numa colina próxima ao Rio Tapajós, para melhor proteção dos ataques de estrangeiros, formando um pequeno povoado<sup>12</sup>.

Depois de 1757 com a extinção das Missões Religiosas o pequeno povoado encon-

trava-se em total abandono. A antiga Aldeia dos Tapajós foi elevada à categoria de vila, em 14 de março de 1758, pelo governador da província do Grão Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, recebendo o nome de Santarém, uma homenagem dos portugueses à cidade lusitana de mesmo nome, em homenagem à Santa Irene de Portugal. Em 1762, estando em ruínas, a Fortaleza do Tapajós foi reconstruída, passando daí por diversos reparos. Hoje nada mais existe.

A partir de 1819, diversas expedições científicas visitaram a Vila de Santarém entre elas a dos cientistas europeus Carlos Frederico Von Martius e Johann Baptist Von Spix.

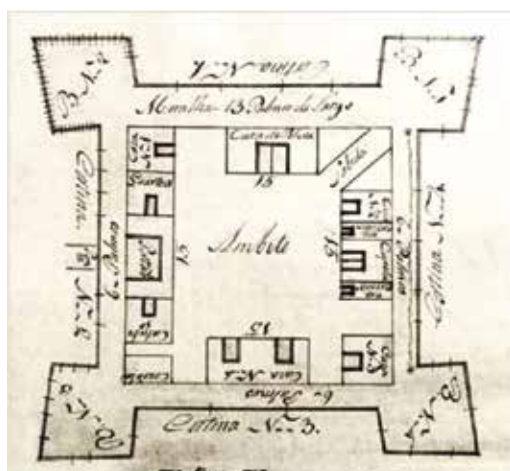


Figura 4: Planta do Forte de Santarém, 1803.  
 Fonte: CASTRO, Adler Homero Fonseca de Castro. *Muralhas de Pedra, Canhões de Bronze, Homens de Ferro: Fortificações no Brasil de 1504 a 2006. V. 2 – Regiões Norte e Nordeste.* Rio de Janeiro: Fundação Cultural Exército Brasileiro, 2009.

Somente em 24 de outubro de 1848 a Vila de Santarém foi elevada à categoria de Cidade pela Lei nº 145.

### **FORTE DE NOSSA SENHORA DO BOM SUCESSO DO PARU/FORTE DA VILA DE ALMEIRIM – PARÁ (1685-1690)**

Almeirim está situado na zona fisiográfica do Baixo Amazonas<sup>13</sup> no Estado do Pará, antiga Aldeia do Paru. “Paru”, nome de peixe também chamado de peixe-enxada e peixe-frade, foi originada com os índios descidos do centro, e prosperou quando se uniu à taba dos índios do Rio Uacapari. Localiza-se a uma latitude 01°31'24" sul e a uma longitude 52°34'54" oeste, estando a uma altitude de 65 metros.

Mais tarde, os fundamentos do povoado foram lançados pelos frades capuchos de Santo Antônio no mesmo local onde existia a aldeia<sup>14</sup>.

O Forte do Paru foi um dos quatro fortes cuja construção havia sido proposta por Francisco da Mota Falcão em 1669, que começou as obras, mas faleceu antes de concluí-las. Seu filho Manoel da Mota Siqueira, objetivando defender o território, terminou a construção do forte de pedra e barro, denominado Forte do Paru. Essa construção foi um dos principais fatores do desenvolvimento do povoado Aldeia do Paru.

Em 1758, por ato do governador e capitão-general, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, foi elevado à categoria de vila com denominação de Vila de Almeirim, em 22 de fevereiro de 1758, sendo desmembrado de Gurupá. Na época da Independência veio a ser extinta, em virtude da preocupação do governo da Capitania de alargar os domínios coloniais portugueses, para o Alto Amazonas.

### **FORTE DE SANTO ANTÔNIO DOS PAUXIS DE ÓBIDOS – PARÁ (1697)**

O Forte de Santo Antônio dos Pauxis fica localizado na região de Óbidos, interior do Estado do Pará, na antiga Aldeia dos Pauxis, na margem esquerda do Rio Amazonas, e se apresenta com 1854m de largura e 80m de profundidade. O Forte foi construído em

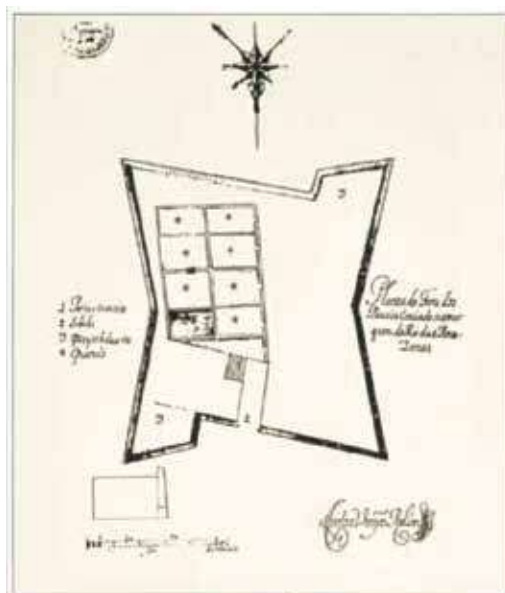


Figura 5: Planta do Forte dos Pauxis, em Óbidos – Pará, de Carlos Varjão Rolim.

Fonte: CASTRO, Adler Homero Fonseca de Castro. *Muralhas de Pedra, Canhões de Bronze, Homens de Ferro: Fortificações no Brasil de 1504 a 2006*. V. 2 – Regiões Norte e Nordeste. Rio de Janeiro: Fundação Cultural Exército Brasileiro, 2009.

função dessa posição geográfica, distante 1.100 quilômetros de Belém por via fluvial, em um trecho onde as margens do rio tornam-se mais estreitas e o seu canal mais profundo, formando, como se diz na região, a “garganta do Rio Amazonas”, ou a “fivela do rio”, como preferem outros. Nesse ponto a largura do rio é de cerca de 1.890 metros em seu leito normal.

Francisco da Mota Falcão propôs construir quatro fortes na Amazônia, em troca do comando de um deles. Este foi um dos quatro fortes construídos por Mota Falcão, que com a sua morte foram concluídas por seu filho Manoel da Mota Sequeira em 1697.<sup>15</sup>

Em 25 de março de 1758 a aldeia dos Pauxis foi elevada à categoria de Vila com a denominação de Óbidos, e o Forte passou a se chamar Forte de Óbidos. Além de defesa estratégica, essa estrutura funcionou como um Registro, atendendo à fiscalização para cobrança dos impostos da Coroa Real, das embarcações que percorriam o grande rio, de ou para as Capitania de Mato Grosso ou Capitania de São José do Rio Negro.

Em 1854 era um reduto semicircular, barbeta, com 10 peças. Em 1869 acresceu-se uma plataforma de cantaria. Em 1910 foram levantadas novas fortificações e novo quartel de paz armado com 4 peças de artilharia de 6" (Armstrong), montadas em pequenos bastiões, no topo de uma colina isolada na Serra da Escama. Depois de 1930 o forte foi desarmado. Restaurado em 2001 está ocupado por uma OM da Polícia Militar do Pará.

### **FORTALEZA DE SÃO JOSÉ DA BARRA DO RIO NEGRO – MANAUS – AM (1669)**

Em 1668, o General Antônio Albuquerque Coelho de Carvalho, primeiro governador do Maranhão e Grão-Pará, determinou que o Capitão Francisco da Mota Falcão erguesse um posto avançado e fortificado, capaz de controlar a circulação de embarcações holandesas ou espanholas junto aos rios Negro, Solimões e Amazonas.

A região onde os portugueses o implantaram correspondeu ao local da antiga Aldeia dos Manaós, e também um dos antigos acampamentos de tropas de resgate, e foi escolhido em função de suas características estratégicas militares: um grande platô de desenho triangular, vastamente irrigado, localizado à margem esquerda do Rio Negro, próximo à confluência com o Rio Solimões<sup>16</sup>.

Em sentido estritamente didático, é possível afirmar que o cateto menor desse triângulo irregular corresponde à linha ribeirinha que se desenvolve da foz do Rio Tarumã-Açu (a oeste) até a curva do Rio Negro (na porção sul); que o cateto mediano desenvolve-se da curva citada à foz do braço do Rio Puraquequara (a leste), já acompanhando o Rio Amazonas, após o chamado "encontro das águas" dos rios Negro e Solimões; e que o cateto maior corresponde à linha interiorana que une as duas fozes. Desta vasta gleba de terra – hoje praticamente toda ocupada pela cidade de Manaus – uma fração menor foi escolhida para a construção de uma fortificação: um sítio localizado junto ao cateto menor, todo banhado pelo Rio Negro, desta vez delimitado pelos igarapés<sup>17</sup> de São Raimundo e dos Estudantes. Segundo o geógrafo Aziz Nacib Ab'Sáber<sup>18</sup>, o sítio onde foi implantado o forte "*possui uma situação absolutamente privilegiada em face das extensões amazônicas e do gigantesco quadro de drenagem da bacia hidrográfica regional*".

A Fortaleza de São José da Barra, ou Forte da Barra de São José do Rio Negro, ou Forte de São José, ou Casa Forte, foi erguida – provavelmente em 1669 – em lugar adequado, resguardando o Rio Negro das incursões consideradas inimigas. Era uma porção ribeirinha de um sistema de colinas tabuliformes, à altura de 44,99 metros sobre o nível do mar,

aos 003° 8' 7" de latitude Sul e 060° 61' 34" de longitude Oeste de Greenwich.

A autoria do projeto (ou do desenho) do Forte da Barra é atribuída ao próprio Capitão Francisco da Mota Falcão, ajudado pelo filho Manuel da Mota Siqueira que, segundo o Ouvidor Francisco Xavier Ribeiro Sampaio, era "grande sabedor de assuntos militares"<sup>19</sup>. Uma fortaleza de forma quadrangular

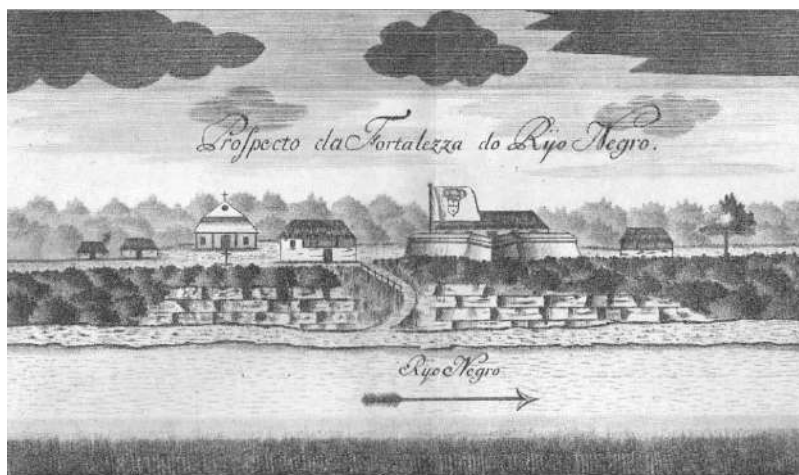


Figura 6: Prospecto da Fortaleza do Rio Negro (1756). Autor: Eng. João André Schwebel.

Fonte: MENDONÇA, Marcos Carneiro de. A Amazônia na era pombalina. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1963.

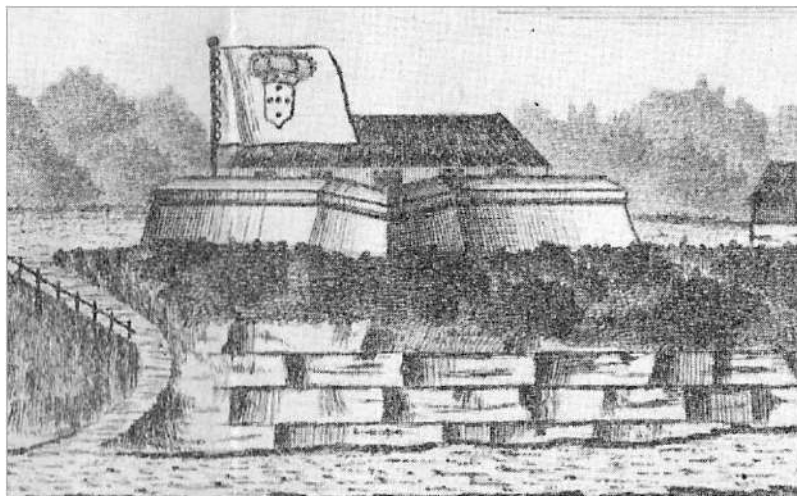


Figura 7: Detalhe do Prospecto da Fortaleza do Rio Negro (1756). Autor: Eng. João André Schwebel. Fonte: MENDONÇA, Marcos Carneiro de. A Amazônia na era pombalina. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1963.



Figura 8: Planta (croquis) da Cidade de Manaus (1852). Autor: J.B. de F. Tenr. Aranha. Fonte: Disponível em: <[www.am.trf1.gov.br/biblioteca/MANAU5](http://www.am.trf1.gov.br/biblioteca/MANAU5)> Acesso em: 5/1/2006.

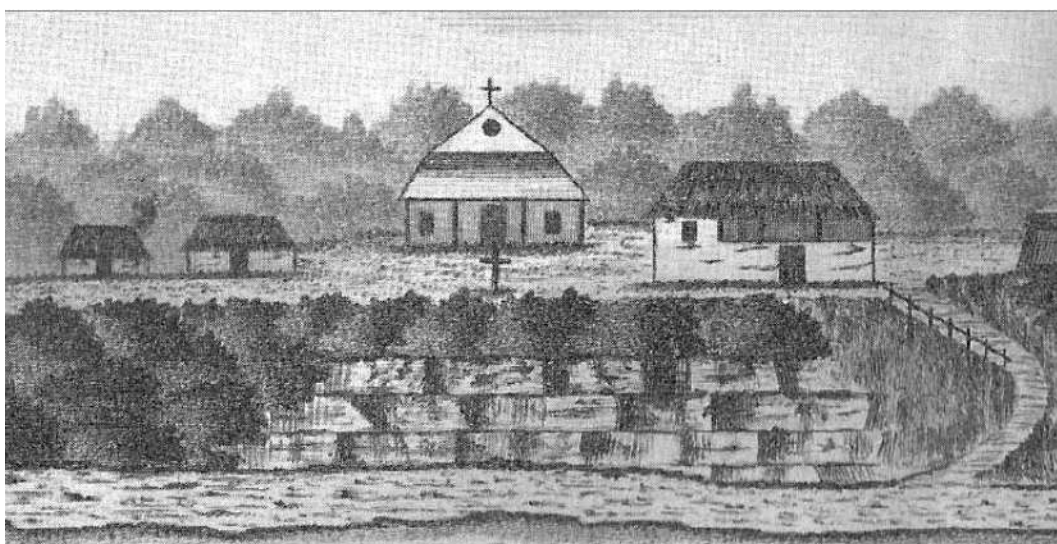


Figura 9: Detalhe do Prospecto da Fortaleza do Rio Negro (1756). Autor: Eng. João André Schwebel. Mostra a Capela de Nossa Senhora da Conceição e a construção de dois pavimentos "nortenha". Fonte: MENDONÇA, Marcos Carneiro de. A Amazônia na era pombalina. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1963.



Figura 10: Planta do Forte de São José da Barra, ejecutada pelo Capitán Ingeniero João André Eschwel, no ano de 1756.

Fonte: LOUREIRO, e Luciana Gil, Manaus, 2013.

foi erguida em taipa de pilão, sem fosso. Em torno dessa construção se agrupavam índios Manáos, Barés, Banibás, Passés, Aroaquis, Juris e de outras tribos; não tardou e começou a se desenvolver o povoado que deu origem à atual cidade de Manaus.

A expedição de Alexandre Rodrigues Ferreira nos relata que em 1774 a guarnição ordinária do forte era composta de cem pra-

ças e de uma companhia de infantaria auxiliar com o mesmo efetivo.

## CONCLUSÃO

A bibliografia consultada concentrou-se nos fortes da Região do Baixo Amazonas: Belém – Pará (1616), Almeirim – Pará (1685-1690), Santarém – Pará (1661), Óbidos – Pará (1697), e Manaus – Amazonas (1669) indicam que a definição de uma estratégia portuguesa de ocupação territorial, econômica e política da Amazônia brasileira ocorreu a partir de 1615.

A entrada na região deu-se de leste para oeste, pela calha do Rio Amazonas, e de sul em direção ao norte e ao noroeste, partindo de São Paulo, já em fins do século XVII.

Depois da viagem de Pedro Teixeira em 1637 o espaço amazônico foi sendo desvendado e integrado econômica e politicamente a Portugal numa estratégia que foi: fortificar as terras já ocupadas por seus primitivos habitantes; explorar matérias-primas e *drogas do sertão* economicamente rentáveis a Portugal; controlar o índio para apossar-se de suas terras, sua força de trabalho, e da procriação da mulher índia. A espinha dorsal da ocupação portuguesa na Amazônia foi o indígena: seu braço, seu cérebro e o ventre da mulher índia. O imperativo de demarcar os limites setentrionais da colônia levaram Portugal a construir fortalezas militares em locais estratégicos, já anteriormente ocupados pelas missões, na calha do Rio Amazonas, que deu origem às cidades amazônicas de nome luso, entre 1612 e 1802.



Figura 11: Planta da Cidade da Barra do Rio Negro, levantada por Raphael Lopes Anjo, 1844.

Fonte: Arquivo Histórico do Exército-AHEX, RJ.

Figura 12: Mapa de localização do fortes – Pará, século XVIII.  
 Fonte: CASTRO, Adler Homero Fonseca de Castro. *Muralhas de Pedra, Canhões de Bronze, Homens de Ferro: Fortificações no Brasil de 1504 a 2006*. V. 2 – Regiões Norte e Nordeste. Rio de Janeiro: Fundação Cultural Exército Brasileiro, 2009.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AB'SÁBER, Aziz Nacib. *Amazônia do discurso à práxis*. São Paulo: EDUSP, 2004.
- ACUÑA, Cristóvão d'. *Novo descobrimento do grande rio das Amazonas. 1641*. RIHGB. Rio de Janeiro: Tomo XXVIII, Vol. XXX, Parte I, 2ª Trim/1865.
- ADONIAS, Isa. *A cartografia da região amazônica – Catálogo descritivo (1500-1961)*. Conselho Nacional de Pesquisas (CNPq) – Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), Rio de Janeiro, 1963. 1ª Volume, p. 499.
- ARAÚJO, Renata Malcher de. *As Cidades da Amazônia no Século XVIII Belém, Macapá e Mazagão*. Porto: FAUP, 1998.
- AZEVEDO, João Lúcio de. *Os jesuítas no Grão-Pará*. Lisboa: 1901.
- BARRETO, Aníbal (Cel.). *Fortificações no Brasil*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1958.
- CARVAJAL, Frei Gaspar de. *Relatório do novo descobrimento do famoso rio grande descoberto pelo Capitão Francisco de Orellana*. São Paulo: Scritta, 1992.
- CASTRO, Adler Homero Fonseca de Castro. *Muralhas de Pedra, Canhões de Bronze, Homens de Ferro: Fortificações no Brasil de 1504 a 2006*. V. 2 – Regiões Norte e Nordeste. Rio de Janeiro: Fundação Cultural Exército Brasileiro, 2009.
- COSTA, Graciete Guerra da. *Manaus: Um estudo de seu patrimônio arquitetônico e urbano*. Manaus: Governo do Estado do Amazonas – Secretaria de Estado de Cultura, 2013.
- FONSECA, Wilde Dias da. *Santarém: Momentos Históricos*, 1996.
- GARCIA, Etelvina. *Amazonas, notícias da História: período colonial*. 2ª ed. rev. Manaus: Norma Ed., 2006.
- MACHADO, José de Paula. *Tapajós: o baixo Amazonas*. Rio de Janeiro: Agir, 1990.
- MARTIUS, Carl Friedrich e Spix, Johan Baptist Von. *Viagem pelo Brasil: 1817-1820*. São Paulo/Brasília: Melhoramentos/INL, 1975, Tomo 3.
- MAXWELL, Kenneth. *Marquês de Pombal: paradoxo do Iluminismo*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1996.
- MENDONÇA, Marcos Carneiro de. *A Amazônia na era pombalina: correspondência do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Francisco Xavier de mendonça Furtado: 1751-1759*. 2ª ed. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2005.
- MIRANDA, Elis. *Cameté: marcas da presença portuguesa na Amazônia*. In: I Simpósio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica, Rio de Janeiro, 2005.
- MONTEIRO, Mário Ypiranga. *Fundação de Manaus*. Manaus: Metro Cúbico, 1994. pp.16-19.

- OLIVEIRA, José Lopes de (Cel.). "Fortificações da Amazônia". in: ROCQUE, Carlos (org.). Grande Enciclopédia da Amazônia (6 v.). Belém do Pará, Amazônia Editora Ltda, 1968.
- PONTES FILHO, Raimundo P. *Estudos de História do Amazonas*. Manaus: Valer, 2000.
- PROCÓPIO, Argemiro. *Amazônia, ecologia e degradação social*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1992.
- PROCÓPIO, Argemiro. "Amazônia. Em nome do padre, da posse, do poder, e do domínio santo". Humanidades, Brasília: EdUnB, Vol. 1, Nº 18, 1988.
- REIS, Arthur César Ferreira. *A Amazônia e a cobiça internacional*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Manaus: Superintendência da Zona Franca de Manaus, 1982. (Coleção Retratos do Brasil; v.161)
- REIS, Arthur César Ferreira. *A Amazônia e a integridade do Brasil*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2001.
- REIS, Arthur César Ferreira. *A Amazônia que os portugueses revelaram*. Ministério da Educação e Cultura: Serviço de Documentação, 1956.
- REIS, Arthur César Ferreira. *Aspectos da experiência portuguesa na Amazônia*. Manaus: Edições Governo do Estado do Amazonas, 1966.
- REIS, Arthur César Ferreira. *História do Amazonas*. Manaus: Superintendência Cultural do Amazonas, 1989. (Coleção reconquista do Brasil. 2ª série; v. 145)
- RIBEIRO, Berta G. *Amazônia urgente: 5 séculos de história e ecologia*. Belo Horizonte, MG: Itatiaia, 1990.
- Roteiro Prático de Cartografia: *da América portuguesa ao Brasil Império*/Organização Antonio Gilberto Costa – Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007.
- SAMPAIO, Ribeiro de. 1825 – Diário da viagem que em visitaçãõ e correiçãõ das povoações da Capitania de São José do Rio Negro fez o ouvidor e intendente-geral da mesma, nos anos 1774 e 1775. Lisboa: Typ. da Academia. In: MONTEIRO, Mário Ypiranga. *Fundação de Manaus*. Manaus: Editora Metro Cúbico, 1994.
- SOUSA, Augusto Fausto de. *Fortificações no Brasil*. RIHGB. Rio de Janeiro: Tomo XLVIII, Parte II, 1885. p. 5-140.
- TOCANTINS Leandro. *Santa Maria de Belém do Grão Pará*. Rio de Janeiro: 2ª Edição. Editora Civilização Brasileira, 1976.

---

<sup>1</sup> PROCÓPIO, Argemiro. *Amazônia, ecologia e degradação social*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1992.

<sup>2</sup> PROCÓPIO, Argemiro. "Amazônia. Em nome do padre, da posse, do poder, e do domínio santo". Humanidades, Brasília: EdUnB, Vol. 1, nº 18, 1988.

<sup>3</sup> COSTA, Graciete Guerra da. "Manaus: Um estudo de seu patrimônio arquitetônico e urbano". Manaus: Governo do Estado do Amazonas – Secretaria de Estado de Cultura, 2013.

<sup>4</sup> Prefeitura Municipal de Belém. *Os caminhos de Belém*. Belém: AGIR S.A. Editora, 1996.

<sup>5</sup> ARAÚJO, Renata Malcher de. *As Cidades da Amazônia no Século XVIII Belém, Macapá e Mazagão*. Porto: FAUP, 1998.

<sup>6</sup> AZEVEDO, João Lúcio de. *Os jesuítas no Grão-Pará*. Lisboa: 1901.

<sup>7</sup> REIS, Arthur César Ferreira. *A Amazônia que os portugueses revelaram*. Ministério da Educação e Cultura: Serviço de Documentação, 1956.

<sup>8</sup> GARCIA, Etelvina. *Amazonas, notícias da História: período colonial*. 2ª ed. rev. Manaus: Norma Ed., 2006.

<sup>9</sup> TOCANTINS Leandro. *Santa Maria de Belém do Grão Pará*. Rio de Janeiro: 2ª Edição. Editora Civilização Brasileira, 1976.

<sup>10</sup> FONSECA, Wilde Dias da. *Santarém: Momentos Históricos*, 1996.

<sup>11</sup> REIS, Arthur César Ferreira. *Aspectos da experiência portuguesa na Amazônia*. Manaus: Edições Governo do Estado do Amazonas, 1966.

<sup>12</sup> FONSECA, Wilde Dias da. *Santarém: Momentos Históricos*, 1996.

<sup>13</sup> Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Página visitada em 26/8/2013.

<sup>14</sup> MACHADO, José de Paula. *Tapajós: o baixo Amazonas*. Rio de Janeiro: Agir, 1990.

<sup>15</sup> CASTRO, Adler Homero Fonseca de Castro. *Muralhas de Pedra, Canhões de Bronze, Homens de Ferro: Fortificações no Brasil de 1504 a 2006*. Rio de Janeiro: Fundação Cultural Exército Brasileiro, 2009.

<sup>16</sup> COSTA, Graciete Guerra da. *Manaus: Um estudo de seu patrimônio arquitetônico e urbano*. Manaus: Governo do Estado do Amazonas – Secretaria de Estado de Cultura, 2013.

<sup>17</sup> Igarapés - [do tupi iara'pé, "caminho d'água".] São canais naturais, estreitos, entre duas ilhas, ou entre uma ilha e a terra firme. Os banhos de igarapé faziam parte do hábito do Amazonense.

<sup>18</sup> AB'SÁBER, Aziz Nacib. *Amazônia do discurso à práxis*. São Paulo: EDUSP, 2004. p.201.

<sup>19</sup> SAMPAIO, Ribeiro de. 1825 – Diário da viagem que em visitaçãõ e correiçãõ das povoações da capitania de São José do Rio Negro fez o ouvidor e intendente-geral da mesma, nos anos 1774 e 1775. Lisboa: Typ. da Academia. In: MONTEIRO, Mário Ypiranga. *Fundação de Manaus*. Manaus: Editora Metro Cúbico, 1994.

# A Missão Médica Especial brasileira de caráter militar na Primeira Guerra Mundial\*

**Carlos Edson Martins da Silva**

*Contra-Almirante (RM1-Md). Chefe da Seção de Medicina de Combate da Academia Brasileira de Medicina Militar.*

## RESUMO

Na Primeira Guerra Mundial, o Brasil, após a Declaração de Guerra ao Império Germânico e em conformidade aos compromissos assumidos na Conferência Interaliada de Paris em 1917, enviou à França, em 16 de agosto de 1918, uma Missão Médica Especial com caráter militar. A missão foi criada com o intuito de manter um hospital temporário na zona de guerra para ajudar os serviços de saúde dos aliados. Este artigo pretende apresentar dados históricos sobre as causas que levaram o Brasil a enviar esta missão, sua organização, detalhes logísticos relativos ao seu deslocamento para o teatro de operações e o estabelecimento do hospital em solo francês. Particular atenção é dada ao impacto da gripe espanhola na Missão, aos resultados alcançados pela empreitada e o encerramento da missão e do hospital.

**PALAVRAS-CHAVE:** Missão Médica Militar; Primeira Guerra Mundial; Hospitais Militares na França na Primeira Guerra Mundial

## ABSTRACT

In World War I, Brazil, after the Declaration of war on the German Empire and pursuant to commitments in the Inter-allied Conference, which took place in Paris in 1917, sent to France in 16 August 1918 a Special Medical Mission with military character. The mission was created in order to maintain a temporary hospital in the war zone to help the allied health services. This article intends to present historical data concerning the causes that led Brazil to send this mission, its organization, logistical details relating to its deployment to the Operations Theater and the hospital settlement on French soil. Particular attention is given to the impact of the Spanish flu in the mission, the results achieved by the project and the closure of the mission and the hospital.

**KEYWORDS:** Military Medical Mission; World War I; Military Hospitals in France in the World War I

## INTRODUÇÃO

Em 26 de julho de 1914, quando iniciou a Primeira Guerra Mundial, o Brasil era governado pelo Marechal Hermes da Fonseca em seus últimos meses de mandato.

Wenceslau Brás, seu sucessor a partir de 15 de novembro daquele ano, conviveu durante todo seu período presidencial com o conflito europeu, que terminou somente em 11 de novembro de 1918, três dias antes do término de seu mandato.

---

\* Artigo recebido em 13 de outubro de 2014 e aprovado para publicação em 31 de outubro de 2014.





A princípio a guerra ecoava distante das Américas e seus efeitos eram pouco percebidos por aqui, o que levou o país, assim como as demais nações americanas, inclusive os Estados Unidos, a optar pela neutralidade. [1]

Ao longo do conflito, contudo, este distanciamento e a conseqüente neutralidade mostraram-se impossível de serem mantidos, em virtude da propagação por todo globo do grave impacto econômico que o conflito causou nas principais nações europeias envolvidas na beligerância, e que eram os principais mercados importadores de produtos agrícolas e insumos primários dos demais continentes e exportadores de bens industriais às nações não industrializadas.

A economia brasileira, à época, era baseada no café, seu principal e quase único produto de exportação, e a guerra provocou enorme baque nestas exportações com graves efeitos negativos para a frágil economia brasileira.

Dois fatos conseqüentes ao conflito arrastaram o Brasil para a guerra. A Inglaterra, principal consumidor do café brasileiro, em função do seu esforço de guerra proibiu a sua importação sob a alegação de que os espaços dos navios mercantes deveriam ser destinados a produtos mais essenciais e vitais. A Alemanha autorizou o torpedeamento de qualquer navio, mesmo os de países neutros, que penetrassem nas zonas de bloqueio, o que tornava vulnerável qualquer mercante brasileiro ao tentar levar mercadorias para França e Grã-Bretanha, seus principais mercados europeus. [2]

Este bloqueio levou ao afundamento do Navio *Paraná* em 5 de abril de 1917, um dos maiores navios da marinha mercante brasileira (9.000 toneladas dw), carregado de café, que mesmo navegando de acordo com as exigências feitas a países neutros foi atacado por um submarino alemão a poucas milhas do Cabo Barfleur, na França, episódio que resultou na morte de três marinheiros brasileiros. [3]

Este afundamento gerou fortes manifestações populares, exigindo uma resposta do governo brasileiro, que resultaram na queda do Ministro das Relações Exteriores Lauro Muller (de origem germânica e favorável à

manutenção da neutralidade brasileira), ataques aos estabelecimentos comerciais e às propriedades de alemães e seus descendentes e culminaram com o rompimento de relações diplomáticas entre o Brasil e o Bloco Germânico em 11 de abril de 1917. [3] [4]

Deve ser ressaltado que a esta altura a guerra já havia definitivamente propagado seus efeitos pelas Américas, tanto que, dias antes do ato brasileiro, em 6 de abril de 1917, os Estados Unidos haviam declarado Guerra ao Império Germânico. [3]

Nos meses seguintes ao rompimento de relações diplomáticas, o governo brasileiro confiscou 45 navios alemães que estavam em portos brasileiros, à guisa de indenização de guerra. Estes navios corresponderam, na ocasião, a um quarto da frota mercante brasileira. [3] Cerca de 600 marinheiros alemães de um total de 1.200, tripulantes destes navios apresados, foram detidos na qualidade de "internados" e recolhidos ao Sanatório Naval de Nova Friburgo, onde a Marinha criou uma infraestrutura para abrigá-los. [5]

A extrapolação ao cenário europeu da Primeira Guerra Mundial levou Ruy Barbosa, que desde 1916 já vinha usando da sua potente oratória para conclamar a sociedade brasileira a se engajar no apoio às nações aliadas, principalmente às suas vítimas de guerra, a enfatizar a necessidade de definição do governo brasileiro diante das agressões sofridas. Em um de seus discursos afirmou: "*A luta, inicialmente, circunscrita entre os impérios centrais e um certo número de Estados europeus, perde o seu caráter primitivo para assumir o aspecto de um conflito declarado entre os princípios da democracia moderna e os princípios da velha autocracia condenada.*" [1]

Ruy liderou a indignação da população contra ao que chamou de neutralidade passiva do governo brasileiro e se associou a vários movimentos destinados a esta causa, com destaque a Liga Brasileira pelos Aliados que, desde o início da guerra, vinha recolhendo doações enviadas à França, mas sem que o nome do Brasil fosse a elas associado.

A Liga Brasileira pelos Aliados foi fundada em 1915, no Rio de Janeiro, por José Veríssimo, Nestor Victor e Olavo Bilac, com o obje-

tivo de promover a causa dos Aliados entre a população brasileira, direcionando sua simpatia a esse grupo de beligerantes. Era formada, basicamente, por ilustres intelectuais e políticos e tinha como presidente honorário o Senador Ruy Barbosa, e como membro do Comitê Executivo e representante no exterior Graça Aranha. [6]

Após várias nações neutras como a Espanha, Dinamarca, Holanda e mesmo sul-americanas como Argentina, Chile e Uruguai terem abertos hospitais em Paris para atender a feridos de guerra mantidos pelas suas populações e colônias na França, a sociedade brasileira sentiu o dever de parrear a este esforço beneficente. Com a liderança da Condessa Carolina da Silva Ramos partiu para a ativação em 29 de maio de 1917 de um Hospital Brasileiro em Paris a ser mantido pela colônia brasileira na França e por doações oriundas do Brasil. Vários eventos beneficentes foram realizados para angariar fundos para o hospital. O ponto alto destes eventos foi o festival organizado pela Liga Brasileira pelos Aliados no Theatro Municipal do Rio de Janeiro em 14/9/1917 com a renda destinada ao Hospital Brasileiro em Paris. Neste concorrido festival, Ruy Barbosa fez memorável discurso sobre a causa aliada que obteve grande repercussão no Brasil e no exterior.

Com as rendas destes eventos e doações obtidas, o Hospital Brasileiro foi montado a Rue de la Pompe em Paris. Sua inauguração teve a presença de Ruy Barbosa. Neste hospital trabalharam vários médicos brasileiros que estavam radicados em Paris, a trabalho ou estudo.



Dr. Paulo do Rio Branco e um auxiliar nas dependências do Hospital Franco-Brasileiro

A direção deste hospital foi dada ao Dr. Paulo da Silva Paranhos, filho do Barão do Rio Branco, nascido e criado em Paris, mas que mantinha dupla nacionalidade, brasileira e francesa. [7]

Seguiram-se ao rompimento de relações vários outros ataques de submarinos alemães aos navios mercantes brasileiros Acari, Guaíba Taquari, Tijuca, Lapa, Macau. [3] [1]

**THEATRO MUNICIPAL**

Esta noite às 8 horas **DISCURSO DO EXMO. CONSELHEIRO RUY BARBOSA**

**GRANDE FESTIVAL**  
pro Hospital Brasileiro em Paris e em  
homenagem ao illustre  
**Conselheiro RUY BARBOSA**

Hymnos dos Alliados  
Prologo de Mefistofele  
Pelo boizo MR. JOURNET  
3º acto da opera  
**AIDA**  
Rosa Raisa — Laffitte — Rimini

Unica representazio da opera  
**I PAGLIACCI**  
VALLIN-PARDO; CHIDI; RIMINI  
Hymnos patriotics pelos artistas DI-GIOVANNI-CRABBE-  
HOYER e pelos côros  
Directores da orchestra BARONI e PAPI  
**PREÇOS**  
Fricas e camarotes de 1ª, 1900; camarotes de 2ª, 600;  
poltronas, 200; balcões A e B, 200; outras filaz, 150; gale-  
rias, A e B, 75; outras filaz, 50000.

Anúncio do Grande Festival em prol do Hospital Brasileiro no Tetro Municipal do Rio de Janeiro

Estes novos ataques acirraram a pressão popular contra a Alemanha, levando o Brasil a declarar guerra à aliança germânica no dia 26 de outubro de 1917 através do reconhecimento pelo Congresso do Decreto nº 3.361, de 26 de outubro de 1917.

O estado de guerra entre a Alemanha e o Brasil enfatizou a colaboração do Brasil com os Aliados. Participe na condição de nação beligerante na Conferencia Interaliada ocorrida em Paris de 20 de novembro a 3 de dezembro de 1917, o Brasil, cotejando suas possibilidades e as necessidades apresentadas pelos demais beligerantes, assumiu compromissos de colaboração assim resumidos: [3]

– Envio da Divisão Naval em Operações de Guerra-DNOG, comandada pelo Contra-Almirante Pedro Max Fernando Frontin, para incorporar-se à esquadra britânica em Gibraltar.

– Envio de aviadores da Marinha e do Exército para serem treinados na Real Força Aérea britânica e, posteriormente, partilhasse de suas missões.

– Envio de uma Missão Médica Militar, composta de cirurgiões militares de carreira e civis comissionados em patentes militares, para atuar em um hospital de campanha no teatro de operações europeu. [1] [3]

O decreto 13092 de 10 de julho de 1918 cria a Missão Médica Especial de Caráter Militar.

*“Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização contida no decreto legislativo nº 3.361, de 24 de outubro de 1917, resolve:*

*Art. 1ª Fica criada, com o intuito de auxiliar o serviço de saúde dos nossos aliados, uma missão medica especial que será enviada à França, em caráter militar, afim de manter um hospital temporário na zona de guerra, enquanto esta durar.*

*Art. 2ª O hospital terá a capacidade máxima de 500 leitos, até que o Governo autorize aumento, si assim julgar necessário...”* [8]

## **PORQUE UMA MISSÃO MÉDICA ESPECIAL DE CARÁTER MILITAR?**

A participação brasileira na Primeira Guerra Mundial teve grande influência do diplomata francês Paul Claudel, nome artístico de Louis Charles Athanaïse Cécile Cerveaux

Prospe. Como ministro de segunda classe ele serviu no Rio de Janeiro entre fevereiro de 1917 e novembro de 1918 e, posteriormente, se tornou renomado poeta e filósofo. Bom diplomata, Claudel, para executar a diretriz política do governo francês de estreitar a cooperação franco-brasileira, exerceu sua influência sobre políticos brasileiros, entre eles o ex-presidente (1902 a 1906) e futuro presidente eleito (1919) Rodrigues Alves, de quem se tornou amigo. De sua articulação nasceram as ideias de possíveis colaborações do Brasil com os aliados, entre elas, através de uma Missão Médica. [9]

Após três anos de uma guerra devastadora, os aliados se encontravam em situação de extrema carência de recursos logísticos, entre estes os de saúde.

Este fato, aliado aos poucos recursos bélicos que o Brasil dispunha para efetivamente contribuir com o esforço de guerra, apontava como adequada e relevante a possibilidade de parte da sua cooperação se desse através de uma Missão Médica.

Esta forma de participação se mostrou também exequível em virtude do principal recurso desta solução, o humano, não apresentar maiores dificuldades em ser mobilizado.

Em 1918 era grande a vinculação intelectual e também afetiva dos médicos brasileiros com a França. Aquele país, à época, era a meca da medicina ocidental, de onde emanava quase todo saber e onde os médicos brasileiros buscavam seus conhecimentos. No meio acadêmico brasileiro, civil e militar, no fim do século XIX e início do século XX, a França era também a fonte das ideias e ideais modernos através do positivismo de Auguste Comte, inspirador dos jovens “científicos” que lapidaram a abolição da escravatura, a proclamação da República e moldaram o Brasil pós-monárquico sob a égide do lema positivista “Ordem e Progresso”. [10]

Este espírito está bem representado nas palavras do Dr. Mário Kroeff, então 1ª tenente médico do Corpo de Saúde da Marinha, integrante da Missão Médica e futuro pioneiro da oncologia no Brasil e primeiro diretor do Instituto Nacional de Câncer. [11]

*“Até no homem comum, havia entusiasmos em poder participar. Daí, senhores, o sen-*

*tido internacional de nossa posição, tomada pela Pátria e por alguns de seus filhos, dispostos a cooperar. Outro motivo colateral assentou em base médico-profissional. Atender pela clínica e pela cirurgia 'larga manu' (em grande escala), na zona de guerra, visando o aperfeiçoamento, para poder servir ainda melhor, lá e alhures. Esse característico predominava na maioria.*

*Havia nos integrantes especial admiração pela escola médica, que a França representava, no mundo de então. Aos jovens, fascinava a cirurgia dos grandes golpes, rápidos e ousados, estancando o sangramento pela compressão dos retalhos. Paris, formando celebridades clínicas e cirúrgicas, era, na época, a Meca da Medicina, onde os nossos mestres iam, de tempo em tempo, nas viagens de estudo, renovar a sua cultura.” [12]*

Esta vinculação e admiração à França eram de tal magnitude que a possibilidade de recrutar voluntários na classe médica brasileira para participar da guerra exercendo a medicina na sua meca foi, sem dúvida, tarefa amena.

O historiador Cristiano de Brum vai mais além na análise das motivações do governo e dos participantes da Missão. Para ele “*ir à guerra e levar médicos ao conflito bélico significava mostrar que a ciência brasileira era capacitada, competente, era o Brasil construindo um hospital no país referência em medicina no período. A Missão, acima de tudo, representava o Brasil tentando se inserir na modernidade internacional pela via da saúde. Se ao participar no conflito mundial através de um corpo médico o Estado procurava projetar a medicina brasileira frente às outras nações, por outro lado, utilizavam-se os médicos da missão com interesses pessoais; pois, participar de um corpo médico-militar, no andamento de um conflito internacional, no velho continente, agregava ao currículo destes indivíduos status e capitais diversos.*” [13] [14]

A observação de Brum não é decerto equivocada. A formação da Missão Médica de caráter militar não obedeceu a lógica de privilegiar os Corpos de Saúde constituídos nas Forças Armada, Marinha e Exército, mas médicos civis.

A classe médica de então era quase que exclusivamente composta de filhos oriundos das mais abastadas famílias do país e, quase todas, com alta representatividade na classe política. Neste contexto, participar da Missão Médica era, sem dúvida, também, uma maneira de galgar prestígio e consolidar carreiras no pós-guerra.

Criada a Missão Médica, sua participação foi limitada em 86 médicos. Este número foi menor que os 200 voluntários oriundos de todos os estados brasileiros.

O próprio Chefe da Missão, o Médico e Deputado José Thomaz Nabuco Gouvêa, em seu relatório ao Ministro da Guerra em janeiro de 1919 admite que o critério para a escolha, não desprezando o valor científico, foi o político, privilegiando-se as indicações oficiais dos estados de maior expressão, ou sejam, São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul. Poucos foram incluídos por indicação de políticos de outros estados, com a ressalva de Nabuco de que foram aceitos desde que fossem apresentadas garantias do valor científico do indicado. [8]

Deputado, cirurgião, professor de Ginecologia e diretor do Hospital da Gamboa, Nabuco de Gouvêa, embora tivesse boa aceitação na classe médica e fosse merecedor da confiança do Ministro da Guerra, General Caetano de Faria, foi escolhido para chefiar a Missão, mais por sua carreira política do que por méritos científicos.

Pela qualificação técnica, pelo prestígio político de suas famílias, ou por ambos motivos, o fato é que vários participantes da Missão, no futuro, realmente ocuparam cargos de prestígio político na República como os de embaixador, presidente do Banco do Brasil, interventores de saúde no Governo Vargas e de diretor do Arquivo Nacional. Outros, por mérito acadêmico, foram membros da Academia Nacional de Medicina, Academia Brasileira de Letras e professores catedráticos das mais ilustres Escolas de Medicina do país. Deste grupo, por exemplo, saiu um dos criadores da Faculdade de Medicina da USP, o Professor Benedicto Montenegro. [15] [14]

Segundo o Dr. Nabuco Gouvêa, o caráter militar da missão, embora maciçamente composta de médicos do meio civil, deveu-



Foto oficial da Missão Médica Especial com o Presidente Wenceslau Brás ao centro

se a dois fatos. Primeiro, embora tivesse motivação humanitária de assistência aos feridos, tratava-se de um ato de guerra, pois suas atividades iriam ser desenvolvidas em um Teatro de Operações de Guerra, e, portanto, em territórios sob administração militar. Segundo, a estrutura militar já largamente estabelecida e conhecida evitaria um número elevado de atos administrativos estabelecendo normas de conduta, criação de cargos, estrutura hierárquica, vencimentos, direitos e deveres e penas disciplinares. Enfim, toda uma estrutura legal para um tipo de missão para a qual não havia precedente no meio civil. [8]

Tendo o Exército Brasileiro se declarado sem condições de enviar uma Força Expedicionária à Europa, enviou uma Missão Militar sob o comando do General Napoleão Felipe Aché. A Missão Médica Especial de caráter militar foi subordinada a esta Missão Militar. [16]

### **A MISSÃO MÉDICA PARTE PARA A FRANÇA**

Em 18 de agosto de 1918, chefiada pelo Dr. Nabuco Gouvêa, comissionado com a patente de coronel, e subordinada ao Gene-

ral Napoleão Felipe Aché, comandante da Missão Militar do Brasil junto ao comando aliado, a Missão Médica partiu da Praça Mauá no Rio de Janeiro no Pacote *La Plata*. O Presidente Wenceslau Brás e cerca de 4 mil pessoas estiveram no cais para assistir o embarque. [17]

Enviada ao teatro de guerra europeu com a finalidade de instalar um hospital, a Missão Médica operaria subordinada ao comando único dos exércitos aliados, assim, uma vez em Paris, seus participantes seriam apresentados ao alto comando francês.

Integravam a Missão 86 médicos aos quais, posteriormente, somou-se um grupo de seis médicos que já estavam em solo francês atuando no Hospital Franco-Brasileiro mantido pela colônia brasileira em Paris, totalizando assim em 92 o contingente de médicos da Missão. Deste grupo 11 médicos eram militares de carreira e os demais civis comissionados militares com patentes que variavam de coronel a 2º tenente. Além dos médicos, integravam a missão 17 acadêmicos de medicina e 16 membros, entre farmacêuticos, pessoal de intendência, de secretaria e contínuos. O contingente da Marinha era de 6 médicos e 2 farmacêuticos e o do Exército de 5 médicos, 1 farmacêutico

e 2 intendentes além de 1 sargento e 30 praças indicados para constituir a guarda do futuro Hospital Brasileiro. O total foi de 131 componentes. [12]

Quinze médicos viajaram acompanhados de suas esposas, que atuariam como enfermeiras de campanha. [18]

### A TRAVESSIA PARA FRANÇA

A escolha do navio que transportaria a Missão Médica Especial teve a participação direta do Diplomata Paul Claudel que colocou à disposição do Brasil a possibilidade de serem utilizados navios de linha franceses com passagens pagas pelo Governo da França. A primeira escolha foi o Vapor *Bagé*, considerado de excelentes condições para a travessia. Como este navio não pode ter sua viagem, já iniciada, interrompida retornando de Santos ao Rio de Janeiro para o embarque da missão, a segunda e definitiva opção foi o Pacote *La Plata* da companhia "Transports Maritimes de Marseille", navio velho e de precário conforto, mas veloz e com tripulação experiente.

A Missão Médica teve viagem atribulada. [8] [12]

Na travessia para Dakar um radiograma determinou ao comandante desviar sua rota e demandar ao porto de Freetown, o que foi interpretado como possível ameaça submarina alemã.

O *La Plata* chegou a Freetown em 29 de agosto e lá permaneceu por cinco dias até conseguir se reabastecer de carvão, em virtude de uma epidemia que assolara a cidade, sobre a qual pouco se sabia e que acometera metade da esquadra inglesa sediada naquele porto e que impedia a faina de abastecimento. Foi necessária a intervenção do Dr. Nabuco Gouveia que se dirigiu por carta ao almirante comandante da Força Naval Britânica para que, finalmente, o *La Plata* fosse carregado para seguir viagem.

Em Dakar a Missão Médica brasileira foi recebida com honras, realizou visitas a hospitais, participou de solenidade em homenagem ao Brasil e de um banquete oferecido pelo Governador francês no seu palácio de governo. [14]

Ao sair de Dakar, mal o barco se fizera ao largo, foi repentinamente infestado por um mal desconhecido, revelando logo o seu caráter epidêmico, era a Gripe Espanhola. A enfermidade grassou entre todos os tripulantes e passageiros, entre eles 1.500 soldados senegaleses que haviam sido embarcados e lotavam o porão do navio.

A epidemia fez várias vítimas fatais entre os soldados senegaleses, e quatro membros da Missão Médica sucumbiram na travessia, o 1º Tenente Médico Scylla Teixeira, 1º Tenente Farmacêutico José Brasil da Silva Coutinho, o 2º Tenente Intendente Octavio Gomes dos Passos e o 2º Tenente Intendente Paulo de Mello Andrade. [12]



A partida da Missão Médica. Jornal "A Época", edição de 19 de agosto de 1918

O navio recebeu ordens para atracar em Oran na Argélia onde toda a tripulação e passageiros desembarcaram, o navio passou por medidas de desinfecção e 16 membros da Missão foram encaminhados para internação hospitalar.

Provocada pelo vírus Influenza A do subtipo H1N1A, a pandemia de Gripe Espanhola promoveu três ondas epidêmicas. A primeira, mais benigna, em agosto; a segunda inicia-se em setembro de 1918 e termina entre os meses de dezembro e janeiro de 1919, tendo sido de extraordinária gravidade, afetando uma grande parte da população mundial e com uma taxa de letalidade de 6% a 8%; e a terceira e derradeira começa em fevereiro e termina em maio de 1919.

Estimativas calculam de 40 a 50 milhões de mortes. Para colocar o número de mortos pela pandemia em uma perspectiva com a Primeira Guerra Mundial, no conflito morreram em quatro anos de sangrentos de combate 15 milhões de pessoas entre militares e civis. No Brasil a pandemia matou 300 mil pessoas, entre elas o Presidente eleito Rodrigues Alves, que não chegou a ser empossado.

A concomitância de datas nos relatórios e artigos publicados sobre a Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG) e sobre a Missão Médica nos permitem concluir que ambas estavam no porto de Dakar entre 5 e 7 de setembro, e, juntas, participaram das solenidades e homenagens ao Brasil feitas pelo governador francês. Não há, contudo, menção explícita sobre este encontro. Destas fontes, pode-se inferir que, ao suspender de Dakar no dia 7, a Missão Médica ainda não havia compreendido o caráter epidêmico e devastador da Gripe Espanhola, que a partir do dia 6 de setembro já se fazia notar entre os componentes da DNOG, mas ainda com sintomas iniciais. Esta cronologia de fatos confere maior dramaticidade a tragédia que se abateu sobre a DNOG a partir do dia 7, e na própria Missão Médica quando já estava em alto mar. A permanência da Missão Médica em Dakar por mais 24 horas talvez pudesse ter contribuído para reduzir o impacto da epidemia nos militares brasileiros. Na DNOG, pelo apoio das equipes de saúde brasileiras, e na própria Missão, que,

se ainda em terra, teria acesso aos recursos da cidade de Dakar e não estaria confinada em um navio superlotado.

A gripe contaminou 95% dos militares brasileiros e ceifou 160 vidas, 156 da DNOG, entre eles 2 dos seus 7 médicos. [3] [8] [19]

## **EM SOLO FRANCÊS**

A Missão Médica chegou à França pelo porto de Marselha em 24 de setembro de 1918. A viagem do Rio a Marselha levou 36 dias para uns e 64 para outros, que ficaram para trás nos hospitais da África. [12]

O Dr. Nabuco Gouveia, acompanhado de pequena comitiva, chegou a Paris em 27 de setembro e, imediatamente, em conjunto com as autoridades militares francesas, começou a estabelecer um plano definitivo de execução prática do apoio de saúde para o qual tinham vindo à França.

Segundo esse plano, a formação sanitária mantida pelos brasileiros seria composta de um serviço de Ambulâncias Cirúrgicas Autopropulsadas (Auto-chir) na linha de frente, evacuando os feridos que tivessem socorrido para um hospital central de 500 leitos, parte deles em barracas a serem adquiridas e montadas na parte externa do hospital.

A Auto-chir brasileira seria constituída de uma grande sala operatória móvel, limpa, ventilada, iluminada, aquecida e de fácil manutenção. Em uma área preparatória havia uma grande autoclave, lavatórios com água fervida, dispositivo de aquecimento e electricidade, salas de radiografia e uma área de internação para cem feridos. [20] [8]

O primeiro passo a ser dado, contudo, era escolher um prédio para a implantação do Hospital Brasileiro. Considerando a expectativa de 500 leitos, os únicos prédios possíveis para esta utilização seriam os dos grandes hotéis de Paris. Consultados os proprietários, estes cobraram pelo aluguel de um ano quantias entre um milhão e um milhão e quinhentos mil francos e a inclusão de uma cláusula contratual de restituição do imóvel no estado anterior à sua adaptação como hospital. Tais custos eram simplesmente insuportáveis pelos recursos disponibilizados pelo governo brasileiro.

A solução veio de uma sugestão do Professor George Dumas, agente de ligação com o governo francês e futuro colaborador no hospital operado pela Missão: instalar o hospital no prédio do extinto colégio jesuíta da Imaculada Conceição na Rue de Vaugirard, onde Charles de Gaulle havia estudado há cerca de uma década. [21]

O local vinha sendo utilizado pelo governo francês sediando organizações militares de menor importância, e, em uma área improvisada, pela Assistência Pública de Paris para internação de pacientes acometidos pela Gripe Espanhola e que levava o nome de Hospital Provisório Vaugirard. [22]

Em visita ao imóvel, Dr. Nabuco Gouvêa rapidamente concordou com a sugestão e viu no imóvel todas as condições para nele instalar o Hospital Brasileiro. O antigo colégio estava em precárias condições de conservação, limpeza e higiene, necessitando de consideráveis e custosas obras de reforma e adaptação à sua nova destinação, mas este custo seria compensado pela cessão gratuita. A concretização da obtenção do imóvel, contudo, não foi tarefa fácil.

Tão logo soube da escolha do prédio pelos brasileiros, os americanos, na busca por um local para instalar seu próprio hospital para receber baixas, imediatamente pressionaram o governo francês para que lhes fosse dada preferência na obtenção daquele imóvel. Tal impasse exigiu grande habilidade diplomática do governo francês que, finalmente, logrou convencer aos americanos que, em virtude dos compromissos e da palavra empenhada, deveriam dar preferência ao Brasil. [8] [14]

A decisão final foi dada em despacho de 21 de outubro de 1918 do ministro da Guerra da França ao diretor de Engenharia do Ministério da Guerra e ao general diretor de Engenharia de Paris.

*“A pedido do governo brasileiro, eu decidi colocar à sua disposição, para configurar um hospital, parte Sudoeste do antigo colégio da Imaculada Conceição, localizado em Paris, Rue de Vaugirard, metade dos quais é ocupada atualmente pelo Hospital Temporário dito “Vaugirard”. As adaptações do local, incluindo o planejamento e o trabalho de construção, será realizado à custa do governo brasileiro*

*sob a direção do Serviço de Saúde brasileiro, a quem o Serviço de Engenharia local deverá prestar a mais ampla assistência. (...)” [8]*

## **IMPACTO DA GRIPE ESPANHOLA NO PLANEJAMENTO DA MISSÃO**

A Missão Médica chegou à França quase simultaneamente com o início da segunda onda da pandemia de Gripe Espanhola, e esta concomitância gerou um último obstáculo, a pretensão brasileira ao prédio da Rue de Vaugirard, já que ele vinha sendo parcialmente utilizado pela Assistência Pública de Paris no acolhimento de vítimas civis da gripe.

A solução deste impasse foi o compromisso dos brasileiros em assumir a assistência de saúde destes e de todo e qualquer paciente civil acometido pela epidemia que a Assistência Pública de Paris julgasse pertinente encaminhar ao seu futuro hospital, arcando com todas as despesas destes tratamentos. Esta oferta foi aceita e, de imediato, foram encaminhados aos cuidados dos médicos brasileiros cerca de 200 pacientes gravemente acometidos pela Gripe Espanhola. [14] [8]

Com a França assolada pela epidemia, todos os planos para o aproveitamento de nossa Missão Médica foram radicalmente mudados. O governo francês receava que a gripe atingisse a retaguarda e, desta forma, as frentes de batalha ficassem sem apoio, o que, evidentemente, causaria o colapso da resistência aliada. A França já convocara 700 médicos somente para combater a doença no interior do país.

O auxílio à Assistência Pública de Paris no atendimento às vítimas da gripe fez despertar nas autoridades militares francesas a ideia, aceita pelos brasileiros, de utilizar parte da Missão Médica no apoio ao esforço do Serviço de Saúde Militar francês no enfrentamento à Gripe Espanhola.

A aceitação desta tarefa foi entusiasmaticamente recebida pelas autoridades francesas, como pode ser observado na carta abaixo enviada ao chefe da Missão Médica, contendo as instruções para o envio de médicos brasileiros às diversas regiões da França.



*“République Française — Ministère de la Guerre – Sous-Secrétariat d’Etat du Service de Santé Militaire – Service du personnel – a N. 37.854 – Paris, le 23 Octobre 1918.”*

*“Senhor coronel! - Tenho a honra de informá-lo que dei instruções ao Director do Serviço de Saúde do Governo Militar de Paris para que as ordens de transporte sejam fornecidas para cada um dos membros das equipes médicas que for colocado à minha disposição para auxiliar os médicos franceses no tratamento de doentes afetados pela epidemia de gripe que atualmente grassa. Os diretores repartirão esses médicos por grandes centros hospitalares onde suas presenças serão um socorro precioso para o serviço de saúde francês. Eu gostaria de expressar a você, e aos médicos da missão brasileira, meu profundo reconhecimento e meu agradecimento por este tão espontâneo ato de solidariedade médica e pelo cuidado que você e a sua equipe dispensarão aos nossos pacientes. – Louis Mourier”. [8]*

A maior parte dos médicos da missão foi, assim, distribuída pelas Províncias, a fim de, imediatamente, prestarem serviço contra a gripe.

O chefe da Missão viu neste emprego dos médicos brasileiros também uma oportunidade de eles entrarem em contato com as linhas de frente e assim familiarizarem-se com as técnicas médico-cirúrgicas empregadas pelo Serviço de Saúde Militar francês, o que, posteriormente, seria útil ao trabalho no Hospital Brasileiro.

O plano inicial traçado pelo chefe da Missão em reunião com seus chefes dos Serviços Gerais previa a retirada progressiva das equipes que estavam nas províncias trabalhando no socorro às vítimas da Gripe Espanhola, destinando-as às formações das frentes de batalha. Mais tarde, após a ativação do hospital, nele iria ser concentrada a maior parte dos membros da Missão Médica. [8]

## **O HOSPITAL FRANCO BRASILEIRO PARA AS VÍTIMAS DA GUERRA**

O acolhimento aos pacientes da Gripe Espanhola e a mobilização de grande parte dos médicos para o combate à epidemia

não impediram o intenso trabalho que se seguiu nas obras de reforma e adaptação do prédio para atuar como hospital.

As obras físicas, embora com os custos ao encargo do governo brasileiro, foram administrativamente assumidas pelo governo francês e supervisionadas pela Direção de Engenharia Militar francesa, o que não eximia o chefe da Missão do acompanhamento diário dos detalhes técnicos, já que se tratava de obra hospitalar. Paralelamente foi feita a aquisição de todo material médico cirúrgico, mobiliário e utensílios hospitalares e de medicamentos, novamente através do governo francês que se utilizou de bônus de requisição, o que garantiu preços razoáveis. [8]

Os integrantes da Missão Médica Militar que se mantiveram em Paris nos preparativos do prédio trabalharam de forma acelerada e eficiente para a instalação do “Hospital Franco Brasileiro para as Vítimas da Guerra”.

O Diário Oficial da União de 16 de outubro de 1918 publicou um telegrama enviado pelo chefe da Missão, Dr. Nabuco de Gouvêa ao Presidente Wenceslau Brás dando conta destes preparativos:

*“Paris – O Serviço de Saúde francês colocou à nossa disposição um magnífico imóvel situado a Rue de Vaugirard que será rapidamente adaptado para receber o hospital brasileiro. Enquanto o hospital não funciona os médicos e cirurgiões da missão foram distribuídos em hospitais militares franceses para fazerem sua aprendizagem de medicina e cirurgia de guerra. Esta equipe foi imediatamente designada para o serviço.*

*Os enfermos de Oran chegarão em poucos dias, completamente curados. Todo material do hospital está solicitado e espero anunciar à Vossa Excelência que a bandeira brasileira tremulará antes de 15 de novembro, em nosso novo hospital. Nabuco de Gouveia”. [23]*

O cuidado em prontificar o hospital até 15 de novembro é explicado pelo fato de esta data ser a da transmissão do cargo de presidente da República, e, assim, sua ativação seria o último ato da gestão de Wenceslau Bras.

Prontificado o hospital, este continha estruturas modernas e bem arranjadas e dis-

punha de salas de operações, enfermarias, salas de curativos, instalações de radiologia, mecanoterapia (fisioterapia), rouparia, refeitório, salão de leitura para os doentes e sala de banhos e duchas. Nos anexos uma cozinha moderna a vapor, uma lavanderia com capacidade para esterilização de roupas e uma grande sala de hidroterapia.

De todos os hospitais mantidos pelos diferentes governos de países que trouxeram à França o concurso precioso de seu auxílio médico, nenhum era mais completo do que o brasileiro, um dos melhores de Paris. Um hospital modelo, segundo o General FÉvrier, inspetor geral sanitário da região. [12]

É digno de nota que, enquanto os outros hospitais montados na França durante a guerra exigiram seis ou mais meses para a sua completa instalação, o Hospital Brasileiro levou apenas um mês e meio para ser ativado.

A competência administrativa da Missão Médica na montagem do hospital também pode ser atestada através do seu desempenho econômico. Tendo partido do Rio de Janeiro com um crédito de cinco milhões de francos para as primeiras instalações, com esse crédito foram pagos os vencimentos dos membros de agosto a dezembro de 1918 e todos os custos com as instalações. Em início de 1919 restava um saldo suficiente para cobrir as despesas com ajudas de custo dos membros que, posteriormente, regressariam ao Brasil e com a manutenção do hospital por algum tempo. [8]

O estabelecimento foi classificado como de primeira classe, em condições de receber feridos de qualquer gravidade, e ficou nivelado ao hospital americano de Neuilly, no dizer dos próprios franceses.

Ao Hospital Brasileiro só foram enviados casos de maior gravidade e, desde a sua ativação, recebeu um número elevado de pacientes mantendo seus 360 leitos sempre ocupados. Nele dirigiam a seção de cirurgia os Coronéis Benedito Montenegro, Mauricio Gudin, Borges da Costa e Torreão Roxo, auxiliados pelos mais jovens: Ernani de Faria Alves, Alfredo Monteiro, Roberto Freire e Pedro Paulo Paes de Carvalho.

O corpo de enfermeiras ficou sob a direção de Mme. Dutreil, que, também, dirigiu

gratuitamente os serviços do hospital da colônia brasileira na Rue de la Pompe. Era constituído por enfermeiras diplomadas pela Cruz Vermelha ou apresentando certificados de trabalhos de idoneidade profissional, fornecidos por autoridades competentes. Um contingente de enfermeiros militares franceses mobilizados auxiliava nos trabalhos pesados [8]

### **A DURAÇÃO DA MISSÃO MÉDICA ESPECIAL E DO HOSPITAL FRANCO BRASILEIRO PARA AS VÍTIMAS DA GUERRA**

As capitulações de Bulgária em setembro e da Turquia em outubro de 1918 foram os primeiros prenúncios de uma vitória final da ofensiva aliada iniciada em agosto. Contudo, até o início de novembro não era claramente percebida a proximidade do fim do conflito, e por esta razão os trabalhos de instalação da Missão Médica se mantiveram em marcha.

Somente a 3 de novembro, com a rendição do Império Austro-Húngaro, tornou-se claro que a resistência Alemã não duraria e que o fim do conflito estaria próximo, o que se concretizou a 11 de novembro de 1918 com a assinatura do armistício.

Por força do armistício, finda a beligerância, era imperativa a dissolução da Missão Médica a curto prazo, pois, embora seu nome sugira uma ideia oposta, sua criação foi um ato de guerra do Brasil com o Império Alemão e seus integrantes, embora na maioria profissionais de saúde constituíam uma força militar combatente.

O armistício, contudo, não encerrou a necessidade do apoio de saúde prestado pelos brasileiros em solo francês.

Os últimos meses que antecederam o armistício foram, particularmente, sangrentos devido ao derradeiro esforço aliado na "ofensiva dos cem dias". Em realidade, todo o ano de 1918 foi de intenso combate. Neste cenário muitas vítimas foram produzidas em pouco tempo. Finda a guerra, já se poderia tratar adequadamente dos feridos.

Por ocasião do armistício havia em Paris cerca de 40 mil feridos demandando cuidados hospitalares. [8]



O Hospital Franco Brasileiro para as Vítimas da Guerra em 1919

Ao cessar o conflito, em virtude de terem sido exauridos seus recursos, a Cruz Vermelha rapidamente desmobilizou a maioria de seus pequenos hospitais, o que, naquele período, ressaltou a importância dos hospitais militares, aí incluído o Hospital Brasileiro.

Sem o apoio político do presidente criador da Missão Médica, Wenceslau Braz, e talvez pelo distanciamento do cenário europeu no pós-armistício, o novo governo brasileiro de Delfin Moreira, empossado em 15 de novembro de 1918, não teve, de imediato, a devida sensibilidade para identificar a necessidade de se manter por mais algum tempo os médicos brasileiros em solo francês. Se não mais através da Missão Médica Especial em caráter militar, dado ao seu aspecto de criação como ato de guerra, mas, talvez, sob nova égide institucional condizente com nova situação de paz, considerando a grande tarefa restante e os altos investimentos feitos para sua ativação, já que irremediavelmente perdidos.

O novo ministro da Guerra, o General Alberto Cardoso do Aguiar, em início de janeiro de 1919 determinou ao Dr. Nabuco Gouvêa o imediato regresso ao Brasil de todos os membros da Missão Médica e começou a exonerá-los. Ao General Napoleão Aché determinou o recebimento e embarque para o Brasil de todo acervo do hospital e a prestação de contas dos gastos feitos pela Missão Médica, com o recolhimento de eventual saldo.

Essa aparente incompreensão motivou o chefe da Missão a apresentar as seguintes observações ao ministro da Guerra. *“Parece que no Rio de Janeiro a impressão de todo mundo foi que a assinatura do armistício em 11 de novembro suspendia, como que por encanto, as consequências do estado de guerra. De tal forma que as missões deveriam*

*regressar ao Brasil, os hospitais fecharem-se. Os exércitos se desmobilizarem e a vida retomara imediatamente seu cunho normal dos tempos de paz. Quem, porém, se acha na Europa, perto dos acontecimentos, verifica, muito ao contrário, que só lenta e progressivamente se fará essa volta ao estado normal. Os feridos foram, precisamente nos últimos dias, que precederam ao armistício, numerosíssimos, porque a resistência alemã era tenacíssima, tão tenaz que membros do Governo supunham que ela prosseguisse, a despeito do desfalecimento da Áustria e mais potências aliadas ao grupo dos impérios centrais. Esses feridos não iam se restabelecer com a simples assinatura do armistício”.* [8]

Estas observações, se não produziram o efeito total pretendido, pelo menos atenuaram o ímpeto inicial de fazer retornar ao Brasil toda a Missão Médica logo após ao armistício, ultrapassando uma fase sensível e pertinente a qualquer mobilização, a desmobilização.

Em final de fevereiro, o ministro da Guerra recua um pouco da sua decisão anterior e admite que caso o hospital ainda seja imprescindível na recuperação de feridos franceses este poderia ainda ser mantido, mas todo o serviço médico deveria ser entregue, exclusivamente, aos médicos da Marinha e do Exército, entre os membros da Missão Médica, e aos que compunham a Missão Militar do Exército.

Posteriormente foi dada a autorização de permanência de parte dos membros da Missão Médica oriundos do meio civil, e cada chefe dos Serviços Gerais teve a oportunidade de indicar e manter na França dois auxiliares. Os demais receberam ordens de regressar.

Esta retirada dos médicos brasileiros gerou grande consternação dos chefes dos serviços de saúde franceses, e inúmeros pedidos pela manutenção deste pessoal foram apresentados ao chefe da Missão, que os repassou ao governo brasileiro. O governo brasileiro finalmente autorizou adicionar ao quantitativo anterior a permanência de mais cinco médicos na França. [12]

Na data oficial do término oficial a Missão Médica Especial em caráter militar, 19 de fevereiro de 1919, o Hospital Franco Brasileiro para as Vítimas da Guerra ainda tinha sob seus cuidados 360 pacientes baixados em diversas clínicas.

O hospital ficou sob a chefia do Coronel-Médico Rodrigo de Araújo Aragão Bulcão que pertencia à Missão Militar junto aos aliados e não à Missão Médica. [16] [19]

Na internet foi encontrado o relato de um combatente francês da Primeira Guerra Mundial, o Sargento Rene Cails, que, gravemente ferido em combate, teve a face desfigurada. Esteve internado no Hospital Brasileiro de 9 de janeiro a 3 de novembro de 1919, onde, após várias cirurgias, lhe foi devolvida uma aparência satisfatória, o que lhe permitiu retomar uma vida normal no pós-guerra. [24]

Este relato dá certeza de que o hospital esteve ativo até o fim de 1919.

O jornal *O Paiz* em sua edição de 11 de outubro de 1919 noticia que o governo brasileiro iniciou o processo de doação das suas instalações do Hospital Franco Brasileiro para as Vítimas da Guerra e todo seu precioso material à Faculdade de Medicina de Paris, mas somente em 16 de julho de 1920 a Comissão de Finanças do senado francês aprovou os recursos necessários ao recebimento do hospital e sua adaptação em um Serviço de Cirurgia da Universidade de Paris. [25] [26]

## O RECONHECIMENTO

Após a integração do hospital à Universidade de Paris, nele foi montada a melhor clínica cirúrgica da Escola Médica, confiada a seu mais afamado professor, Pierre Duval.

A Universidade de Paris deu o nome de médicos brasileiros da Missão Médica a muitas enfermarias do hospital homenageando aos que lá prestaram seus serviços aos combatentes franceses. [27] [12]

Vários médicos da Missão Médica foram agraciados com a Comenda da Legião de Honra e com o Título de Oficial da Instrução Pública da França. [15]

O Conselho da Faculdade de Medicina da Universidade de Paris realizou visita oficial ao Hospital Brasileiro em 22 de janeiro de 1919. O Professor Roger, decano da faculdade, disse as seguintes palavras ao Dr. Nabuco Gouveia:

*“Prestastes à França um serviço eminente, e no espaço de poucas semanas fizeste o milagre de criar este hospital de primeira ordem cujos serviços são prestados a 300 feridos ou doentes e que bem pode servir de modelo a muitas das nossas organizações.”* [15]

Em resposta a uma consulta do ministro das Relações



Placa alusiva à Missão Médica Especial colocada no Jardim do Hospital de Vaugirard

Exteriores da França sobre a contribuição oferecida pelos brasileiros, o subsecretário de Estado do Serviço de Saúde Militar, Louis Mourier, dirigiu a seguinte exposição: “*A Missão Médica desempenhou um esforço notável para que o Hospital que ela organizou pudesse estar em condições de participar utilmente no tratamento dos feridos, tombados no curso das últimas operações. Efetivamente, esse estabelecimento foi instalado com extrema rapidez, a tempo de assegurar aos militares em tratamento o máximo conforto e possibilidades de cura. Pode assim receber um número elevado de doentes. Conta atualmente com 360 leitos ocupados. O pessoal médico e cirúrgico da missão se mostrou, em todos os momentos, à altura de sua tarefa.*” [12]

A 6 de novembro de 1919 o Conselho da Faculdade de Medicina da Universidade de Paris aprovou uma moção de caloroso agradecimento ao Governo do Brasil por ter doado, sem encargo de espécie alguma, o Hospital Brasileiro.

A Universidade de Paris se retirou do hospital em 1968 que, desde então, é administrado pela Assistência Pública-Hospitais de Paris-AP – HP.

Hoje, no Jardim do Hospital de Vaugirard, existe um parque inaugurado em 1994 com área 7.070 m<sup>2</sup> que liga a Rue de Vaugirard a Rue Vaugelas. Nele foi colocada uma placa alusiva aos oitenta anos de presença da Missão Médica Brasileira.

## REFERÊNCIAS

[1] BRASIL, E. B. A. O Brasil na I GM. *História Militar do Brasil*, 15 dezembro 2013. Disponível em: <<http://cadete.aman.ensino.eb.br/histgeo/HistMildoBrasil/Br1GM/Br1GM.htm#inicioPg#inicioPg>>.

[2] WILSON, H.W. & HAMMERTON, J.A. (EDS). The great war: the illustrated history of the First World War vol. V. In: \_\_\_\_\_ *The great war: the illustrated history of the First World War* -ISBN-10: 1582790264. Londres: Tradi Press international; Reprint edition (Dec 1999), 1999.

[3] MARTINS, H. L. Participação da Marinha Brasileira na Primeira Grande Guerra, O Brasil na Guerra. In: MARINHA, S. D. D. D. *História Naval Brasileira, Vol. Quinto, Tomo I B*. Rio de Janeiro: Marinha do Brasil, 1997.

[4] FONSECA DE CASTRO, ADLER HOMERO. O Brasil na 1ª Guerra Mundial e a DNOG. *Grandes Guerras, Artigos do front*, 12 maio 2014. Disponível em: <[http://www.grandesguerras.com.br/artigos/text01.php?art\\_id=68](http://www.grandesguerras.com.br/artigos/text01.php?art_id=68)>.

[5] BOTELHO, JANAINA. O Sanatório Naval em Nova Friburgo – O Caso do Campo de Internação – Parte VII. *História e Memória de Nova Friburgo*. Disponível em: <[http://historiadefriburgo.blogspot.com.br/2010/05/o-sanatorio-naval-em-nova-friburgo-o\\_09.html](http://historiadefriburgo.blogspot.com.br/2010/05/o-sanatorio-naval-em-nova-friburgo-o_09.html)>. Acesso em: 12 maio 2014.

[6] PIRES, L. C. A *Liga Brasileira pelos Aliados e o Brasil na Primeira Guerra Mundial*. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH. São Paulo: [s.n.]. Julho 2011.

[7] FRANÇAISE, R. Le Brésil et la première guerre mondiale dans les collections de l'ECPAD. *Les archives de la SPCA sur le Brésil*, 12 maio 2014. Disponível em: <<http://centenaire.org/sites/default/files/references-files/bresil.pdf>>.

[8] BRASIL, D. O. D. U. D. 1. D. M. D. 1. Relatório enviado pelo chefe da Missão Médica Especial em caráter militar ao ministro da Guerra. *Jus Brasil*, 2 junho 2014. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1748983/pg-14-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-14-03-1919/pdfView>>.

[9] REYNAUD-PALIGOT, C. Paul Claudel au Brésil: un diplomate face à l'altérité brésilienne. In: UNIVERSITÉ DE FRANCHE-COMTÉ, 1.-1. J. 2. *Claudel politique*. Lons-le-Saunier: Aréopage, 2009. pp. 375-382.

[10] BANDEIRA DE MELLO, R. R. P. *A militância do Apostolado Positivista do Brasil em favor da abolição da escravidão por intermédio de opúsculos e correspondências (1881-1888)*. Anais do XV Encontro Regional de História da ANPUH Rio. [S.l.]: [s.n.].

[11] BRASIL, M. D. S. INCA relação de ex-diretores. Disponível em: <[http://www.inca.gov.br/conteudo\\_view.asp?id=237](http://www.inca.gov.br/conteudo_view.asp?id=237)>. Acesso em: 22 maio 2014.

[12] KROEFF, M. Missão Médica Militar- Discurso proferido na Academia Brasileira de Medicina Militar. *Boletim Informativo da Academia Brasileira de Medicina Militar*, Rio de Janeiro, v. VI, n. NÚMERO 1, pp. 426 a 446, 16 janeiro 1968. Discurso proferido na Academia Brasileira de Medicina Militar pelos 50 anos da Missão Médica.

[13] BRUM, CRISTIANO HENRIQUE DE. Entre o interesse nacional e os interesses individuais: considerações iniciais sobre a missão médica brasileira na França durante a grande guerra (1918-1919). *I Encontro de Pesquisas Históricas da PUCRS*, 24 maio 2014. Disponível em: <<http://ephipucrs.wordpress.com/st-9-historia-da-saude/>>. Acesso em: 15 junho 2014.

[14] BRUM, C. E. D. *O Interventor da Saúde, Trajetória e pensamento médico de Bonifácio Costa e sua trajetória no Departamento Estadual de Saúde do Rio Grande do Sul*. Universidade do Vale dos Sinos. São Leopoldo. 2013.

[15] 99ª Seção especial da Camara Municipal de São Paulo em Homenagem so Dr. Benedicto Montenegro. *Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOSP) – Poder Executivo*, São Paulo, 16 setembro 1962, p. 38. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/4739976/pg-38-poder-executivo-diario-oficial-do-estado-de-sao-paulo-dosp-de-16-09-1962/pdfView>>. Acesso em: 17 junho 2014.

[16] GIORGIS, L. E. C. José Pessoa e a 1ª Grande Guerra. *Informativo Guararapes*, Resende, fevereiro 2013. Disponível em: <[http://www.ahimtb.org.br/guarara\\_20\\_2013.htm](http://www.ahimtb.org.br/guarara_20_2013.htm)>.

[17] A partida da Missão Médica. *A Notícia*, Rio de Janeiro, nº 2226, 19 agosto 1918. 1-Capa. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>>. Acesso em: 10 junho 2014.

[18] MONTEIRO, M. Especial 100 anos da I Guerra, Um hospital brasileiro em Paris. *Zero Hora, Caderno Proa*, 28 junho 2014. Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/proa/noticia/2014/06/um-hospital-brasileiro-em-paris-4536781.html>>.

[19] BENTO, C. M. O EXÉRCITO E MARINHA NA 1ª GUERRA MUNDIAL (1914-18). *Informativo Guararapes*, Resende, 2014. Disponível em: <<http://www.ahimtb.org.br/ahimtb/EBM-B1GM.htm>>. Acesso em: 7 julho 2014.

[20] GUNEPIN, F.-X. E. A. HISTOIRE DES SCIENCES MÉDICALES. [S.l.]: Bibliothèque interuniversitaire de Santé, v. TOME XXXVI - N° 2 , 2002. pp. 162-164. Disponível em: <<http://www.biusante.parisdescartes.fr/sfhm/hsm/HSMx2002x036x002/HSMx2002x036x002x0157.pdf>>. Acesso em: 15 junho 2014.

[21] HILAIRE, Y.-M. "L'éducation religieuse de Charles de Gaulle", article dans Charles de Gaulle, la jeunesse et la guerre 1890-1920 [Colloque], Plon, 2001. *Charles de Gaulle.org*, 15 maio 2014. Disponível em: <<http://www.charles-de-gaulle.org/pages/l-homme/dossiers-thematiques/1890-1940-la-genese/jeunesse-et-formation/analyses/l-education-religieuse-de-charles-de-gaulle.php>>.

[22] LISTE des Hôpitaux du Gouvernement Militaire de Paris, complémentaire, auxiliaires, bénévoles. *Historix*. Disponível em: <<http://tsovorp.org/histoire/Sources/HopType.php>>. Acesso em: 16 junho 2014.

[23] BRASIL, D. O. D. U. D. 1. D. O. D. 1. Telegrama Diário Oficial da União, Distrito Federal. *Jus Brasil*, 6 junho 2014. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1954196/pg-20-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-16-10-1918/pdfView>>.

[24] CAILS, R. Une vie. *Une Vie: Rene Cails (1897 -1978)*. Disponível em: <<http://danielcails.com/blessure.html>>. Acesso em: 12 maio 2014.

[25] FRANÇAISE, R. S. *Planejamento de Adaptação do Hospital Militar Brasileiro em serviço de Cirurgia da Universidade de Paris*. Ata da Comissão de Finanças de 31 de julho. Paris: Senado da França. 1920. p. Processo Verbal nº 66.

[26] O Hospital Brasileiro na França. *O Paiz*, Rio de Janeiro, 11 outubro 1919. 2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>>. Acesso em: 16 junho 2014.

[27] DELAVIERRE, P. L'hôpital de Vaugirard: des origines à nos jours. *Histoire des Sciences Médicales*, Paris, 2, n. Tome XII, 1978. 153 a 161. Disponível em: <<http://www.biusante.parisdescartes.fr/sfhm/hsm/HSMx1978x012x002/HSMx1978x012x002x0153.pdf>>.

# Estratégias para produção de um inventário nacional do patrimônio cultural subaquático

**Gilson Rambelli**

*Coordenador do Laboratório de Arqueologia de Ambientes Aquático (LAAA-UFS), Professor do Departamento de Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe (DAR-UFS) e Bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq – Nível 2.*

**Daniel Martins Gusmão**

*Capitão-Tenente (T), Especialista em História do Brasil pela Universidade Federal Fluminense. Atualmente é mestrando do Programa de Pós-Graduação em Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe (Proarq) e membro do Laboratório de Arqueologia de Ambientes Aquático (LAAA-UFS).*

## RESUMO

O Patrimônio Cultural Subaquático brasileiro, que é pouco conhecido da sociedade, necessita ser protegido das depredações que é vítima, sobretudo os restos de embarcações que naufragaram ao longo dos últimos cinco séculos ao longo da costa marítima do Brasil. As entidades públicas, como a Marinha do Brasil (MB) e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), responsáveis pela tutela do patrimônio arqueológico nacional passaram a adotar estratégias para a preservação dos sítios arqueológicos formados, principalmente, por cascos e artefatos soçobrados. Neste artigo serão abordadas as principais diretrizes e práticas que vêm norteando os esforços para a proteção do Patrimônio Cultural Subaquático brasileiro.

**PALAVRAS-CHAVE:** Patrimônio Cultural; Arqueologia Subaquática; Gestão

## ABSTRACT

The Brazilian Underwater Cultural Heritage, that is little known of society needs to be protected from the depredations that is victim, in special the remains of shipwreck resulting from the last five centuries along the sea coast of Brazil. The public entities, such as the Navy of Brazil and the Institute for National Artistic and Historical Heritage responsible for guardianship the national archaeological heritage have adopted strategies for the preservation of archaeological sites formed mainly by ship hulls and shipwreck artifacts. In this article will be discuss the main guidelines and practices that have been guiding efforts to protect the Brazilian Underwater Cultural Heritage.

**KEYWORDS:** Cultural Heritage, Underwater Archaeology, Management.

Os sítios arqueológicos formados pelos restos de uma, ou mais, embarcação naufragada também são chamados de *sítios de naufrágios*, estes por sua vez são considerados como espaços importantes de serem estudados, pois representam testemunhos materiais – únicos e não renováveis – dos acidentes com embarcações que ocorreram ao longo do tempo e do espaço.

\* Artigo recebido em 23 de abril de 2014 e aprovado para publicação em 4 de novembro de 2014.

Representam a cultura material da história trágico-marítima e podem estar localizados totalmente nos ambientes aquáticos, submersos; no limite deste com a superfície; ou inteiramente em superfície (RAMBELLI, 2002).

Como parte integrante do patrimônio comum da humanidade, este conjunto de bens culturais encontra-se constantemente ameaçado devido ao rápido progresso que vem ocorrendo nas técnicas de mergulho e exploração submarina. Estima-se que existam mais de três milhões de navios naufragados para serem descobertos, espalhados pelo fundo dos oceanos.

Para exemplificar, num curto período de tempo, entre 1824 e 1962, o *Dictionary of disasters at sea*<sup>1</sup> enumera 12.542 navios comerciais e vasos de guerra perdidos no mar em todo o mundo. Há ainda outros tipos de sítios arqueológicos submersos desassociados aos sítios de naufrágios, como o Farol de Alexandria submerso, no Egito, conhecido como a Sétima Maravilha do mundo antigo, bem como as ruínas de inúmeras aldeias neolíticas nos lagos alpinos e no Mar Negro.

O navio sueco de guerra, *Vasa* (figura 1), naufragado em 1628 em Estocolmo, em sua viagem inaugural e resgatado em 1961, é um

dos mais emblemáticos exemplos de interesse científico e público do patrimônio cultural subaquático. O Museu do *Vasa* recebe mais de 1.000.000 de visitantes por ano<sup>2</sup>.

A costa brasileira possui uma extensão de aproximadamente 8.500km, e o Brasil exerce jurisdição sobre a exploração e o aproveitamento dos recursos naturais existentes tanto na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) quanto na sua plataforma continental, esta última cujos limites chegam a ultrapassar as 200 milhas náuticas. Esse imenso cenário marítimo (figura 2), além de possuir riquezas naturais, possui depositado em seu leito os restos de um número ainda desconhecido de naufrágios ocorridos desde o início do século XVI. Neste ponto, cabe salientar que o Brasil:

“(...) está pleiteando, junto à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), a extensão dos limites de sua Plataforma Continental, além das 200 milhas náuticas (370 km), correspondente a uma área de 963 mil km<sup>2</sup>. Após serem aceitas as recomendações da CLPC pelo Brasil, os espaços marítimos nacionais poderão atin-



Figura 1 – Proa do *Vasa* (2004). Autor: Nick Lott O<sup>3</sup>



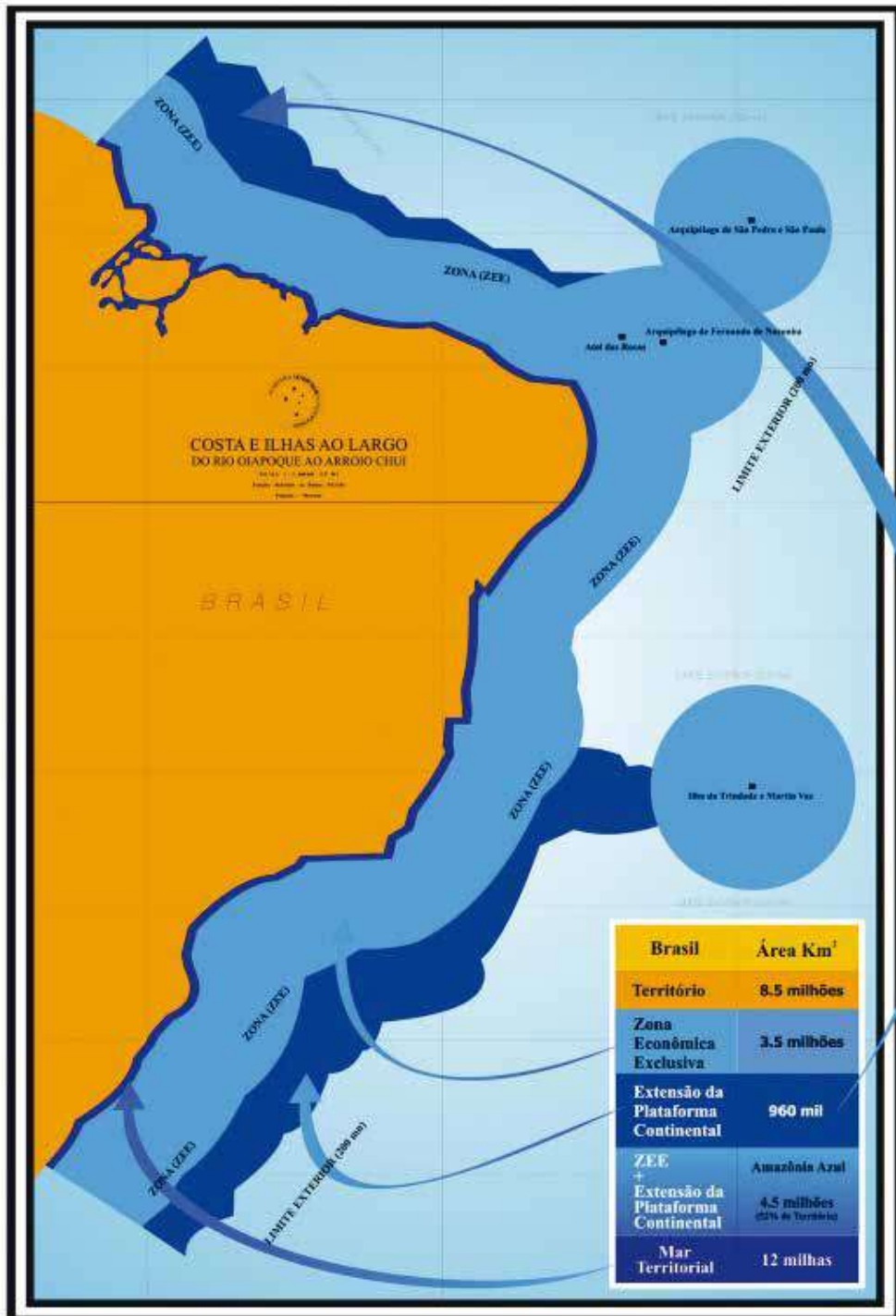


Figura 2 – O cenário marítimo trata-se de uma extensa área oceânica, adjacente ao continente brasileiro, que corresponde a, aproximadamente, 52% da nossa área continental e que, devido à importância estratégica, às riquezas nela contidas e à imperiosa necessidade de garantir sua proteção, a Marinha do Brasil, buscando alertar a sociedade sobre os seus incalculáveis bens naturais, sua biodiversidade e sua vulnerabilidade, passou a denominá-la “Amazônia Azul”, cuja área é um pouco menor, porém em tudo comparável à “Amazônia Verde”.

gir aproximadamente 4,5 milhões de km<sup>2</sup>, o que corresponde, aproximadamente, à metade do território terrestre nacional, ou, ainda comparando as dimensões, a uma nova Amazônia. Em outras palavras, a nossa última fronteira “está sendo traçada no mar”. É o que a Marinha vem chamando de Amazônia Azul, na tentativa de tentar alertar a sociedade da importância, não só estratégica, mas também econômica, do imenso mar que nos cerca”<sup>4</sup>.

A crescente acessibilidade do homem ao ambiente aquático facilitou o contato com o patrimônio cultural subaquático e permitiu que pilhagens, destruições e explorações com fins comerciais desses conjuntos de bens acontecessem. No Brasil e no Mundo, infelizmente, há exemplos de intervenções danosas realizadas sobre este acervo, feitas por empresas, que visam às vendas e/ou se indenizarem por compensações financeiras pelos objetos e artefatos recolhidos que possam agregar valor econômico.

A complexidade de alguns sítios arqueológicos de naufrágios, se comparados a outros tipos de sítios, pode ser considerada como verdadeira *cápsula do tempo* (RAMBELLI, 2002; 2003), que guardam em conjunto a cultura material de uma determinada sociedade em um determinado momento, constituindo-se em preciosa fonte de estudo que permite ao pesquisador inferir sobre diversos aspectos das vivências pretéritas. O conjunto de destroços e artefatos que compõem o contexto de deposição de um *sítio de naufrágio*, inclusive sua carga, é considerado patrimônio cultural subaquático. Até os dias atuais, o interesse pelos navios naufragados, principalmente pelo valor da carga que transportavam, alimenta o sonho de enriquecimento ou de fama de caçadores de tesouros que em suas ações acabam por depredar os sítios arqueológicos submersos em busca de objetos de valor em detrimento de todas as informações que apresentam esses sítios em seus mais variados contextos arqueológicos.

Cabe ressaltar que a Organização das Nações Unidas (ONU), desde 1982, celebrou-se um tratado multilateral, que define e codifica conceitos do direito internacional referente

a assuntos marítimos que é a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)<sup>5</sup>. Os Artigos 149 e 303 da referida Convenção se referem, especificamente, ao patrimônio cultural subaquático, impondo aos Estados Partes, do qual o Brasil é signatário, a obrigatoriedade de proteger esses sítios arqueológicos. E foram esses artigos, considerados de importância para a humanidade, por abordarem sobre um tema que diz respeito a todos, que deram origem a Convenção sobre a Proteção do Patrimônio Cultural Subaquático, de 2001, da Unesco<sup>6</sup>, do qual o Brasil ainda não é signatário.

Compete destacar o Artigo 22 da Convenção da Unesco:

“Com vista a garantir a adequada implementação da presente Convenção, os Estados Partes criarão serviços competentes ou reforçarão os existentes, se for caso disso, com o objetivo de criar, manter e atualizar um inventário do patrimônio cultural subaquático (grifo nosso), garantir de forma eficaz a proteção, a preservação, a valorização e a gestão de tal patrimônio, assim como a investigação científica e o ensino pertinente”<sup>7</sup>.

No Brasil, o patrimônio cultural subaquático pertence à União e é protegido pela Lei nº 7.542, de 26 de setembro de 1986, modificada pela Lei nº 10.166, de 27 de dezembro de 2000. A Marinha do Brasil (MB) e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) vêm trabalhando em parceria e adotando medidas em conjunto visando a melhor proteger esse patrimônio. Entre as medidas pode-se destacar a elaboração, com apoio da Sociedade de Arqueologia Brasileira (SAB), de um substitutivo ao Projeto de Lei que tramita no Senado (PLC- 45), e dispõe sobre o patrimônio cultural subaquático, bem como a continuação dos entendimentos para assinatura, pelos dois órgãos federais, de um Acordo de Cooperação Técnica que visa à proteção do patrimônio cultural subaquático no Brasil.

Na Academia vêm sendo produzidos, desde 1992, trabalhos pioneiros que visam a não só implantar oficialmente esse domínio da Arqueologia enquanto ciência, mas também

catalogar, identificar, avaliar e contextualizar esse importante patrimônio cultural. Nesse sentido, as pesquisas realizadas vêm colaborando para a produção de um Inventário Nacional do Patrimônio Cultural Subaquático, tendo se iniciado com o Programa Carta Arqueológica Subaquática do Baixo Vale do Ribeira (RAMBELLI, 2003; SCATAMACCHIA, 2005), que inventariou os sítios submersos, com ênfase na região de Cananeia, litoral Sul do Estado de São Paulo.

Nesta linha de formulação de estratégias em prol do conhecimento do patrimônio cultural subaquático destacam-se também os trabalhos desenvolvidos no Nordeste do Brasil, tais como a “Carta Arqueológica Subaquática de Sergipe: inventário sistemático do patrimônio cultural subaquático”, através do Laboratório de Arqueologia de Ambientes Aquáticos da Universidade Federal de Sergipe (LAAA-UFS) (RAMBELLI, 2009), e a “Carta Arqueológica dos naufrágios do litoral de Pernambuco: de 1503 a 1600” (RIOS & VALLS, 2010). Os projetos de cartas arqueológicas visam a inventariar o patrimônio cultural subaquático, servindo como mecanismo de conhecimento, proteção e gestão em prol do patrimônio público. O patrimônio pertence a todos! Ninguém tem o direito de explorá-lo em benefício próprio!

O Iphan tem participado das iniciativas de capacitação de seu pessoal em programas de treinamento em Arqueologia Subaquática

no Brasil e no exterior, e oficializou no último Congresso da Sociedade de Arqueologia Brasileira, realizado em Aracaju, em 2013, a criação de um centro nacional de referência nessa temática, com sede em Sergipe.

No âmbito da MB, uma das medidas visando contribuir com a Autoridade Marítima na proteção do patrimônio cultural submerso é a catalogação de aproximadamente mais de 2.125 naufrágios ocorridos até a primeira metade do século XX, por meio de pesquisas em fontes primárias e secundárias, contendo informações que permitem conhecer ou estimar sua localização. Elaborado a partir de diversos fundos documentais, bibliográficos e cartográficos, o referido catálogo apresenta-se distribuído por Estados (figura 3), com dados pormenorizados que visam a avaliar seu potencial arqueológico e auxiliar os representantes da Autoridade Marítima na identificação, localização e proteção dos sítios de naufrágios.

Esta importante ferramenta de gestão do patrimônio cultural subaquático brasileiro é um primeiro passo na sistematização para a produção de um inventário nacional, que em conjunto com os trabalhos de pesquisa desenvolvidos junto às universidades fomentará uma conscientização marítima nacional preservacionista.

Em conjunto com esta atividade, a MB vem qualificando e aperfeiçoando os recursos humanos existentes nos programas de



Figura 3 – distribuição dos naufrágios distribuídos por Estados.

pós-graduação, no Brasil e no exterior, em Arqueologia cujo enfoque se dê com o desenvolvimento de projetos de estudos em ambientes aquáticos.

Os esforços que estão sendo realizados para a produção de um Inventário Nacional do Patrimônio Cultural Subaquático brasileiro vêm de encontro com as premissas da Convenção da Unesco para a Proteção do Patrimônio Cultural Subaquático, por mais que o país não tenha aderido à Convenção oficialmente.

Enquanto se debate a harmonização das licenças para mergulhadores científicos, a Autoridade Marítima brasileira já define "Mergulho Científico"<sup>8</sup> e sua aplicação no território nacional. As diretrizes para os inventários do

patrimônio subaquático, baseados em modelos levados adiante por diversos países, proporcionados pela Unesco, poderão ser adotadas pela MB e pelo Iphan para o registro dos sítios arqueológicos encontrados em águas jurisdicionais brasileiras, ressaltando que nos projetos de carta arqueológica existente no País já se elabora formulário de campo de sítios de naufrágios bastante detalhados.

No campo do patrimônio cultural subaquático, as estratégias das entidades públicas brasileiras têm sido promissoras buscando maior aproximação entre a Arqueologia e a sociedade, no intuito de criar uma conscientização marítima nacional em prol desse patrimônio que, apesar de ainda pouco conhecido, é público.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

HOCKING, Charles. *Dictionary of disasters at sea during the age of steam*. Londres: Lloyd's Shipping Register, vol. 2, 1969.

RAMBELLI, G. *Arqueologia até debaixo d'água*. São Paulo: Maranta, 2002.

\_\_\_\_\_. *Arqueologia subaquática do baixo Vale do Ribeira*, 2003. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP: Museu de Arqueologia e Etnologia da USP, São Paulo, 2003.

\_\_\_\_\_. *Projeto de pesquisa: Carta arqueológica subaquática de Sergipe: inventário sistêmico do patrimônio cultural subaquático*. 2009.

SCATAMACCHIA, Maria Cristina Mineiro. Arqueologia no Baixo Vale do Ribeira. In: *Revista Navigator: subsídios para história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, nº 1, pp. 57-68, jun. 2005.

RIOS, C. VALLS, M. Carta arqueológica dos naufrágios do litoral de Pernambuco – de 1503 a 1600. In: *Navigator, Subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2010, Vol. 6, Nº 12.

Norma da Autoridade Marítima (Normam) nº 15. Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas (DPC), 2011.

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, Montego Bay, Jamaica: ONU. Disponível em: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm). Acesso em 16 ago. 2013.

Convenção da Unesco para a Proteção do Patrimônio Cultural Subaquático. Paris: Unesco, 2001. Conforme: <http://www.unesco.org/new/pt/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/official-text/>. Acesso em 16 ago. 2013.

<sup>1</sup> HOCKING, Charles. *Dictionary of disasters at sea during the age of steam*. Londres: Lloyd's Shipping Register, vol. 2, 1969.

<sup>2</sup> Conforme: <http://www.vasamuseet.se>. Acesso em 15 ago. 2013.

<sup>3</sup> Fonte: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:The\\_Wasa\\_from\\_the\\_Bow.jpg?uselang=pt](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:The_Wasa_from_the_Bow.jpg?uselang=pt). Acesso em 10 out. 2013.

<sup>4</sup> Marinha do Brasil: [https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/hotsites/amz\\_azul/html/definicao.html](https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/hotsites/amz_azul/html/definicao.html). Acesso em 18 nov. 2013.

<sup>5</sup> Conforme: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm). Acesso em 16 ago. 2013.

<sup>6</sup> Conforme: <http://www.unesco.org/new/pt/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/official-text/>. Acesso em 16 ago. 2013.

<sup>7</sup> Idem.

<sup>8</sup> Norma da Autoridade Marítima (Normam) nº 15/Diretoria de Portos e Costas (DPC), 2011.

# Documento

**DOCUMENTO:** Navios-Mineiros Varredores Classe C

**LOCALIZAÇÃO:** Arquivo da Marinha

# Navios-Mineiros Varredores Classe C

## Cláudia Lúcia Ferreira Vasconcellos

Graduanda em História pela Universidade Federal Fluminense e estagiária do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Em 1932 a Marinha do Brasil lançou um Programa Naval que tinha por objetivo a melhoria dos meios navais brasileiros e o desenvolvimento da engenharia naval para a construção em território nacional. Dentre os resultados deste Programa destacou-se a construção dos Navios-Mineiros Varredores Classe C, posteriormente transformados em corvetas/contratorpedeiros.

Porém, apenas em 1936, com o projeto do Engenheiro Júlio Regis Bittencourt para o Monitor *Parnaíba*, que aproveitava as capacidades melhoradas do novo Arsenal de Marinha, o programa de construção nacional foi posto em prática.

Os Navios-Mineiros Varredores Classe C *Carioca* e *Cananeia* foram lançados ao mar em outubro de 1938 e incorporados em 1939. Em outubro do ano seguinte foi a vez do *Camocim*, construído em uma fileira do Arsenal velho, e dos Navios *Cabedelo*, *Caravelas* e *Camaquã* – construídos na Ilha das Cobras, ao lado dos contratorpedeiros de Classe M – os quais foram incorporados à Esquadra em 1940. A construção dos quatro últimos Classe C foi seis meses mais rápida que a dos dois primeiros, demonstrando maior maturidade e experiência do Arsenal.

Mais tarde, durante a Segunda Guerra Mundial, os Navios-Mineiros Classe C foram adaptados ao serviço antissubmarino e classificados como corvetas, prestando escolta a comboios de navios mercantes que trafegavam no Atlântico.

Na fotografia nº 1, datada de 25 de abril de 1939, é possível ver a construção de *Cabedelo* e *Caravelas*, em primeiro plano; o

*Camaquã* na fileira à esquerda e, em segundo plano, os contratorpedeiros *Greenhalgh*, *Marcílio Dias* e *Mariz e Barros*. O prédio do almoxarifado do Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (Atual Edifício Gastão Motta) é visto logo atrás dos contratorpedeiros Classe M. O Edifício Tamandaré é visível no plano de fundo, assim como a Igreja da Candelária e o prédio da Central do Brasil.

Na fotografia nº 2, que data de 6 de junho de 1939, o Navio-Mineiro Varredor *Carioca* é retratado no processo de docagem no Dique Santa Cruz, localizado na parte oeste da Ilha das Cobras. À direita é possível ver o prédio onde funcionava a administração do Dique e alojamento das praças, hoje pertencente à Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Mais tarde, no dia 16 de setembro de 1939, o *Carioca* foi incorporado à Esquadra.

Na fotografia nº 3, datada de 20 de julho de 1940, observamos os seis navios-mineiros varredores de Classe C em formatura durante a cerimônia de lançamento do Contratorpedeiro *Marcílio Dias* e batimento de quilha dos Contratorpedeiros *Amazonas* e *Araguaia*. Percebe-se grande quantidade de civis e militares na Ilha das Cobras observando os navios.

Tais fotografias são fontes de valor inestimável que demonstram o esforço da Marinha do Brasil em modernizar sua produção e a origem de parte dos navios que participaram das importantes operações da Campanha do Atlântico na Segunda Guerra Mundial. Atualmente tal acervo iconográfico encontra-se sob a guarda da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha no Arquivo da Marinha.



Dozeis Tecnologia Naval e Marinha  
Técnicas, técnicas e assuntos

1. Introdução

2. Objetivos

3. Metodologia

4. Resultados

5. Conclusões

6. Referências

7. Anexos