

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 Eduardo Monteiro Lopes

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Vice-Almirante (Ref^o-EN) Armando de Senna Bittencourt

Departamento de História

Capitão de Corveta (T) Carlos André Lopes da Silva

Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão de Fragata (T) Fábio Bittencourt Quirino

REVISTA NAVIGATOR

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^o-EN) Armando de Senna Bittencourt
CC (T) Carlos André Lopes da Silva
CT (T) Ricardo dos Santos Guimarães
CT (IM) Marcello José Gomes Loureiro
1T (T) Daniel Martins Gusmão
1T (RM2-T) Renato Jorge Paranhos Restier Junior
1T (RM2-T) Fabíola Maria da Silva Chagas

CONSELHO CONSULTIVO

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

INDEXADA POR / INDEXED BY

Sumários de Revistas Brasileiras
www.sumarios.org

EQUIPE EDITORIAL

Diretor

CMG (Ref^o) Milton Sergio Silva Corrêa

Editor

1T (RM2-T) Renato Jorge Paranhos Restier Junior

Organização do dossiê

Prof. Dr. Francisco Carlos Teixeira da Silva

Identidade Visual

Edna Costa

Editoreção Eletrônica

Felipe dos Santos Motta

Capa

Felipe dos Santos Motta

Revisão

Manuel Carlos Corgo Ferreira

Revisão em inglês

Capitão-Tenente (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.17 (jun. 2013)

Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2011-
v.7: 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 O BRASIL NAS GRANDES GUERRAS DO SÉCULO XX

9 **Apresentação do Dossiê**

Francisco Carlos Teixeira da Silva (Org.)

Renato Jorge Paranhos Restier Junior

11 **A alta mortalidade da pandemia espanhola na divisão naval em operações de guerra em 1918**

Wladimir J. Alonso

Cynthia Schuck-Paim

G. Dennis Shanks

Francisco Eduardo Alves de Almeida

22 **A Marinha entre guerras: o esforço de reconstrução da autonomia operacional**

Sylvio dos Santos Val

42 **O “inverno do descontentamento” na propaganda de preparação para Segunda Guerra em Recife**

Karl Schurster

59 **O fim do mundo começou no mar: os ataques do Submarino U-507 ao litoral sergipano em 1942**

Dilton Cândido Santos Maynard

Raquel Anne Lima de Assis

69 **Submarinos alemães ou norte-americanos nos malafogados de Sergipe (1942-1945)?**

Luiz Antônio Pinto Cruz

Lina Maria Brandão de Aras

ARTIGOS

87 **Temperança a bordo: o Reverendo Metodista Daniel Kidder e sua pregação contra o consumo do álcool durante suas viagens pelo Império do Brasil**

Sergio Willian de Castro Oliveira Filho

97 **A tipologia da Fragata Portuguesa no século XVII: Interrogações e propostas**

Tiago Miguel d'Oliveira Xavier Conde Fraga

- 109 ***A furore Normannorum libera nos, Domine: a invasão dos vikings à Inglaterra de Alfred, o Grande (século IX)***
Isabela Dias de Albuquerque

RESENHA

- 121 **A Gênese da Profissão Naval**
Carlos André Lopes da Silva
Resenha de ELIAS, Norbert. The Genesis of the Naval Profession. Dublin: University College Dublin Press, 2007

DOCUMENTO

- 125 **Histórico dos Comboios da Segunda Guerra Mundial 1939-1945**



Capa – Encouraçado *Minas Gerais*, navio incorporado pela Marinha do Brasil em 1910, foi durante décadas capitânea da Esquadra brasileira. Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.



4ª Capa – Ataque a submarino com bombas de profundidade durante a Segunda Guerra Mundial. Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Apresentação

As duas guerras mundiais são o pano de fundo que envolvem as discussões do dossiê da 17ª edição da Revista *Navigator*. A Primeira e a Segunda Guerra Mundial representam dois grandes pontos de inflexão no mesmo século, pois marcaram profundas transformações em diferentes sentidos nas diversas sociedades do novecentos.

Esses conflitos, a despeito de exaustivamente estudados, ainda reservam muitas lacunas pouco aproximadas pela historiografia. Com o dossiê desta edição, intitulado "O Brasil nas Grandes Guerras do século XX", propõe-se um debate acerca da participação do Brasil nos maiores eventos bélicos da história. Para além das temáticas militares – bastante privilegiadas pela historiografia militar e política –, os olhares enfocaram no impacto dessas tragédias nas sociedades e culturas da época, como as memórias das populações das áreas de naufrágios, as alterações no cotidiano das cidades e o jogo de poder nos discursos propagandísticos que insuflavam diferentes reações populares frente aos ataques submarinos.

Com o objetivo de manter e ampliar parcerias, estreitando os laços entre a revista e os diferentes núcleos de produção de conhecimento histórico, o dossiê foi organizado pelo Prof. Dr. Francisco Carlos Teixeira da Silva. O leitor se deparará com cinco artigos que abordam temáticas que circunscrevem um período da história de nosso país que vai da Primeira à Segunda Guerra Mundial.

Na seção *Artigos*, Sergio de Oliveira disserta sobre as impressões de um viajante estrangeiro, o Reverendo Metodista norte-americano Daniel Kidder, quando em viagem ao Brasil. O artigo analisa as características discursivas das literaturas de viagens, a constituição desse gênero narrativo-descritivo no século XIX, descreve os relatos de Kidder sobre suas experiências em diferentes localidades brasileiras entre 1838 e 1840 e sua pregação contra o consumo de álcool a bordo dos navios que percorriam o território do Império. Na sequência, o pesquisador português Tiago Miguel d'Oliveira nos oferece um trabalho de arqueologia náutica, analisando as características de uma fragata portuguesa do século XVII – a *Fragata Santo Antônio de Tanná* afundada no Quênia, o único vestígio arqueológico deste modelo de navio encontrado até o momento –, relacionando o paradigma de construção naval português com

o cenário de rivalidades marítimas dos séculos XVI e XVII. Encerrando essa seção, Isabela Dias de Albuquerque apresenta diferentes interpretações sobre as expansões escandinavas no medievo, analisa a importância da navegação para esses povos e suas técnicas e, por fim, a invasão da Inglaterra no século IX.

The Genesis of the Naval Profession de Norbert Elias finalmente chega à *Navigator* em forma de resenha. Carlos André Lopes da Silva debruça-se sobre a obra desse sociólogo alemão publicada em 2007 pela *University College Dublin*, onde analisa a formação da profissão naval na Inglaterra entre os séculos XVI e XIX.

Finalmente, acompanhando a temática do dossiê, André Gomes descreve o *Histórico dos Comboios da Segunda Guerra Mundial 1939-1945*, enfatizando os elementos que tornam essa fonte histórica sobre a participação brasileira na Campanha do Atlântico imprescindível para os estudiosos deste tema.

Ampliar o espaço dialógico é um dos grandes objetivos da *Navigator*. Nessa perspectiva, a revista foi novamente enriquecida com trabalhos de pesquisadores de diferentes núcleos de produção de conhecimento histórico, resultando, então, numa edição cujo dossiê é formado por trabalhos originais e os demais artigos apresentam multifacetadas temáticas que contribuem para a ampliação da historiografia militar e naval. Boa leitura!

CONSELHO EDITORIAL

Dossiê O Brasil nas Grandes Guerras do Século XX

Francisco Carlos Teixeira da Silva (Organizador)
Renato Jorge Paranhos Restier Junior

Wladimir J. Alonso
Cynthia Schuck-Paim
G. Dennis Shanks
Francisco Eduardo Alves de Almeida

Sylvio dos Santos Val

Karl Schurster

Dilton Cândido Santos Maynard
Raquel Anne Lima de Assis

Luiz Antônio Pinto Cruz
Lina Maria Brandão de Aras



Reprodução de cartaz do Departamento de Imprensa e Propaganda (Acervo: J. Cinquini), que compõe a exposição permanente do Navio-Museu *Bauru*.

Apresentação do Dossiê

Francisco Carlos Teixeira da Silva

É doutor em História Social pela Universidade de Berlin/UFF e pós-doutor pela Universidade Técnica de Berlin e USP e pela Universidade Livre de Berlin. Foi professor titular de História Moderna e Contemporânea, da Universidade do Brasil/UFRJ. É professor conferencista da Escola Superior de Guerra na área de Segurança Internacional e professor emérito da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército em Estratégia Internacional. Articulista do Jornal das Dez, GloboNews e consultor de várias empresas na área de relações internacionais.

Renato Jorge Paranhos Restier Junior

É primeiro-tenente do Quadro Técnico Temporário da Marinha, mestre em História Política pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro, especialista em História Militar pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, pesquisador do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha e sócio titular do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.

As duas guerras mundiais inauguraram tragicamente o século XX. Não apenas devido ao desenvolvimento tecnológico dos instrumentos de destruição, ou a “tecnologia da morte” segundo o historiador inglês Eric Hobsbawm, mas também pelo envolvimento de grandes massas militares e civis nesses eventos, típica guerra total clausewitziana. Mais no segundo do que no primeiro desses conflitos, os teatros de operações se alargaram sobremaneira, antigos e novos paradigmas estratégicos e táticos dialogaram constantemente com as novas máquinas de guerra, tesouros foram exauridos, populações exterminadas e um novo mundo mais adiante surgiu.

O Brasil foi pioneiro na América do Sul a participar efetivamente dessas hecatombes planetárias, enviando na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) uma força naval (Divisão Naval em Operações de Guerra) para cruzar o Atlântico e proteger uma área entre a África e a entrada da Europa. Na Segunda Guerra Mundial (1939-1945), sua participação foi mais intensa devido ao perigo a nossa costa representado pelos ataques dos submarinos das forças do Eixo – especialmente os alemães.

O dossiê desta edição da *Navigador* intitulado “O Brasil nas Grandes Guerras do Século XX” apresenta um debate que extrapola os assuntos estratégico-militares, pois aponta para questões vinculadas aos impactos na sociedade dos perigos da guerra no mar, e os debates políticos em torno da preparação das forças navais brasileiras.

Inaugura o dossiê um artigo conjunto e multidisciplinar, envolvendo pesquisadores das áreas de saúde e história. Utilizando documentos oficiais produzidos pela Divisão Naval em Operações de Guerra e por autoridades senegalesas, Wladimir Alonso, Cynthia Schuck-Paim, G. Dennis Shanks e Francisco Alves de Almeida analisam o impacto da pandemia *influenza* – mais conhecida como a gripe espanhola – naquela divisão, representando, ao mesmo tempo, o primeiro contato da população brasileira com essa doença.

No contexto do “entre-guerras”, Sylvio Val aborda as limitações materiais da Esquadra brasileira naquele período, enfatizando os reflexos da atuação do Brasil no primeiro conflito mundial sobre os debates político-estratégicos e as iniciativas para o reaparelhamento naval nos anos de 1930 por meio da retomada da construção nacional.

Já com o Brasil imerso na Segunda Guerra Mundial, Karl Schuster analisa a importância estratégica de Pernambuco para o teatro de operações do Atlântico, o impacto da guerra no cotidiano do Recife e as transformações na estrutura propagandística no período de preparação do Brasil para a guerra, com vista a alarmar a população e arrebanhar jovens para aquele conflito.

Dilton Maynard e Raquel Anne L. de Assis discutem o horror que os naufrágios ocorridos entre Sergipe e Bahia causaram na população dessas áreas, a preocupação do Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda de Sergipe em divulgar as notícias desses acontecimentos, bem como o despreparo das autoridades locais para lidar com tamanha tragédia. O artigo apresenta ainda um importante perfil social dos naufragos utilizando fontes de diferentes naturezas, como os pertences encontrados junto aos corpos.

Encerrando o dossiê, Luiz Antônio P. Cruz e Lina Maria B. Aras apresentam uma reflexão sobre as interpretações sociais construídas em torno dos torpedeamentos em Sergipe. Apoiados em refinado aparato teórico, discutem as divergentes opiniões que surgiram na época sobre a autoria dos ataques – se submarinos eixistas ou aliados –, o uso político das mesmas pelas antagônicas instâncias de poder locais e a constituição das memórias populares sobre os afundamentos.

O dossiê “O Brasil nas Grandes Guerras do Século XX” propõe ao leitor outras abordagens sobre a participação brasileira nos dois maiores conflitos da humanidade, oferecendo novos caminhos para futuras investigações.

A alta mortalidade da pandemia espanhola na divisão naval em operações de guerra em 1918*

Wladimir J. Alonso

Graduado em Ciências Biológicas pela Universidade de São Paulo (USP), mestre em Zoologia pela USP, doutor em Epidemiologia e Zoologia pela Universidade de Oxford no Reino Unido (UK). Pesquisador do Fogarty International Centre no National Institute of Health em Bethesda, EUA. Diretor da Origem Consultoria Científica.

Cynthia Schuck-Paim

*Graduada em Biociências pela USP, mestre em Ecologia (USP), doutora em Comportamento Animal e Eto-
logia Cognitiva pela Universidade de Oxford (UK). Possui estágio de pós-doutorado em Biologia Evolutiva
e Economia Experimental pela Universidade de Oxford e em Psicologia Experimental pela USP. Diretora da
Origem Consultoria Científica.*

G. Dennis Shanks

*Graduado em Medicina pela Southwestern Medical School, mestre em Saúde Pública pela Tulane School
of Public Health. Diretor do Army Malaria Research Institute em Brisbane, Austrália. Professor de Ciên-
cias da Saúde na Universidade de Queensland, Austrália. Pesquisador Sênior do Departamento de Zoolo-
gia da Universidade de Oxford (UK).*

Francisco Eduardo Alves de Almeida

*Graduado em Ciências Navais pela Escola Naval. Graduado em História com distinção magna cum laudae
pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. É mestre em História (UFRJ) e doutor em História Comparada
(UFRJ). Membro Emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil. Professor de Estratégia e
História Naval da Escola de Guerra Naval.*

Tradução: Francisco Eduardo Alves de Almeida

RESUMO

A experiência naval com a pandemia de influenza de 1918 durante a Primeira Guerra Mundial permanece pouco explorada apesar de sua importância na difusão global do vírus e do interesse epidemiológico em populações isoladas e relativamente homogêneas. O surto pandêmico que atingiu a Divisão Naval em Operações de Guerra (Dnog) é particularmente interessante em razão de sua severidade e do fato de que essa foi a única divisão naval latino-americana atuante na guerra. O objetivo desta pesquisa é estudar os padrões de morta-

ABSTRACT

The naval experience with the 1918 pandemic during World War I remains underexplored despite its key role on the pandemic is global diffusion and the epidemiological interest of isolated and relatively homogeneous populations. The pandemic outbreak in the Brazilian naval fleet is of particular interest both because of its severity and the fact that it was the only Latin American military force deployed to war. The objective is to study the mortality patterns of the pandemic in the Brazilian fleet sent to patrol the West African coast in 1918.

* Artigo recebido em 6 de maio de 2013 e aprovado para publicação em 17 de maio de 2013.

lidade da pandemia na Dnog em patrulha na costa oeste africana em 1918. São investigadas as mortalidades nos navios além de postos, graduações e ocupações baseadas nas fontes oficiais e nas estatísticas de mortes gerais do Arquivo da Marinha.

PALAVRAS-CHAVE: 1918, Brasil, influenza, Marinha, Dnog, pandemia

We investigated mortality across vessels, ranks, and occupations based on official population and mortality records from the Brazilian Navy Archives.

KEYWORDS: 1918, Brazil, influenza, navy, pandemic

PRÓLOGO

O presente artigo foi publicado originalmente no *Journal of Influenza and Other Respiratory Viruses*, dos Estados Unidos da América em fevereiro de 2012. Os direitos de publicação foram cedidos especificamente à *Revista Navigator* em maio de 2013, pela John Wiley & Sons/Blackwell, editora da revista norte-americana detentora dos direitos.

INTRODUÇÃO

A Grande Guerra de 1914-1918 teve a segunda maior taxa de mortalidade de qualquer guerra em números absolutos (depois da Segunda Guerra Mundial), provocando aproximadamente 9,2 milhões de mortes em combate em todas as frentes. Ainda que ofuscada pela guerra, a pandemia de influenza que varreu o globo entre 1918 e 1919 provocou mais mortes nos últimos meses da guerra que o total de mortes em conflitos durante o período abarcado por toda a guerra. As estimativas de mortalidade baseadas nos dados registrados apontaram para aproximadamente 20 a 50 milhões de mortes em todo o mundo causadas pela pandemia¹ em um tempo em que a população mundial era estimada em 1,8 bilhão de pessoas (um quarto do que existe hoje), fazendo com que a pandemia de 1918 seja considerada uma das crises mais devastadoras em saúde pública em tempos recentes.

A influenza é uma doença altamente contagiosa viral típica transmitida por meio de aerossóis produzidos por pessoas infectadas durante o processo de tosse ou espirro ou por contato direto com secreções nasais ou superfícies contaminadas com o vírus transmissor². Em razão de a influenza ser transmitida facilmente de pessoa a pessoa em ambientes confinados ou repletos de pessoas, a grande massa de combatentes em trincheiras, campos militares e na-

vios-transporte na Primeira Guerra Mundial criou o ambiente ideal para a rápida disseminação da doença. A pandemia de 1918 foi também especialmente mortal entre as forças armadas devido a que, em contraste com a influenza sazonal que afeta predominantemente crianças e idosos, a maior parte das vítimas foi causada entre os adultos jovens saudáveis.³

A disseminação desta doença não somente incapacitou milhões de militares, mas a massiva movimentação de pessoas durante a guerra também foi um elemento crítico na rápida transmissão global do vírus. Navios-transporte de tropas e comboios navais contribuíram para a rápida difusão da pandemia nos continentes. Mesmo assim, com a exceção de algumas cuidadosas descrições do deflagrar da pandemia de 1918 em alguns navios dos Estados Unidos da América, Austrália e Nova Zelândia, existem poucos artigos envolvendo a experiência naval com a pandemia de influenza de 1918 (também chamada de espanhola).⁴ A análise dos padrões de mortalidade em populações isoladas e relativamente homogêneas (em termos de idade, ocupação, condição de saúde e de vida), tais como aquelas de divisões navais, poderá fornecer chaves-explicativas sobre a dinâmica e o impacto dessa e futuras pandemias. O propósito deste estudo é investigar a pandemia influenza na Dnog, uma força consistindo de oito navios (dois

cruzadores *scout*, quatro destróiers, um transporte tênder e um rebocador) enviados para patrulhar a costa noroeste da África em 1918. A Dnog representou a única força naval latino-americana que teve parte ativa no conflito e foi a maior força militar brasileira atuante no hemisfério norte.⁵

Em maio de 1918 a Dnog suspendeu do Rio de Janeiro sob o comando do Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin. Apesar de atacada por um submarino alemão no dia 25 de agosto, a travessia foi tranquila. A divisão chegou em Freetown na Serra Leoa no dia 9 de agosto, onde permaneceu até 23 de agosto, e alguns navios docaram em Dacar no Senegal em 26 de agosto, onde permaneceriam por alguns dias para descanso e reparos. No entanto logo depois da chegada em Dacar a pandemia influenza atingiu os navios⁶, infectando cerca de 90% das tripulações de alguns navios⁷. Muitos dos infectados morreram e foram enterrados lá mesmo em Dacar. Serão descritos os padrões de mortalidade na Dnog, investigando a dinâmica temporal de mortalidade e as diferenças potenciais entre os navios, condições de trabalho e postos e graduações das tripulações atingidas.

METODOLOGIA

Estudo da População

Os dados sobre as tripulações dos navios da Dnog foram diretamente transcritos dos documentos oficiais disponíveis nos Arquivos da Marinha no Rio de Janeiro⁸ e das listas compiladas por João do Prado Maia (referência v). O estudo das tripulações incluiu todos os membros listados em 17 de junho de 1918 a bordo dos cruzadores “Rio Grande do Sul” e “Bahia” e dos quatro destróiers “Parahyba”, “Rio Grande do Norte”, “Piauhy” e “Santa Catharina”. Entradas contendo o nome, ocupação militar e o navio de cada membro foram tabuladas e verificadas para evitar inconsistências. Em 17 de junho, o tênder “Belmonte” e o rebocador de alto-mar “Laurindo Pitta” ainda não haviam suspendido do Rio de Janeiro e a compilação de suas informações foi organizada

posteriormente por Prado Maia (referência v). Esse autor mencionou a possibilidade de nomes duplicados nas últimas listas (em razão das tripulações designadas para outros navios poderem ter estado no “Belmonte” e no “Laurindo Pitta” em algum período até a volta da divisão ao Brasil), assim todos os dados foram rechecados e cruzados. Duplicações verdadeiras foram consideradas nas que existia um cruzamento entre nome, sobrenome e ocupação militar. Dessa forma, houve 98 e 6 indivíduos listados no “Belmonte” e no “Laurindo Pitta”, respectivamente, que já constavam das listas de outros navios. A presença de duplicações no “Belmonte” foi posteriormente confirmada pela observação de que este navio tinha 100 marinheiros a mais que os outros dois cruzadores, apesar de esses últimos navios terem a mesma capacidade. Dessa forma, todas as duplicações foram excluídas das listas de tripulações de “Belmonte” e “Laurindo Pitta”.

Mortalidade

As informações históricas sobre mortalidade motivadas pela pandemia influenza (dados individuais, datas e locais das mortes) foram confirmadas pelos registros oficiais de mortalidade da Dnog⁹ e de autoridades senegalesas¹⁰, assim como de registros oficiais diários lançados pelos oficiais que se encontravam a bordo dos navios. Todos os dados de mortalidade foram rechecados e cruzados das fontes disponíveis para se determinar se existiam inconsistências. Naqueles casos no qual a data da morte não era a mesma em diferentes relatórios, foi assumido que a data mais correta seria aquela obtida diretamente dos relatórios oficiais diários. Os relatórios produzidos pelas autoridades senegalesas¹¹ também indicaram a localização das mortes (se a bordo dos navios ou em hospitais de Dacar) de todos os indivíduos que morreram entre setembro e outubro de 1918. Apesar de as causas da morte não terem sido citadas nos arquivos de mortalidade examinados, os relatórios diários feitos pelos oficiais da divisão incluíram as listas daqueles que morreram da pandemia. Dessa forma foram examinados esses relatórios para se determinar quais

foram as mortes atribuídas inequivocamente a pandemia.

Ocupações Militares

Estudos prévios indicaram a existência de diferenças potenciais entre oficiais e praças em termos de morbidez e mortalidade resultantes de um número de moléstias e doenças infecciosas, incluindo a influenza¹². Dessa forma, a análise dos dados foi conduzida por oficiais e praças da divisão. Pesquisas anteriores também apontaram uma prevalência maior e severidade de algumas moléstias entre fogueistas, dada a intensa natureza física de suas atividades, geralmente sob altas temperaturas em ambientes confinados¹³. Assim as tripulações foram divididas em dois grupos, os fogueistas (aqueles designados para guarnecer as caldeiras e transportadores de carvão para as fornalhas) e os marinheiros de convés (aqueles que não eram oficiais nem fogueistas, não considerando suas ocupações ou postos), de modo a se investigarem diferenças potenciais entre esses dois grupos.

Resultados

Existiam 1.527 homens (nenhuma mulher) a bordo da divisão que seguiu para Dacar (339, 351 e 356 em cada um dos cruzadores e tândem; 102, 107, 109 e 109 em cada um dos quatro destróiers, 36 no rebocador e 18 sem um navio especificado). Apesar de não estar disponível uma precisa descrição da idade de cada indivíduo e do tempo na carreira, as idades típicas variavam entre 22 e 35 anos no caso dos oficiais e de 16 a 40 anos de idade para os praças.¹⁴ A maioria

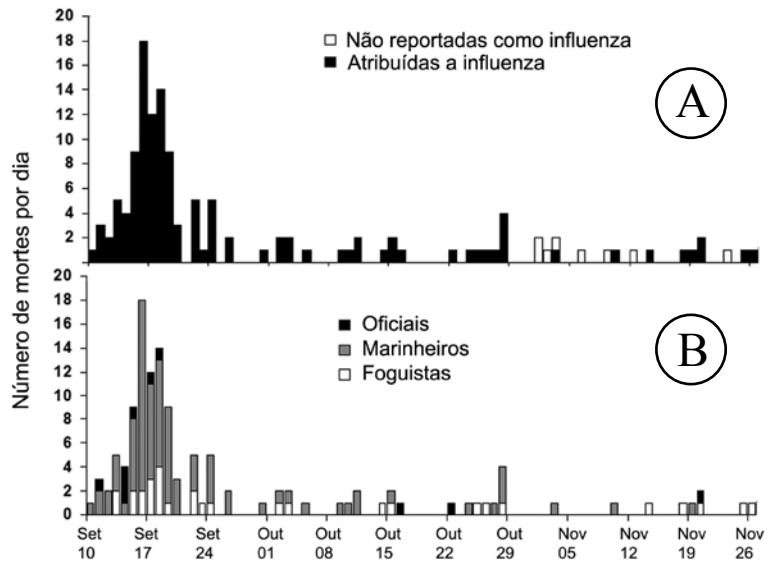


Figura 1 – A distribuição temporal de A: número total de mortes na Dnog de 10 de setembro a 26 de novembro de 1918 (a data da última morte confirmada por influenza), onde barras negras e brancas representam mortes por gripe espanhola e outras causas, respectivamente e B: do número de mortes por influenza entre oficiais, marinheiros e fogueistas.

dos tripulantes era descendente de imigrantes portugueses ou afro-brasileiros, como revelado pela análise dos sobrenomes nas listas das tripulações: os sobrenomes de 97,2% dos tripulantes tinham origem portuguesa (escravos libertos tinham frequentemente sobrenomes de seus ex-proprietários, assim seus descendentes também tinham sobrenomes portugueses), seguidos de italianos (0,7%), espanhóis (0,5%) ou sobrenomes de outros grupos étnicos (1,6%).

A primeira morte pela gripe espanhola ocorreu no dia 10 de setembro, sugerindo que as primeiras infecções ocorreram entre o fim de agosto e o início de setembro. Nos dias seguintes, o número de mortes aumentou muito rapidamente, com a mortalidade atingindo um ápice (18 mortes em um mesmo dia) no dia 16 de setembro, menos de uma semana após a primeira morte (figura 1). Similarmente a mortalidade rapidamente diminuiu de 18 de setembro até 26 de setembro, mantendo-se estável com uma ou duas mortes por dia até o fim de novembro. Ao final, um total de 157 homens (10,2%) da divisão morreram até o fim da comissão e

Postos	Mortes pela espanhola	Mortes totais (espanhola e outras causas)	Total de tripulantes
Oficiais	10 (6,8%)	10 (6,8%)	146
Marinheiros	85 (7,7%)	106 (9,6%)	1.107
Foguistas	30 (10,8%)	41 (14,7%)	278
Total	125 (8,2%)	157 (10,2%)	1.531

Tabela 1 – Número de mortes da pandemia influenza espanhola e de todas outras causas (mortes de pandemia influenza e aquelas onde não pode ser estabelecida a causa) entre oficiais, praças e foguistas a bordo da Dnog. As taxas de mortalidade estão indicadas nos parênteses.

volta ao Brasil, dos quais 125 mortes (8,2%) tiveram a pandemia de influenza descrita como causa de morte nos relatórios oficiais diários escriturados pelos oficiais dos navios (tabela 1 e barras negras na figura 1A). As últimas mortes confirmadas de influenza ocorreram em novembro de 1918, com relatórios prévios sugerindo que o restante das mortes (barras brancas na figura 1) ocorreram por outras moléstias, tais como beribéri¹⁵ (uma doença causada por falta de vitamina B1) e malária¹⁶, assim como por acidentes a bordo¹⁷. A distribuição temporal dos números das mortes por influenza foi similar ao padrão geral descrito para cada navio separadamente (figura 2).

Apesar de a maior mortalidade (por influenza e outras causas) ter sido verificada no destróier “Santa Catharina”, com aproximadamente 18% de sua tripulação, o navio mais atingido pela pandemia foi o destróier “Parahyba”, onde aproximadamente 14% dos homens a bordo morreram da pandemia espanhola (figura 3). A mortalidade pela pandemia foi também extremamente alta em outros navios, variando de 13% (destróier “Santa Catharina”) até 4% do navio menos afetado, o destróier “Rio Grande do Norte” (figura 3). A figura 3 mostra que todos os navios estavam próximos ou acima de sua lotação máxima (como indicado pelos índices de lotação de cada unidade, calculados dividindo-se o total de tripulantes pela lotação máxima registrada). Entretanto não existe associação óbvia entre as diferenças observadas na mortalidade entre os navios e suas tripulações, índices de lotação ou proporção relativa de oficiais, praças e foguistas a bordo (correlações bivariantes: $P > 0,05$ em todos os casos).

Da mesma forma, não existem diferenças nas rotas percorridas ou nas classificações técnicas dos navios que pudessem explicar as diferenças observadas nos índices de mortalidade (os navios com o maior e menor índice de mortalidade foram ambos destróiers com as mesmas especificações

técnicas e capacidades, e ambos seguiram as mesmas rotas para Dacar).

Diferenças na proporção de mortes foram, no entanto, observadas entre oficiais, foguistas e marinheiros de convés (figura 4). Os foguistas foram o grupo mais afetado, com aproximadamente 10,8% desse grupo tendo morrido pela pandemia influenza (espanhola) e aproximadamente 15% de todos

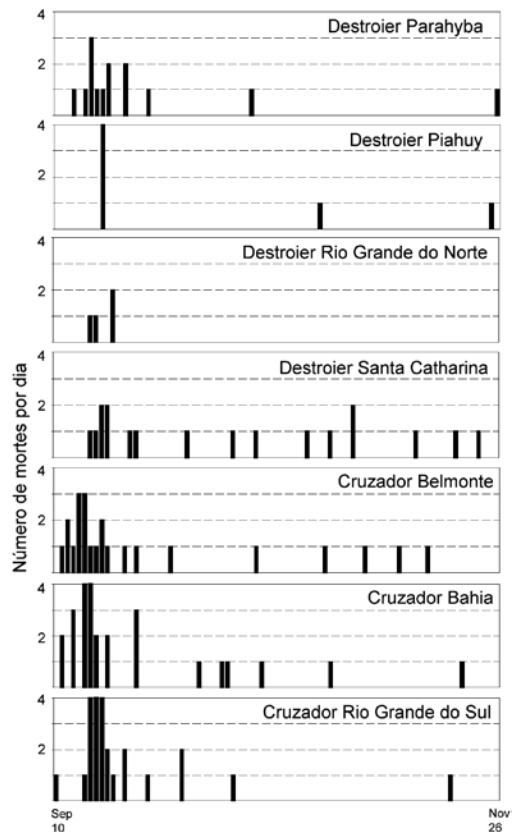


Figura 2 – Distribuição temporal do número de mortes da pandemia influenza em cada navio da DNOG.

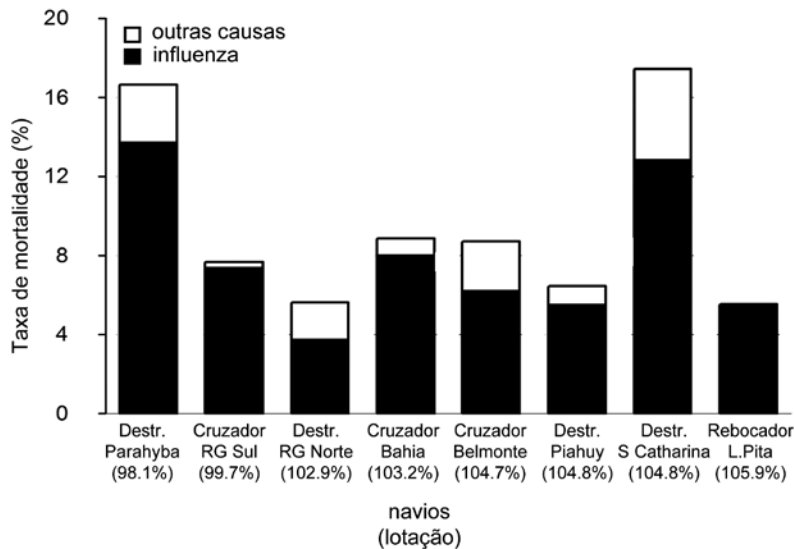


Figura 3 – A taxa de mortalidade (%) por influenza e por outras causas em cada navio da Dnog. Os navios estão em ordem crescente de lotação (expressas em parêntesis e calculadas pelo número total de pessoas a bordo divididas pela lotação máxima).

os foguistas morreram durante toda a comissão. A figura 1B mostra que as mortes no grupo de foguistas (barras brancas) foram observadas alguns dias depois da primeira morte na divisão e foram proporcionalmente distribuídas durante o curso da pandemia, com um menor ápice de mortalidade. Os oficiais, por sua vez, tiveram a menor proporção de mortes (6,8%). No total, dez oficiais morreram (todos pela espanhola): dois médicos (dos seis médicos da divisão; nenhum dos oito praças enfermeiros morreu); dois tenentes e seis maquinistas ou 10,9% dos 55 oficiais maquinistas na divisão. Apesar da proporção de oficiais enviados ao Brasil (15 no total, correspondendo a aproximadamente 10% dos oficiais da divisão)¹⁸ durante setembro e outubro em consequência da pandemia fosse similar a proporção de praças (125, ou 9% do total de praças), a análise dos relatórios senegaleses demonstra que enquanto 80% dos oficiais morreram no hospital em Dacar, os marinheiros e foguistas morreram geralmente a bordo dos navios (os percentuais de mortes no hospital entre os praças e foguistas foram, respectivamente, 21% e 31%, significativamente menor que o dos oficiais; o teste de Fisher apontou para um fator $P = 0,017$). Isso indica que os

oficiais doentes receberam mais cuidados médicos no hospital do que os praças que permaneceram a bordo dos navios. Também pesquisamos a possível relação da taxa de mortalidade com a origem étnica, conforme apontado pelos sobrenomes portugueses ter sido mais alta (11,5%) que aquela com sobrenomes de outras etnias (4,9%), possivel-

mente refletindo o fato de que existiam mais oficiais com nomes não portugueses (8,2%) que entre os praças (2,3%), a diferença não foi significativa. (Teste de Fisher: $P = 0,31$)

Como o índice de mortalidade dos oficiais maquinistas (cerca de 11% ou seis de 55 oficiais) foi similar ao dos foguistas (o grupo mais afetado), examinou-se se a exposição a condições de trabalho nas praças de máquinas potencialmente prejudiciais à saúde (compartilhadas tanto por oficiais maquinistas como por foguistas), caracterizadas pelas altas temperaturas e níveis de poeira e fumaça de carvão, estava associada a maior taxa de mortalidade nestes grupos. Para tal, usamos uma regressão binária logística, tendo mortalidade como variável dependente. Para separar o efeito dos postos hierárquicos do efeito do ambiente de trabalho, foram usadas duas variáveis categóricas como preditoras: postos (dois níveis: oficiais e praças) e condições de trabalho (dois níveis: praças de máquinas e outros). No teste que incluiu todas as mortes por gripe (confirmadas e possíveis), os foguistas foram atingidos por mortes quase duas vezes mais que os oficiais ($P = 0,05$, razão de probabilidade = 1,98, 95% CI: 0,98-4,00). O efeito do ambiente de trabalho foi similar,

sendo a probabilidade de falecimento 1,76 vezes maior entre aqueles que trabalharam nas praças de máquinas ($P=0,03$, razão de probabilidade=1,76, 95% CI: 1.22-2.55). Quando somente os casos confirmados de morte por influenza foram considerados, o único predictor significativamente associado com a mortalidade foi o de condições de trabalho: membros da frota que trabalharam nas praças de máquinas tiveram 1,5 vezes mais probabilidade de falecer pela pandemia influenza ($P=0,03$, razão de probabilidade=1,57, 95% CI: 1,04-2,38), independentemente de seus postos.

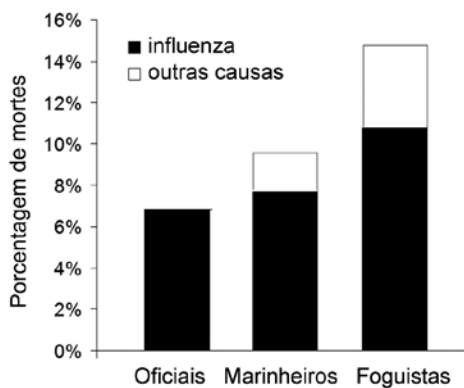


Figura 4 – Taxas de mortalidade por influenza e outras causas pelos diferentes grupos ocupacionais.

Discussão

A epidemia que atingiu a Dnog no fim da Grande Guerra representou o primeiro contato de qualquer população brasileira com a pandemia influenza de 1918 e as maiores taxas de mortalidade pela espanhola em qualquer marinha de guerra conhecida até esta data. A maior parte das mortes ocorreu no meio de setembro, coincidindo com a segunda onda de pandemia no Oeste da África¹⁹. Apesar de não ser possível descartar a possibilidade da disseminação da doença na Dnog ter origem em Dacar, é mais provável que a infecção tenha ocorrido com o contato com navios britânicos atingidos em Freetown e também docados em Dacar no final de agosto²⁰. Esta hipótese é consistente com a observação de que a documentação oficial senegalesa se refere a disseminação

da doença em Dacar como a “influenza brasileira”²¹, indicando que essa disseminação na Dnog pode ter precedido a notificação dos casos na população local. Em conjunto, mais de 10% da tripulação da Dnog morreram até o retorno da divisão ao Brasil, dos quais 8,3% das mortes foram oficialmente reconhecidas como motivadas pela espanhola. Um adicional de 10% das tripulações foi enviado ao Brasil depois que caíram doentes com a gripe. A análise da distribuição temporal das mortes demonstra que o número de mortes aumentou fortemente em um curto espaço de tempo (uns poucos dias), com um ápice em menos de uma semana depois da primeira morte e depois caindo rapidamente, consistente com a observação de que a disseminação e declínio das doenças patogênicas infecciosas severas é mais rápida em comunidades fechadas.

A análise da mortalidade por navio demonstrou que não existem tendências específicas em termos de mortalidade baseadas nos números absolutos de pessoas ou na acumulação de pessoas nos navios. Entretanto, de acordo com estudos prévios²², diferenças consistentes foram observadas nas proporções de mortes entre postos, com os oficiais experimentando menores taxas de mortalidade. É possível que as melhores condições de saúde e nutricionais dos oficiais (que eram de modo geral de uma condição socioeconômica mais elevada que os praças e provindos diretamente da Escola Naval) assim como melhores condições de atendimento e de habitabilidade nos navios podem ter representado menores taxas de mortalidade²³. Pesquisas anteriores²⁴ também sugerem que aqueles com menores tempos na Marinha ou mais jovens fossem mais imunologicamente suscetíveis que os oficiais em geral mais velhos. A observação de soldados australianos que experimentaram doenças respiratórias antes de 1918 e tiveram menores taxas de mortalidade durante a disseminação mais severa da influenza nos últimos meses de 1918²⁵ também indica a importância das infecções respiratórias prévias. Essa possibilidade é confirmada pela observação²⁶ de que na Austrália, na Grã-Bretanha e nos Estados Unidos a mortalidade por pneumonia relacionada à influen-



CT *Parahyba*: o navio da Dnog com maior número de mortes pela gripe

za durante a segunda onda da pandemia em 1918 foi mais baixa entre enfermeiras e médicos que em qualquer outro grupo ocupacional, apesar de suas exposições contínuas a pandemia. É difícil determinar, entretanto, se essas observações encontram apoio adicional nos dados da Dnog, em razão de nossos dados documentais não incluírem idades individuais e histórias médicas ou militares da maioria das tripulações.

As diferenças observadas na proporção de mortes entre oficiais e praças foram, entretanto, somente significativas para os níveis de mortalidade de um modo geral, mas não para os níveis de morte confirmadas em razão da pandemia. Os resultados sugerem que, ao invés disso, um grande fator determinante na probabilidade de mortes motivadas pela pandemia espanhola foi a exposição às extremas condições de trabalho nas praças de máquinas. Assim, as maiores proporções de mortes entre foguistas e oficiais maquinistas indicam que a constante exposição à fumaça e pó de carvão das caldeiras nas praças de máquinas e dessa forma a danos pulmonares e estresse oxidante de células epiteliais do sistema respiratório foi o principal fator que exacerbou os efeitos das infecções motivadas pela pandemia. Uma observação similar foi também constatada no relatório de 1920, que mencionou que a mortalidade da pandemia influenza entre mineiros de carvão de Ohio (EUA) foi muito mais severa que para outros grupos

similares.²⁷ Da mesma maneira, a exposição à exaustão de motores diesel também apareceu para agravar a habilidade do vírus da influenza de se agregar e penetrar nas células epiteliais pulmonares²⁸. É importante mencionar que no caso específico da Dnog as igualmente altas taxas de mortes experimentadas pelos maquinistas e foguistas indicam que a suscetibilidade a infecções severas e mortes causadas pelas condições de trabalho nas praças de máquinas eram independentes das diferenças potenciais em relação a idade, etnia, história médica e origem socioeconômica entre esses dois grupos.

A natureza explosiva do surto observado na Dnog só foi comparável por aqueles vistos entre outros navios de guerra da Austrália e Nova Zelândia²⁹. Apesar de não existir dados precisos do número de infectados pela espanhola a bordo dos navios da divisão brasileira, um relatório de 1921 confeccionado por oficial que participou na missão de 1918 mencionou que a influenza similarmente atingiu cerca de 90% das tripulações dos navios³⁰. De acordo com esse relatório, o número de militares infectados a bordo do Cruzador "Bahia" triplicou em um dia indo de 70 para 200 infectados, de 6 para 7 de setembro. A velocidade com que a infecção se disseminou a bordo de um dos cruzadores ("Rio Grande do Sul") foi tal que em menos de 24 horas o número de infectados sintomáticos aumentou de 30 (7 de setem-

bro) para 160 em 8 de setembro. Segundo o mesmo autor, existiam mais de 300 militares (aproximadamente 90% da tripulação) simultaneamente doentes com a influenza no “Rio Grande do Sul” durante o ápice da pandemia, com índices de morbidade similares aos de outros navios na divisão.

Em termos de mortalidade, a proporção de mortes observadas nos destróieres “Parahyba” e “Santa Catharina” (respectivamente cerca de 14% e 13%) é, segundo este estudo, a mais alta taxa de mortalidade reportada em qualquer navio de guerra durante a Grande Guerra, seguida por alguns poucos navios-transporte da Nova Zelândia e Austrália³¹. Apesar de não existir dados precisos de mortalidade para permitir o cálculo dos percentuais de casos fatais ou a reprodução dos números da pandemia, as poucas descrições de sobreviventes brasileiros do surto indicam uma transmissão extremamente rápida. As altas morbidade e mortalidade mencionadas resultaram de uma combinação de fatores. Em primeiro lugar, o relativo isolamento das tripulações brasileiras no hemisfério sul pode ter influenciado os padrões de mortalidade observados. A pandemia que atingiu a Dnog em 1918 incluiu as maiores taxas de mortalidade observadas em navios de guerra. Outros navios de guerra com extremas taxas de mortalidade incluem o USS “Pittsburgh” (6,9%) no Rio de Janeiro, o HMS “Africa” (6,6%) em Freetown, Serra Leoa, e o INJ “Yahagi” (11,6%) em Manila, nas Filipinas³². Todos estavam em patrulha no hemisfério sul como estava a Dnog antes de seu deslocamento para a África Ocidental. A maioria dos navios norte-americanos e britânicos no hemisfério norte não teve mortes por espanhola durante a pandemia. É possível que uma falta de exposição à primeira onda da pandemia, que causou uma alta mortalidade com poucas mortes entre março e maio de 1918 no hemisfério norte³³, pode ter resultado em baixas taxas de imunidade contra a pandemia entre aqueles esquadrões isolados no Sul. Atualmente não existem dados ou relatórios que indicam a presença de uma onda de pandemia antes de setembro de 1918 no Brasil, apesar de não ser possível descartar a possibilidade de

que possa haver erros na coleta motivados pelo período da influenza. Adicionalmente, os relatórios de baixas taxas de casos de fatalidade (até 2,5%) entre as tripulações dos navios de guerra localizados na costa brasileira sugerem que uma potencial baixa imunidade não foi provavelmente o único fator que contribuiu para a excepcional alta taxa de mortalidade na Dnog enviada para Dacar.³⁴ Outro fator de risco relaciona-se com as condições sanitárias, de trabalho e a habitabilidade a bordo dos navios da divisão. Em navios lotados de militares, onde um grande número de pessoas estava em íntimo contato dividindo as cobertas e alojamentos, a implementação do isolamento e o estabelecimento de uma política de segregação era impossível³⁵. Isso foi especialmente verdadeiro no caso da Dnog, no qual os navios estavam com suas tripulações completas. Importante também, em adição à falta de pessoal saudável disponível para operar as mais básicas funções de manutenção no auge da pandemia (incluindo aqui as condições de limpeza, de cozinha e manutenção dos equipamentos a bordo), havia uma falta crônica de água potável na divisão, que piorou a desidratação causada pela influenza podendo ter aumentado a probabilidade de mortes. Essa falta de água potável e as longas horas de trabalho sob altas temperaturas nas máquinas e sob o sol africano indicam que a desidratação pode ter sido um fator importante nas altas taxas de mortes observadas na Dnog. Em síntese, do ponto de vista epidemiológico, o estudo da excepcionalmente elevada mortalidade da divisão brasileira pode agregar um valioso conhecimento das condições que podem exacerbar o impacto de uma pandemia de influenza. Ainda assim, as diferenças nos níveis de mortalidade entre os navios da Dnog continuam sendo um caso aberto para futuras pesquisas.

AGRADECIMENTOS

A pesquisa documental foi conduzida no Arquivo da Marinha da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), auxiliada pelo pessoal da Divisão de Acesso à Documentação e do Departamento

mento de História Marítima da DPHDM no Rio de Janeiro. Informações e dados foram também obtidos na Biblioteca do Congresso em Washington nos Estados Unidos da América, auxiliada pelo pessoal do Hispanic Reading Room. Os autores agradecem imensamente o gentil auxílio do pessoal dessas instituições. Os autores gostariam também de agradecer a Ernesto Galvão e Tatiana Rappoport pelo apoio logístico na cidade do Rio de Janeiro. Os autores se consideram privilegiados por acessar as informações relativas aos soldados da Grande

Guerra de 1914-1918 e reconhecem os extraordinários sacrifícios que fizeram.

Reconhecimento

Os autores, liderados pelo Professor Doutor Wladimir Alonso, reconhecem igualmente os sacrifícios, entre os quais os sofridos pelas tripulações da Dnog em sua jornada na África Ocidental naquele agora longínquo 1918. Como um dever de respeito e reconhecimento, dedicamos este trabalho as suas memórias.

¹ CROSBY A. *America's Forgotten Pandemic*. Cambridge, UK. Cambridge University Press, 1989; PATTERSON K. PYLE G. *The Geography and Mortality of the 1918 Influenza Pandemic*. *Bull Hist. Med* 1991, 65:4-21; JOHNSON, N. MULLER J. *Updating the accounts: global mortality of the 1918-1920 "spanish" influenza pandemic*. *Bull Hist Med* 2002, 76: 105-115.

² TAMERIOUS J. NELSON M. ZHOU S. et al. *Global influenza seasonality reconciling patterns across temperate and tropical regions*. *Environ Health Perspect*, 2011, 119: 439-35.

³ ERKOREKA A. *The spanish influenza pandemic in occidental Europe (1918-1920) and victim age*. *Influenza and Other Resp. Viruses* 2010. 4:81-89. SIMONSEN L. CLARKE M. J. SCHONBERG L.B. et al. *Pandemic versus epidemic influenza mortality: a pattern of changing age distribution*. *Infect Dis*. 1998: 178: 53-60.

⁴ SHANKS G.D. MACKENZIE A. MACLAUGHLIN R. et al. *Mortality risk factors during the 1918-1919 influenza pandemic in the australian army*. *J. Infect Dis*. 2010. 201: 1880-1889. SUMMERS J.A. WILSON N. BAKER M.G. et al. *Mortality risk factors for pandemic influenza on New Zealand troop ship, 1918*. *Emerg infect Dis*. 2010. 16: 1931-1937. WHITE L. PAGANO M. *Transmissibility of the influenza virus in the 1918 pandemic*. *Plus ONE* 2008. 3: e 1498.

⁵ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982. MAIA, João do Prado. *Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG) 1914-1918: uma página esquecida da História da Marinha brasileira*. Rio de Janeiro: SDM, 1961. MARTINS, Helio Leoncio. *A participação da Marinha Brasileira na Primeira Grande Guerra In: História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: SDM, 1997.

⁶ ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. *Venturas e desventuras de uma experiência singular: A Dnog na África em 1918*. *Revista do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil* 2006, 66: 25-35.

⁷ MARTINS, op.cit.

⁸ ALMEIDA, op.cit.

⁹ MAIA, op.cit; NASCIMENTO, E. *Divisão Naval em Operações de Guerra. Relação do pessoal*. Recife. Serviço de Documentação da Marinha, 1918. MARINHA do Brasil. *Relação de Fallecidos por desastre ou moléstia de caracter epidêmico quando em serviço de guerra durante o período de beligerância do Brasil com a Alemanha*. Rio de Janeiro: SDM, 1918.

¹⁰ ESPINDOLA, J. *Division navalle bresilienne. Epidemie de grippe. Noms des officiers, sous-officiers, marins et autre personnel del bord decidis à Dakar à bord et à l'hospital*. Septembre et octobre, 1918. Dakar, 1918.

¹¹ ESPINDOLA, op.cit.

¹² SHANKS, op.cit.

¹³ FRUTUOSO, R. *Beriberi: a historical and documentary review on the brazilian navy*. *Arq. Brasil Med Naval* 2010; 71: 8-13.

¹⁴ ALMEIDA, op.cit.

¹⁵ FRUTUOSO, op.cit.

¹⁶ MARTINS, op.cit.

¹⁷ MARINHA, op.cit.

¹⁸ MAIA, op.cit.

¹⁹ PATTERSON K. *The diffusion of influenza in sub-saharan Africa during the 1918-1919 pandemic*. *Soc Sci Med* 1983: 17: 1299-1307.

²⁰ MARTINS, op.cit.

²¹ ECHENBERG M. *The dog that did not bark: memory and the 1918 influenza epidemic in Senegal In: PHILLIPS D K (Ed). The Spanish Flu pandemic of 1918-1919. New perspectives*. London: Routledge, 2003, 230-238.

²² SCHANKS & MACKENZIE, op.cit. BRUNDAGE J. SHANKS, G D. *Deaths from bacterial pneumonia during 1918-1919 influenza pandemic*. *E merg Infect Dis* 2008: 14: 1193-1199.

²³ MURRAY C LOPEZ A CHIN B et AL. *Estimation of potential global pandemic influenza mortality on the basis of vital registry data from the 1918-1920 pandemic: a quantitative analysis*. *Lancet* 2006, 368: 2211-2218.

²⁴ SCHANKS & MACKENZIE, op.cit.

²⁵ SCHANKS & MACKENZIE, op.cit.

²⁶ BRUNDAGE J. SHANKS, G D. op.cit. SHANKS, G D MACKENZIE A WALLER M et al. Low but highly variable mortality among nurses and physicians during the influenza pandemic of 1918-1919. *Influenza and other resp. viruses*, 2011, 5: 213-219.

²⁷ STARR, E. Excessive mortality from influenza among bituminous coal miners of Ohio in 1918. *Am J Pub Health* 1920 10: 348-351.

²⁸ JASPIEN I CIENCEEWICKI J M ZHANG W et al. Diesel exhaust enhances influenza vírus infections in respiratory epithelial cells. *Toxicol Sci* 2005; 85: 990-1002.

²⁹ SUMMERS, op.cit.

³⁰ MARTINS, op.cit.

³¹ SUMMERS J.A. WILSON N. BAKER M.G. et al

³² SHANKS G D; WALLER M; MACKENZIE A et al. Determinants of mortality in naval units during the 1918-1919 influenza pandemic. *Lancet Infect Dis* 2011; 11: 793-799.

³³ SHANKS G D; WALLER M; MACKENZIE A et al. Determinants of mortality in naval units during the 1918-1919 influenza pandemic. *Lancet Infect Dis* 2011; 11: 793-799. BARRY J; VIBOUD C; SIMONSEN L. Cross-protection between successive waves of the 1918-1919 influenza pandemic: epidemiological evidence from US army camps and from Britain. *J. Infect Dis* 2008; 198: 1427-1434. VIGGO A; VIBOUD C; SIMONSEN L. Epidemiologic characterization of the 1918 influenza pandemic Summer wave in Copenhagen: implications for pandemic control strategies *J Infect Dis* 2008; 197: 270-278. OLSON D R; SIMONSEN L; EDELSON P J et al. Epidemiological evidence of an early wave of the 1918 influenza pandemic in New York City. *PNAS* 2005; 102: 11059-11063.

³⁴ BRASIL, Ministério da Marinha. Relatório do MM ao Vice-Presidente da República V1 Rio de Janeiro: Imprensa Naval 1919.

³⁵ KAK, V. infections in confined spaces: Cruise ships, military barracks and college dormitories. *Infect Dis Clin North Am* 2007; 21: 773-784.

A Marinha entre guerras: o esforço de reconstrução da autonomia operacional*

Sylvio dos Santos Val

Professor de História e Geografia, mestre em Ciência Política e doutorando em Ciência Política (PGCP, UFF)

RESUMO

O presente texto examina o esforço da Marinha do Brasil para retomar capacidade tecnológica através da construção naval militar e da introdução de alguma inovação pela tentativa de edificar a aviação naval no Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: História do Brasil, História Naval, Construção Naval

ABSTRACT

This present article investigates the Brazilian Navy efforts to retake the technologic capacity thru military naval shipbuilding and the introduction of some innovation with the attempt to build a naval aviation in Brazil.

KEYWORDS: History of Brazil, Naval History, Shipbuilding

INTRODUÇÃO

No período entre guerras, o Brasil atravessou tempo turbulento, política e economicamente. No plano interno, as revoltas tenentistas e rebeliões armadas, a Revolução de 1930, a insurreição Constitucionalista e o Estado autoritário varguista. No plano externo, a crise de 1929, a conseqüente depressão e ascensão do fascismo nazista. Instalou-se internacionalmente um estado de tensão entre o modelo totalitário de direita, a democracia representativa e conservadora, e o totalitarismo socialista.

Para a Marinha do Brasil, foi um tempo de escolha e oportunidades. De realizar velhos projetos e novos experimentos; assim como de colher frustrações. Aqui examinamos dois projetos paralelos e complementares que mudaram definitivamente a forma da corporação se localizar no Estado e na sociedade, edificando novas perspectivas na cultura operacional da força.

O PROGRAMA DE REAPARELHAMENTO NAVAL DE 1932

Perspectiva estratégica

A primeira metade do século XX demonstrou quanto a tecnologia e os conceitos estratégicos podiam mudar, e, ao mesmo tempo, estar em completa dissonância com a geopolítica e a realidade. A chegada do couraçado *dreadnough*, ou *dreadnought* (destemido), de poderosa cinta blindada e poucos canhões de enorme calibre, não foi unicamente resposta de evolução estratégica, e sim resultado de etnocentrismo político.

* Artigo recebido em 21 de abril de 2013 e aprovado para publicação em 3 de maio de 2013.

A ideia do couraçado foi, curiosamente, propugnada por um general, o italiano Vittorio Cuniberti, entre 1902 e 1903; e o primeiro navio nesse conceito, o couraçado japonês *Aki*, dos estaleiros de Kure, Japão, em 1904. Porém, o HMS *Dreadnought* que deu nome ao conceito, endossado pelo Lorde do Almirantado “Jack” Fisher que passou a história de acreditado “pai” da ideia. A nomenclatura diversificou-se conforme o aumento da “família blindada” após a Primeira Guerra Mundial, criando-se nomes-conceitos de *pré-dreadnought*, *cruzadores blindados*, *cruzadores pesados* e, finalmente, o *encouraçado de batalha* (blindade battleship). Mas, a despeito dessa azáfama classificatória, permaneceu o fato do couraçado como um misto de arma de guerra e argumento político de uma nova ordem, fundada pela Conferência de Berlim (1884/85) que acabou por estabelecer os termos de partilha da África e da Ásia na virada do século XX.

O couraçado era tão monstruoso em custo quanto em tamanho, tanto em si quanto por operarem a um crescente trem de esquadra para abastecimento e proteção, o que fazia dos “destemidos” temerários dependentes da rede bases estratégicas – portanto, de territórios seguros. Seu princípio basilar – mas não o exclusivo – era a dissuasão: desencorajar concorrentes em potencial, e impressionar os amedrontáveis incautos, que repousam impávidos e colossos em governos de áreas colonizáveis, desencorajando-os de qualquer ideia de resistência. O encouraçado era uma revolução, sem dúvida; uma revolução de mundo.

Contraditoriamente, o conflito mundial de 1914 colocou a nu os conceitos circundantes do grande navio de batalha e da própria geopolítica – assim como as fragatas inglesas demonstraram os limites dos “três costados”. Na Primeira Guerra Mundial, “protagonizaram” apenas dois parcos embates estratégicos inconclusivos entre as marinhas alemã e inglesa na Jutlândia, e uma desastrosa operação aliada em Galípoli (1915-16), quando os aliados tentaram forçar a passagem do golfo de Dardanelos e atingir o vital porto do Império Turco, Estambul. A tese da “dissuasão”, ou da “esquadra potencial” de Julius Colbert¹, foi conceito,

desde então, frequentemente mal visitado. Na guerra em si, o que se viu foi concretização do poder dos torpedos lançados de submarinos (que quase obtiveram decisão a favor dos alemães no Atlântico), dos contratorpedeiros e outros navios auxiliares de esquadra e do avião como elemento de aviso.

As lições não foram totalmente compreendidas. O couraçado ainda “dominaria” as mentes décadas depois do conflito, apesar do surgimento da aviação naval e do navio aeródromo. Os acordos navais do período entreguerras indicavam as maiores restrições e limitações aos navios de linha (cruzadores e couraçados) – que foi paradoxalmente o item mais violado, principalmente por Japão e Alemanha. A histeria dessas contradições foi tanta que, na Marinha Japonesa, pioneira com sua frota de grandes navios aeródromos, chegou a desenvolver a teoria do “navio insubmergível” materializado nos gigantes *Yamato* e seu par *Musashi*, ambos de 60.000 TDW (toneladas Washington)², sem falar nos gigantes americanos de mais de 55.000 TDW (Classe *Iowa*), todos na década de 1930 e comissionados na década de 1940.

Antecedentes institucionais: mudança de conjuntura

Do fim do Império à década de 1920, os programas de construção e renovação da esquadra brasileira eram mínimos, para não admitir sua inexistência. A República se apresentou desfavorável para incentivos industriais e ao desenvolvimento da construção naval não apenas em termos estruturais. A política oligárquica, o absolutismo da economia agrária, o desinteresse extraterritorial do Estado sem dúvida atingiam tanto o Exército – que teve de competir com as Forças Públicas Estaduais armadas – quanto a Marinha, premidos pela falta de recursos e políticas públicas para seus Ministérios. Fatores conjunturais anteriores criaram igualmente um ambiente pouco afeto aos militares, especialmente à Marinha de Guerra.

A fase de tutela militar ao Estado (1891-1894) foi marcada por crises políticas acentuadas. Disputas entre militares serviram de cena para a eclosão da sublevação da Armada em duas ocasiões: em 1891, que derru-

bou Deodoro para alocar seu vice Floriano, que em seguida passou a exercer o poder de forma ditatorial; e em 1893-94, que, mesclada à Revolução Federalista no Sul, deu a impressão que a República estaria por um fio. A herança desse período para os militares foi de fama de elementos desestabilizadores; a Marinha uma força retrógrada e monarquista, cindida e magoada – “tudo era ruína, tudo era assombro; a armada estava desunida, não era uma família presa por laços de sincero afeto. Era um agregado de rivais e inimigos criados pela guerra civil”.³

Com a passagem do controle aos civis em 1894, esses eventos serviram de argumento à dramaticidade e exageros do discurso político, para criar um clima de desconfiança por mais de uma década.

Por seu turno, o Estado Republicano se permitia encarar os problemas de defesa apenas com a diplomacia e a boa inclusão internacional, através da posição brasileira de agroexportador e consumidor de artigos manufaturados. As aquisições territoriais na gestão de Rio Branco, que lhe deu autoridade até para deitar questão sobre o modelo de Marinha de Guerra, exemplificam essa vocação “pacifista” mesmo quando se mostrou pouco eficiente para lidar com crises externas.

Apesar de o debate da recuperação do poder naval brasileiro ter se tornado público em 1899, “foi preciso a ascensão de Rodrigues Alves à Presidência, em meados de novembro de 1902, para que surgissem as condições políticas”. Em 1904, exatos dez anos do fim da Revolta da Armada, reabriu-se o debate da reforma naval.

Foi com Afonso Pena (1906-1909), e sob a direção do Ministro Almirante Alexandrino (1910), que o plano de reaparelhamento da esquadra foi implantado e os navios começaram a sair dos arsenais da Inglaterra⁴. As condições para isso não o foram apenas pelo lado das finanças. Essa reforma naval encaixava-se no ciclo modernizante e consumista da República Velha, simbolizado nas Campanhas de higienização do espaço e da população pelo sanitarista Oswald Cruz, e a grande reforma urbana levada à testa pelo prefeito do Distrito Federal, Pereira Passos, que desenharia o espaço ao estilo das grandes capitais europeias.

Contudo, a aquisição dos novos navios pelo Programa Alexandrino, apesar de ganho em poder militar ostensivo, retirava da Marinha a capacidade de se modernizar pelo fator belonave, e na praça nacional. A modernização se faria a partir do padrão dos barcos adquiridos e sem se tocar na distribuição de pessoal da armada. De fato, desde a discussão do reaparelhamento ao fim do século XIX, detonada pelo ex-ministro da Marinha, Almirante Arthur Silveira da Mota, o Barão de Jaceguay, se criticava precisamente a Marinha ter mantido o seu corpo técnico no Arsenal em detrimento da queda do efetivo militar, e a não modernização do quadro de oficiais.⁵ Em 1899 o pessoal combatente abaixo de oficial na Marinha somava 2.500 efetivos aproximados, enquanto o Arsenal da Corte contava com efetivo de 2.800 artífices, apesar de não manter lançamentos importantes⁶. O quadro de marinheiros estava realmente defasado em número e preparo, mas a organização naval, através de contratações periódicas pela Diretoria de Construções Navais (DCN), mantinha o quadro de artífices, denotando uma manobra corporativa, pois não havia programas de construção ou expansão do arsenal.

A Primeira Guerra Mundial (1914-1918) serviu para expor o estado da Esquadra. A força-tarefa enviada para participar do esforço de guerra (Divisão de Operações Navais de Guerra) fracassou estrategicamente, porque incapaz de apoio à guerra antissubmarina aos alemães, devido às condições de material da armada. Criou-se um embaraço ao governo republicano, reabrindo o debate da reestruturação da esquadra, que erroneamente se julgava resolvido. Os dreadnoughts *Minas Gerais* e *São Paulo* foram enviados para reparos essenciais em estaleiros dos EUA, por evidente incapacidade de serem feitos reparos no Arsenal do Rio de Janeiro.

Por volta de 1920, a discussão da construção de um novo Arsenal, e do recorrente tema da reestruturação do pessoal técnico da Marinha, foi revitalizada pela conjunção da deterioração da esquadra e a disposição dos EUA em manter certo “equilíbrio” militar no seu flanco sul, principalmente entre os países do ABC (Argentina, Brasil e Chile). Entre

1922 e 1928, as potências navais procurariam controlar a expansão das esquadras com tratados de limitação de tonelagem e número de navios; ao mesmo tempo, a Conferência da Agenda Interamericana, em Santiago do Chile, 1923, tentava frear contenciosos, principalmente uma suposta “corrida militar naval”. Em fato, os estados das armadas principais eram um tanto díspares.

Ao fim da década de 1920, a Marinha republicana contava com 17 vasos principais de emprego de alto-mar, todos adquiridos a partir da reforma naval de Alexandrino: dois couraçados, três cruzadores de escolta, seis contratorpedeiros, três torpedeiros e três submarinos. Somados ao que sobrou da Marinha do fim do século XIX, um amálgama de frota de emprego costeiro, a tonelagem total de 59.193. Apenas por comparação do estado da armada, a Argentina tinha 29 navios principais (108.137 t) e o Chile 30 (79.528 t).⁷ Esse desequilíbrio chamou atenção do Império Britânico e dos EUA. A única semelhança entre as Marinhas era que nenhuma delas tinha plena capacidade *off-shore*, isto é, não eram oceânicas e dependentes de operar a partir de bases de apoio. Contudo, em termos operacionais, a Marinha brasileira estava em situação de franca inferioridade.

Os britânicos adiantaram-se aos demais possíveis interessados em suprir a modernização da Marinha, logo após a Primeira Guerra Mundial, enviando uma missão naval-comercial-diplomática, cuja meta era de fazer negócios e suplementar a esquadra brasileira por vendas. Aparentemente, os EUA restabeleceram a dianteira e tomaram contatos para suprir o Brasil com uma reforma no seu aparato naval. Nesse contexto é que se deu a assinatura do contrato com a Missão Naval Americana ao Brasil (1922-26) para criar as condições da expansão da esquadra brasileira que, obviamente, teria nos EUA seu fornecedor e parâmetro tecnológico e o Brasil como consumidor de modelos e itens da indústria norte-americana.

Rearquitetura da Marinha

Da aquisição de navios para “esquadra Alexandrino”, surgiu a necessidade de modificar o preparo de oficiais e praças que iriam

guarnecer as belonaves. Da preparação de praças viu-se em que resultou. Aos oficiais, a modernização adotada, que se convencionou denominar de dualista, mesma para as Marinhas da França e da Alemanha – e nos EUA até a Reforma Naval de Theodore Roosevelt⁸ – havia dois corpos distintos: os oficiais da Armada (também chamados de oficiais de convés) e os oficiais maquinistas (engenheiros). Logo se formou uma linha de oficiais que advogava pela fusão institucional dos quadros por razões técnicas.

Os oficiais mais jovens, principalmente os que haviam estagiado em navios norte-americanos, acreditavam que esse tipo de organização era obsoleta e defendiam a fusão dos dois corpos de oficiais em um corpo único de oficiais da Marinha⁹.

Como acentuou Marques (2004), no âmbito da própria força naval havia opiniões contrárias à dualidade por razões não técnicas, e que demonstravam perspectivas enviesadas da própria realidade política e institucional.

Em primeiro lugar, o que temos entre nós é muito diferente do que lá existe; nosso dualismo nefasto é, para bem dizer, sui generis em matéria de organização. Depois, é um absurdo querer comparar com a aristocrática Alemanha, democracias como a nossa, a norte-americana ou a inglesa onde o sobrinho do sapateiro chega a Primeiro Ministro do Reino. A organização dos quadros da Marinha tedesca é filha dos seus princípios sociais e das preocupações de casta, cimentados por um militarismo estreito que caracteriza a mentalidade germânica. Tanto os inferiores como os oficiais maquinistas provêm de camadas sociais muito diferentes dos oficiais nauticos; a estes pertence o privilégio da autoridade militar indiscutível.¹⁰

Esse assunto continuaria em debate na Marinha, mas não se chegaria a termo de solução antes dos anos 1950. Assim, aos anos 1920, o preparo dos oficiais se man-

tinha o mesmo, com a engenharia naval sendo uma opção voluntária dos oficiais de armada, e o contrato de engenheiros civis.

Porém, pressionada pelas novas realidades tecnológicas e organizacionais, de uma Marinha bem mais mecanizada e técnica, a cúpula naval tentava formalizar e modernizar situações de ensino no Arsenal de Marinha da Corte (AMC) que se mantinham desde o Império

É importante ressaltar que tal situação perdurou por mais de 100 anos, no período de anterior à existência formal da ETAM [Escola Técnica do Arsenal de Marinha]. Nesse grande período sem estrutura formal, a capacitação dos funcionários do Arsenal era efetuada, porém sem um rumo direcionador, os cursos aconteciam, quando necessários e a necessidade mais premente que se vislumbrava era o acesso de aprendizes para se iniciarem em determinado ofício.¹¹

Por força do decreto 16.127 de 18/8/1923, do Presidente Artur Bernardes, instituiu-se a Escola Técnico-Profissional do Arsenal de Marinha no Rio de Janeiro, posteriormente denominada Etam. Em seu artigo 43, estabelecia que “haverá uma escola profissional para os aprendizes ligada à divisão da produção para a qual serão nomeados os instrutores civis necessários para o ensino ali ministrado”.

Premida pelas circunstâncias e carências de seu novo projeto de expansão, a administração naval aceita uma mudança institucional alocando a nova organização em seu organograma e na base, seu Arsenal principal. O “aprender fazendo”, o “domínio do artesão” característica da gestão de pessoal técnico de outrora, se havia esgotado.

O primeiro núcleo foi instalado na Praia de São Bento junto ao dique do Arsenal Velho, e estava previsto que se alocaria no futuro prédio nº 9 do novo Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (Amic). Porém, nada disso se realizou de imediato; os esforços da construção do Amic, e as dificuldades financeiras deixaram a Etam sem sede própria entre 1925 a 1933, com estrutura organizacional apenas nominal.

Ainda assim, a eventual estrutura física da Etam importou menos que a estruturação física do novo Arsenal, a qual refletia tanto uma nova instituição pedagógica quanto institucionalidade política e administrativa, cujo modelo de reorganização estava em marcha mesmo antes da Primeira Guerra Mundial.

Durante a execução da Reforma Alexandrino, o Ministério da Marinha articulou uma reforma na estrutura de formação do oficialato, não na base de formação, a Escola Naval, mas introduzindo um curso de modalidade de aperfeiçoamento, a Escola Naval de Guerra, em 1911¹², hoje a Escola de Guerra Naval (EGN), a escola de estado-maior da Marinha, que iniciou oficialmente suas operações em 1914, com apoio de pessoal estrangeiro.

There was also a “small naval mission” in Brazil, formed by US officers working at the Naval War School (nowadays EGN), in Rio de Janeiro. Founded in February 1914, under the model of the US Naval War College, the School aimed at promoting courses and higher studies for officers in command and general staff ranks. The first American instructor to be hired was Captain Phillip Williams, replaced in 1918 by Rear Admiral Carl Theodore Vogelgesang and five more officers¹³

Essa “pequena missão” técnica estadunidense estruturou os cursos da Escola de Guerra, e abriu não apenas um contato técnico, como também diplomático; criou um precedente explorado por ambos os lados. Várias turmas de instrutores estadunidenses se sucederam mesmo durante a Primeira Guerra Mundial, tendo o modelo da Marinha dos EUA forte influência na organização da Marinha do Brasil nas décadas seguintes.

Em 6 de novembro de 1922, o Brasil assinou com os EUA o contrato de assistência pela Marinha estadunidense para a modernização da Esquadra. Esse acordo, previsto para vigorar entre 1923-1926, prorrogou-se informalmente em períodos determinados até 1948 através de contratos privados entre o Arsenal e os técnicos dos EUA.

Among the officers would be experts with "recognised professional competence" in communications, signals and regulations, the teaching of war strategy and tactics, artillery, machines and electricity, naval construction, and services related to ships, destroyers, torpedoes, submarines, sea mines and naval aviation. The contract clauses followed the model used by the French Military Mission, and the text was kept secret according to the wishes of the Brazilian government.¹⁴

Essa primeira Missão Naval da Marinha dos EUA-Brasil se instalou já em dezembro de 1922 no Rio de Janeiro. O primeiro grupo de assessores era integrado por dezesseis oficiais de várias patentes, alguns instrutores já lotados no Rio de Janeiro na Escola Naval de Guerra, e mais treze militares de baixa patente. A chefia foi entregue ao Contra-Almirante Vogelgesang, encarregado dos instrutores da Marinha dos EUA na Escola Naval de Guerra entre 1918 e 1920.

De fato, a lista dos oficiais e suas atribuições originais e prévias ligações políticas demonstra que a "nova missão" estava longe de ser de pouca importância.

Cinco dos oficiais tinham experiência na construção naval, sendo que quatro estiveram em cargo de direção no Arsenal de Marinha de Nova York e três estavam em birôs na administração central da Marinha. Esse arsenal de Nova York era o mais antigo da Marinha dos EUA, operativo desde 1806 e, à semelhança do Arsenal de Marinha da Corte, foi instituído para apoiar construção e reparos civis e militares. Mesmo com o retrocesso na modernização da esquadra após a Guerra Civil, manteve certa operacionalidade e capacidade de inovação, tendo recuperado plena capacidade ao final do século XIX devido à mudança de orientação estratégica e política¹⁵.

A Missão se imiscuiu efetivamente em quase tudo que dizia respeito a organização da frota. Havia não apenas carência de pessoal treinado, como de equipamentos básicos de esquadra. Ao tentar organizar pessoal para a implantação de radiotelegrafia

entre a frota e as bases, Theodore A. Kearney, vice-chefe da Missão em 1926, recebeu resposta do Capitão Tenente Paulo Nogueira Penido, "que a Marinha nunca o possuía". A própria estrutura burocrática foi alvo de atenção. Em despacho ao Ministro da Marinha em resposta às observações dos oficiais estadunidenses, o chefe do EMA, Vice-Almirante Jose Mario Penido registrou

Encontrei este departamento, responsável pela eficiência da defesa naval do Paiz, completamente alheio e sem as necessárias informações relativas á aquisição de combustível, armamento, munições de guerra e outros materiaes que tanto interessam a organização dos Planos de Guerra¹⁶.

A Missão acabou gerando conflitos porque movia também a ordem burocrática da Marinha, sugerindo mudanças nos regulamentos navais. Em Documento Reservado da época, o Ministro da Marinha teve de arbitrar as mudanças de regulamento sugeridas pelos oficiais estrangeiros para sanar os conflitos de atribuições com o EMA¹⁷.

Além da arquitetura geral da frota, essa Missão dos EUA veio atuar no *design* do Arsenal da Ilha das Cobras; definir espaços de produção pelas especializações, organizar as oficinas como em linha de montagem e com multiplicidade de aplicações dos instrumentais disponíveis, muitos fornecidos pelos EUA. Enfim, trazendo a cultura militar e organizacional estadunidense para a Marinha do Brasil. Aplicada de maneira reversa, essa reforma implicou em mudar os conceitos de organização do Etam décadas depois. A linha de montagem do Arsenal foi convertida em escola técnica dos operários e até dos futuros instrutores.

...este projeto do Arsenal na Ilha das Cobras foi fruto de um intercâmbio entre o Brasil e os Estados Unidos, cujo grupo de trabalho permaneceu no Arsenal por várias décadas, influenciando nas decisões tomadas, de forma que a evolução do processo de educação profissional sofreu influência direta do modelo americano, pelo

Quadro1 – Lista Oficiais Superiores da Missão Naval dos EUA (1923)

OFICIAL E PATENTE	PRÉVIAS ATRIBUIÇÕES E MISSÕES
Contra-Almirante (Rear Admiral) Carl Theodore Vogelgesang	Chefe de instrutores na Escola Naval de Guerra, Diretor do Arsenal Naval de NY, e Ajudante de Ordens do Secretário de Estado Charles Evans Hughes. Conhecia pessoalmente Epitácio Pessoa a quem escoltou em sua viagem de volta da visita aos EUA. Epitácio solicitou pessoalmente que liderasse a Missão.
Capitão de Mar e Guerra (Captain) T A Kearney,	Gerente Geral do Arsenal Naval de NY
Capitão de Fragata (Commander) Augustin T Beauregard	Designado para o Birô de Navegação e Ajudante de Ordens do Ministro de Negócios Exteriores do Uruguai (1918-1920). Serviu no novíssimo couraçado <i>USS Tennessee</i> (1920-22), especialista em comunicações.
Capitão de Mar e Guerra (Captain) Julius A Furer	Comandante do primeiro Couraçado de Batalha dos EUA, <i>USS Indiana</i> (BB-1). Desde 1911 dirigia a divisão de suprimentos do Birô de Construção e Reparos.
Capitão de Fragata (Commander) Charles Clifford Gill	Instituto Naval, professor da Escola Naval dos EUA; escritor e teórico em táticas e estratégia navais, autor de " <i>Naval Power in War 1914-1917</i> " e " <i>Anti-Submarine Warfare (1917-1918)</i> ".
Capitão de Fragata (Commander) Theodore Gordon Ellyson	Aviador nº 1 da Marinha dos EUA, pioneiro na introdução do avião torpedeiro e do dirigível na Marinha, servindo no Birô de Aviação.
Capitão de Fragata (Commander) Percival Sherer Rossiter	Oficial médico, especialista em crises de endemias, Birô de Medicina da Marinha.
Capitão de Fragata (Commander) Aubrey Wray Fitch	Especialista em munições, ex-instrutor da Academia Naval, comandante de contratorpedeiros.
Capitão de Fragata (Commander) Will R Monroe	Inspeção de submarinos
Capitão de Fragata (Commander) Willian Baggaley	Comandante de contratorpedeiros, instrutor na Escola Naval de Guerra, RJ.
Capitão de Fragata (Commander) Willian Oscar Spears	No Brasil desde 1919 na Escola Naval de Guerra ¹⁸ .
Capitão de Corveta (Leutenant Commander) E G Carrol	Observatório Naval, cronômetros.
Capitão de Mar e Guerra (Captain) Lawrence M Overstreet	Operações navais, divisão de planejamento e operações, articulista em assuntos navais.
Capitão de Fragata (Commander) Ralston S. Holmes	Ajudante Naval designado para o Presidente dos EUA, comando do iate presidencial <i>USS Mayflower</i> .
Capitão de Mar e Guerra (Captain) J J Chetham	Oficial diretor de suprimentos no Arsenal Naval de NY

Fonte: GARCIA (2001); US Foreign Relations Official Telegrams (1922, v.1 pp.652-663); *The New York Times*, dezembro, 1921; www.togetherweserved.com.

próprio grupo de trabalho interferindo nas atividades da ETAM, bem como através da experiência de trabalho dos instrutores que recebiam a doutrina americana nas oficinas em que trabalhavam no dia a dia. Essa influência *Taylorista* ficou presente desde o momento de elaboração do projeto do estaleiro na Ilha das Cobras¹⁹.

Essa nova organização veio combinar-se com um traço da cultura administrativa das relações humanas no Arsenal, pelo menos no trato profissional e do saber tecnológico. Apesar de não existir o que hoje é denominado de funcionário estatutário, no caso da linha de produção do Arsenal, a gestão da memória técnica continuou a se dar na manutenção do vínculo dos funcionários, que mais tarde se tornariam instrutores e até planejadores. Tomando por base “apenas o período do Arsenal na Ilha das Cobras” era frequente que funcionários “permaneçam trabalhando ou lecionando até entrarem na aposentadoria compulsória por idade, aos 70 anos”²⁰.

À medida que o arsenal completava-se, ainda que acréscimos fossem realizados até o final da década de 1940, o Etam ganhou estrutura física, mesmo que fora do arsenal, e expandiu o ensino e as especialidades para atender, principalmente, o Programa de Construção Militar Naval de 1932²¹. Apesar de ser formalizado na estrutura da Marinha apenas na década de 1950, sob as normas do MEC, na década de 1940 o ensino técnico do arsenal estava consolidado e institucionalizado.

Tecnologia e insulamento

Desde 1897, com a expansão de atividades diversas para a Ilha das Cobras, cogitou-se levar para ali um estaleiro que substituiria o da Praia de São Bento, núcleo do Arsenal da Corte. O processo de construção de diques foi iniciado já durante o Programa de Aparelhamento da esquadra de 1910, incluído que foi pelo próprio Alexandrino, dada a demanda de obras gerada na aquisição dos navios. Em 1922, começou a construção do Amic. Porém, foi do Pro-

grama de Reaparelhamento Naval de 1932 (*Programa Naval 32*), do período Vargas, que as obras dariam corpo ao que, desde 1948, se conhece por Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ).

O Programa 32 tinha sido concebido, originariamente, apenas como um programa de aquisições, facilitadas pela estrutura de apoio compatível que se construía no AMIC. Compreendia a aquisição de dois cruzadores de 8.500 t, nove contratorpedeiros de 1.600 t, quatro submarinos entre 850 e 900 t, dois submarinos mineiros, seis navios mineiros e três navios tanque. E esse programa de aquisições seria parcialmente realizado e não da forma pretendida. Era intenção adquirir cruzadores e contratorpedeiros ingleses, e submarinos italianos. O agravamento da tensão na Europa e a consequente eclosão do conflito em 1939 impossibilitaram as encomendas inglesas. Dos submarinos italianos, apenas três foram entregues um pouco antes da guerra. Com a entrada do Brasil na Guerra em 1942, seriam os americanos que forneceriam seis contratorpedeiros, e, após o conflito, cruzadores de segunda mão, entregues em datas diferentes.

Quando o Governo Revolucionário assumiu em 1930, por uma série de compromissos, aquiesceu em conceder à Marinha seu Programa Naval. Entretanto, os problemas orçamentários decorrentes da Depressão Mundial e políticos (Revolução Constitucionalista de 1932) atrasaram fortuitamente sua execução, pois foi interregno necessário para que o Almirante Protógenes Guimarães, afastado desde 1924 por participar do movimento tenentista, retornasse como ministro de Vargas. Ele conseguiria a aprovação do Fundo Naval (1932), que ainda está em vigor, e retirava uma parte das rendas com o comércio marítimo para a construção militar naval.

O Almirante Guilhelm assume o Ministério da Marinha, em 1935, de posse de recursos consideráveis, e finca pé na recuperação das construções navais no Brasil, usando como argumento a própria estrutura do Arsenal que, recuperada, diminuiria a dependência de material estrangeiro. Por seu turno, o então Governo Vargas viu nisso a oportunidade de encaixar o programa nas necessidades

da implantação do modelo de substituição de importações, e de revitalização da indústria local. E como toda nucleação aleatória, na falta da excelência organizacional, a política encontrou a liderança técnica para a tarefa.

O Comandante Julio Régis Bittencourt foi nomeado Diretor-Geral do Amic em 1938. A sua escolha não fora aleatória, ou baseada na sua origem corporativa apenas, egresso que era da Escola Naval. Estava intimamente ligada à engenharia e a própria refundação do novo Arsenal. Em 1912, na época das vacas-magras, em que bolsas para o estudo no exterior foram suspensas, licenciou-se para estudar às próprias custas na Inglaterra. Ao retornar em 1914, foi admitido no Corpo de Engenheiros da Marinha – uma época difícil, porque os arsenais menores foram reativados apenas para reparos de apoio, e os projetos no Arsenal do RJ eram escassos. Em 1921, foi deslocado para dirigir a Diretoria de Construções do Arsenal do Pará.

A ativação do projeto do AMIC trouxe Bittencourt e outros de volta à capital. Tendo se distinguido em suas tarefas, foi nomeado Diretor Industrial do Arsenal em 1931, retornando a Inglaterra entre 1933 e 1934 como membro da comissão fiscal da aquisição do novo Navio-Escola *Saldanha Gama*. Ao voltar ao país em 1935, é nomeado vice-diretor de Engenharia da Marinha. Foi ele encarregado do projeto piloto, que daria origem a todo o padrão de experimentos desenvolvidos no Arsenal novo, o monitor *Parnaíba*. Em 1938, já no posto de Almirante, recebe o cargo de mais alta confiança, a direção-geral do Amic, e, portanto, supervisor do Programa Naval de 1932.

O Programa 32 significou a recuperação do AMIC como força motriz inovadora, então não apenas da indústria naval e agregada, mas de revitalização da pesquisa tecnológica; porém é pouco estudado e muito diminuído na sua importância.

O seu primeiro protótipo, o monitor fluvial *Parnaíba*, tinha por objetivo aprimorar a expertise para as construções maiores. Nesse navio foram testadas várias técnicas de construção como o convés triplo blindado e a solda elétrica (tecnologia importada da Alemanha). O Amic acabaria por construir, entre outros, seis navios mineiros Classe

Carioca (posteriormente convertidos em corvetas antissubmarinos); três contratorpedeiros Classe *M* (*Marcílio Dias*), e seis da Classe *A* (*Amazonas*), estes incorporados paulatinamente no período pós-guerra, e uma série de meios flutuantes de apoio à esquadra. O Programa 32, cujo plano passou ainda a incluir a aquisição de contratorpedeiros e cruzadores dos EUA, induziu uma série de inovações colaterais, porque “simultaneamente eram planejados, instalados e postos em funcionamento fábricas de torpedos, canhões, munição minas submarinas e até os aviões”²².

“A construção do *Parnaíba* foi uma realização de imensa relevância” e “semente de toda a atividade naval moderna”²³, que se estendeu além do período Vargas, pois “em certa ocasião as carreiras do AMRJ ficaram ocupadas com a construção simultânea de sete navios de guerra, algo que nunca mais se repetiu”²⁴.

ao final da década de 1930 (e por vários anos após) o AMIC já era o maior complexo industrial da América Latina, título suplantado em 1946 quando foi inaugurada a Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda... No Amic, navios militares e mercantes foram reparados e construídos por engenheiros e operários brasileiros... foi núcleo de referência pelos excelentes recursos e capacitação tecnológica que dispunha.²⁵

A aquisição de unidades estrangeiras, devido à própria guerra, limitou-se a vasos norte-americanos, em especial os citados contratorpedeiros *Cannon*, os *Fletcher* e cruzadores, alguns que estavam em serviço durante a guerra e incorporados após 1945.

A maior parte do esforço inicial se deu nos navios mineiros (NMs) *Carioca* que foram completados primeiro e imediatamente levados à conversão em corvetas antissubmarinos. Os técnicos da Missão Naval estadunidense à época e a Diretoria de Construções concordaram que seria um grande laboratório para as demais construções. Além do que havia falta crônica de recursos apesar do apoio político.

Quadro 2 – O Programa Naval 1932

NAVIO OU MEIO	CLASSIFICAÇÃO	Ano de Prontificação
Araguaia A-6	Contratorpedeiro	14/07/1946
Ajuricara A-5	//	14/07/1946
Apa A-4	//	30/05/1945
Acre A-3	//	30/05/1945
Amazonas A-1	//	29/12/1943
Araguaia A-2	//	29/12/1943
Rio Pardo	Caça Submarino	29/11/1943
Hércules	Batelão (barcaça)	04/01/1943
Mestre Lisboa	Rebocador	1942
Greenhalgh M-3	Contratorpedeiro	08/09/1941
-----	Alvo de Batalha	02/05/1941
Mariz e Barros M-2	Contratorpedeiro	28/12/1940
Antônio João	Rebocador	12/08/1940
Marcílio Dias M-1	Contratorpedeiro	20/07/1940
Paraguassu	Monitor	1939
Camocim C-3	Navio Mineiro*	28/10/1939
Camaquã C-6	Corveta*	16/09/1939
Caravelas C-5	//	16/09/1939
Cabedelo C-4	//	16/09/1939
Cananeia C-2	//	22/10/1938
Carioca C-1	//	22/10/1938
Parnaíba U-17	Monitor	06/11/1937

Fonte: SDGM, RJ; compilação do autor *lançadores de minas convertidos em Corvetas
Prontificação (Lançamento): navio está pronto para processo de incorporação à esquadra.
Monitor: tipo de navio blindado pequeno, de poucos canhões de grande calibre.

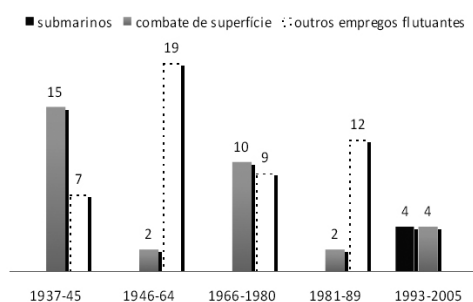
O chefe da Missão foi igualmente informado que esse atraso está aumentando progressivamente por não haver pessoal e equipamentos suficientes e que a situação se tornará mais seria dentro em pouco, devido a falta de máquinas ferramentas nas oficinas de forja, tubulação, máquinas e eletricidade²⁶.

Esse estresse de infraestrutura já se manifestou no prosseguimento do programa. Os contratorpedeiros da Classe A (*Amazonas*) sofreram retardo considerável de incorporação a Armada. Todos tiveram seu batimento de quilha no ano de 1940, porém completados entre 1943 e 1946, e incorporados entre 1949 e 1960. Além da mudança da “configuração política” interna e exter-

na, isso ocorreu pela chegada dos contratorpedeiros estadunidenses, que obrigou a rever os padrões técnicos de instalação dos equipamentos, além do hiato de políticas governamentais e cortes no orçamento que sobreveio ao final da Guerra, apenas parcialmente solvido com o segundo governo Vargas e o início do período Juscelino Kubitschek. No que tange a indústria militar naval, o gráfico seguinte nos permite traçar comparações dos ciclos do Amic/ARMJ no século XX com o Programa 32.

Verificamos que a construção naval militar não acompanha necessariamente os ciclos indústria civil, se tomamos por base a construção de navios como vetores de armas e considerando o Arsenal como o polo privilegiado da construção. Percebe-se que, no período Vargas (1930-1945) ocorre um

Gráfico 1 – Construção de unidades militares no Amic/AMRJ em períodos determinados



– Combate de superfície: navios-patrolha, corvetas, fragatas, contratorpedeiros.
 – Outros empregos flutuantes: barcas, chatas, rebocadores, barcos hospitalares, alvos flutuantes.
 – As corvetas do programa 32 (1937-45) são os mineiros convertidos no Amic.
 Fonte; AMRJ, pesquisa autor.

tempo “virtuoso” da construção naval militar que não é tributário da construção civil, ainda que a influencie em boa medida; esta revitalização será reeditada apenas no período 1958-1979, não será indutora do esforço industrial civil, de escala mais determinada, e não totalmente centrada no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Até à primeira década do século XXI, o Programa 32 permanece o mais profícuo programa de construção naval militar em território nacional, tendo produzido dezesseis navios de combate principais (corvetas, contratorpedeiros) contra nove (fragatas, corvetas e submarinos) construídos num período bem mais longo de 1945 a 2005. Contudo, ele possuía claras limitações em relação ao período imperial e aos períodos de construção posteriores.

No Império, a quase totalidade dos navios construídos no Brasil tinha um índice reduzido de componentes estrangeiros. É claro que o índice de sofisticação da construção nacional era relativamente mais baixo que no exterior, onde a Marinha fazia encomendas de belonaves mais pesadas e sofisticadas. Durante o Programa 32, ocorria o contrário em relação aos componentes de maior valor agregados em tecnologia ou mesmo em itens da estrutura;

...o índice de nacionalização era baixíssimo, quase inexistente: praticamente todos os materiais eram importados, chapas e perfis para casco, máquinas e caldeiras, eixos e hélices, bombas, materiais e equipamentos elétricos e eletrônicos, armamentos e etc., etc. e até as tintas para a pintura²⁷

Segundo Telles (2001), o grande efeito do período de expansão da indústria naval civil, a partir de Juscelino Kubitschek, seria detonar um processo de expansão da indústria de componentes, que se estenderia pela ditadura militar-civil no período 1966-1977. Desse modo, o índice de nacionalização cresceria consideravelmente. Câmara (2010) aborda esse ponto com relatividade, porém destaca que, naquele momento do Programa 32, iniciou-se o incentivo à indústria de componentes, recuperou-se a capacidade de construção de estruturas, de projetos, a memória técnica, e linhas de produção que estavam abandonadas, como minas navais e torpedos. Sem esse preparo dos anos 1930 e 1940, o salto aludido da década seguinte seria impossível por falta de expertise tecnológica.

A AVIAÇÃO NAVAL: INOVAÇÃO INTERROMPIDA

Antecedentes institucionais

Sem dúvida, o “fator belonave” é o vetor chave para entender a inserção de pesquisa e tecnologia na Marinha e, por que não dizer, no país. Entretanto, mesmo nos momentos que o navio se sofisticava, em certa altura, uma marinha moderna não se faria apenas de navios. E isso foi percebido ainda na era do “navio capital”.

O Programa Naval de 1906-1910 incluiria, por iniciativa do Almirante Alexandrino, a formação de uma aviação naval. Não havia ideia de que aviões, ou como o corpo aéreo funcionaria, quando em 1910 é formada a primeira turma de alunos-aviadores, que teria instrução numa escola de aviação privada²⁸. Em 22 de agosto de 1916, por decreto presidencial de Wenceslau Brás, foi instituída a organização da Escola de Aviação

ção Naval, sede na Ilha das Enxadas, RJ, e tornou-se a data de fundação da Aviação da Marinha.

Em 1920 o Congresso aprovou uma série de medidas para ampliar o orçamento da Marinha, determinando uma verba de custeio para a aviação naval. Assim como no caso dos navios capitais, o programa da aviação baseava-se em aquisições, atendendo à ideologia modernizante-consumista típica do Estado Oligárquico. Com novos aviões, principalmente dos EUA, foi instalado o Comando de Defesa Aérea do Litoral em 1922. Estatutariamente, existiam duas divisões aéreas. A do Exército, com os aviões “terrestres” (decolavam do solo), enquanto na Marinha apenas os *sea planes* (hidroaviões) e catapultados (de navios sem convés de voo)²⁹.

A missão dos EUA também procurou interferir, mas aparentemente sem o mesmo sucesso como nas demais instâncias. Em despachos de junho de 1926, foi sugerido que a Marinha priorizasse aquisições de aparelhos de instrução, “aviões escola”. Havia inclusive uma confusão técnica por parte do EMA do emprego e tipo de aviões. Respondendo ao despacho da Missão ao Ministro da Marinha, registrou o Chefe do EMA

Nesse sentido parece que o Tipo de avião mais conveniente é aquelle que preenche a tríplice função de “esclarecedor”, de “bombardeio” e de “torpedeiro”, como é suggerido por V.Exa. no item 3 do referido (b) ³⁰.

Note-se que esse “aparelho mágico” jamais foi desenhado por qualquer força àquela época, ou em qualquer tempo posterior. Ironia ou falta de informação técnica ao Almirante Penido, o fato é que a aviação naval do Brasil cresceu mais por aquisições do que por organização.

No fim da década de 1920-30 a aviação naval contava com apreciável número de aviadores e técnicos e dispunha de aviões de vários tipos, capazes de executar diversas missões de guerra³¹

Nenhum dos navios da armada foi equipado com aparelhos catapultáveis, ainda que se operassem hidroaviões, nem mesmo os navios capitais de esquadra. Apesar das mudanças institucionais e do aparente apoio político, a aviação naval teve uma vida contrastante comparando as décadas de 1920 e 1930.

A Revolução (de 1930) encontrou a aviação naval desprovida de organização, sem pessoal e material com seus postos de comando entregues a oficiais leigos em aviação reinando o desânimo como fruto imediato da inércia administrativa³²

A Revolução de 1930 e a Revolução Constitucionalista de 1932 reavivaram a aviação militar que participou ativamente no conflito – ainda que a aviação naval com meios escassos. Dois hidroaviões bombardeiros da Marinha chegaram a realizar dois bombardeamentos, inclusive de um navio aprestado aos constitucionalistas paulistas empregado no abastecimento pelo porto de Santos. Os próprios “rebeldes” conseguiram lançar mão de meios aéreos, ainda que escassos.

As políticas públicas voltadas para a substituição de importações industriais, a liberdade de iniciativa tributárias derivadas do “estado de compromisso” entre Vargas e seus aliados no plano interno e a política “pendular” no plano da política externa criariam as condições de sucesso e de fracasso do ciclo da aviação na Marinha.

Formação do serviço

A maioria dos primeiros aviadores era de voluntários, pois não existia a carreira de aviador naval na Armada. Assim como os engenheiros, a certa altura os oficiais de elite (armada) que desejassem ser aviadores deveriam “afastar-se do serviço” a bordo. Isso afetava as promoções porque estar a bordo era – como até o presente – essencial para a qualificação e as promoções. O Comando da Marinha chegou a obrigar no currículo dos oficiais o cumprimento de horas de voo, porém não reformulou o sistema de

promoções gerando um conflito entre o operacional e o institucional. A maioria dos postos de aviadores seria composta por subalternos (sargentos e até cabos); havia muitos acidentes e escassez de pessoal de apoio.

Ao mesmo tempo, a estrutura de manutenção era escassa. Apesar de alguns oficiais treinados no exterior, não havia pessoal e peças fabricadas no Brasil. A oficina da manutenção, estruturada na Escola Naval, foi transferida para a Praia do Galeão, mas carecia de recursos para instalar os equipamentos adquiridos.

A aviação naval sofreu um golpe com o levante tenentista de 1922-24, pois seu principal e mais destacado líder, Capitão de Mar e Guerra Protógenes Pereira Guimarães, apoiou a revolta e foi preso após articular uma conspiração de oficiais no Distrito Federal. A organização da aviação sofreu uma paralisia – que denota a força dos agentes de proa na nucleação aleatória – até a mudança da conjuntura política

Com a Revolução de 30, Protógenes foi trazido da reserva como almirante, e nomeado Ministro da Marinha (1931-1935). Em 3 de outubro de 1931, foi criado o Corpo de Aviação da Marinha e o Quadro de Aviadores Navais. Em 1932 são incorporados cinco bombardeios italianos de longo alcance *seaplanes* Savóia MS 55 e, progressivamente, uma coleção de aparelhos de várias origens³³. Os Savóia entrariam em operação duas vezes durante a Revolução de 1932. Até essa data, os pilotos eram treinados na sua especialidade (bombardeio, de caça e patrulha naval). Os pilotos passaram a realizar mais raids (missões) conjuntas e noturnas; e foi formada uma Reserva Aérea de pilotos.

Entre 1931 e 1938 receberam brevê 48 pilotos e mais 51 da reserva ativa. A organização de adestramento também sofreu impacto da expansão. Foram formadas sucessivamente duas esquadrilhas de treinamento avançado: a 1ª Esquadrilha de Adestramento Militar, em 1938, operando já com os *fucke wulf* 58 bimotor da oficina do Galeão, para treino de patrulha e bombardeio; e a 2ª Esquadrilha de Adestramento em 1939, com aviões *North American* NA-46, monomotor e biposto (dois lugares escalonados) para missões de tiro de combate (caça).

Em meio a essas transformações, Protógenes foi substituído por Guilhelm. Com Protógenes, a estrutura operacional cresceu, mas pouco a de manutenção e industrial. Desse modo, Marinha se decidiu pela construção de um conjunto de novas oficinas. Essa iniciativa refletiu um amplo debate político e ideológico que circundou o futuro da indústria aeronáutica nacional.

Debates e opções

Em 1934, foi realizado o I Congresso de Aeronáutica Nacional, em São Paulo. Reunindo entusiastas, acadêmicos e incentivadores da nova indústria, além de representantes de agências de governo, deixou evidente que duas propostas genéricas se colocavam à mesa para o futuro da indústria aeronáutica, ambas desenvolvidas no seio do Estado.

O que seria a “perspectiva centralista” defendida pelo coronel aviador do Exército, Antônio Guedes Muniz, que advogava pela construção de grandes fábricas nacionais sob um grande órgão gestor e de fomento da nascente indústria de aviação. Muniz era engenheiro graduado na Ensa (Ecole Nationale Supérieure d'Áéronautic) e foi o idealizador do primeiro avião de desenho nacional, o M-5 (Muniz-5) e parece ter tido grande influência, pois, em 1935, o Ministério da Guerra (Exército), onde ele estava lotado, ordenou o financiamento da fábrica de Henrique Lages para que se construísse um protótipo, o M-7.

A “visão da Marinha”, se é que podemos assim afirmar, foi propugnada pelo Capitão de Fragata (tenente-coronel) Raymundo Vasconcelos de Aboim, uma legenda na aeronáutica naval. Em 15 de agosto de 1919, realizou o voo pioneiro do Correio Aéreo da Esquadra, inaugurando o serviço criado pela Marinha naquele mesmo ano. Graduou-se na Escola Naval em 11 de fevereiro de 1920. Em 1922, foi enviado à Inglaterra para realizar o curso de pós-graduação em Engenharia Aeronáutica no Imperial College of Science and Technology, tornando-se o primeiro engenheiro aeronáutico sul-americano. Teve inúmeros cargos, e em 1934 era Diretor de Material da Aviação Naval, função que exercia desde 1928.

Aboim postulava investimento primeiro em capacitação de pessoal, recomendando o apoio à pesquisa básica, antes de compra de equipamentos e construção de fábricas, que deveriam ser feitas apenas compras para manter a operacionalidade da força

o envio de pessoal ao exterior para obter treinamento tecnológico e formar uma mentalidade capaz de dirigir a organização da futura indústria no país, reconhecia plenamente a importância da pesquisa e do desenvolvimento previamente à implantação da indústria, citando a experiência japonesa, e criticava a prática corrente de primeiro se importar maquinário sofisticada e se construir fábricas grandiosas. Recomendava, enfim, o apoio à pesquisa, o envio de estudantes ao exterior e o estabelecimento de cursos especializados.³⁴

Citava-se como exemplo o caso japonês ao afirmar que a prioridade deveria ser o envio de estudantes ao exterior, e depois a montagem de estruturas industriais.

O Império do Japão, sem nenhuma tradição industrial até a segunda metade do século XIX, deu significativos saltos de inovação e, com um parque industrial inicial bem inferior ao Brasil, chegou ao final do século uma potência industrial militar. Em 1935, repetia os mesmos resultados com a aviação. Organicamente distribuída nas duas forças, Marinha e Exército, a aviação japonesa era levada por fábricas nacionais, tocadas por engenheiros como Chikuhei Nakajima (que foi aviador naval), e Jiro Horikoshi (designer de aviões para Mitsubishi), que implementaram plantas com proteção estatal, primeiro copiando desenhos e trazendo protótipos e aparelhos do exterior – principalmente dos EUA – para, após uma certa engenharia reversa, imitar modelos novos e nacionais que redundariam nos protótipos da aviação militar nipônica do início da Segunda Guerra Mundial³⁵.

É de se notar que não havia divergências sobre a necessidade de um órgão central para a indústria aeronáutica, ainda que as concepções para isso fossem claramente

divergentes. O modelo de Aboim advogava por laboratórios estatais, ou de fomento estatal, além de incentivar as escolas técnicas de engenharia existentes; enquanto Muniz defendia o uso da *expertise* nacional, que havia no setor produtivo privado, e apenas necessitava de financiamento central e aprimoramento.

O governo Vargas, como era típico da política conciliatória e clientelista do seu “estado de compromissos”, permitia a competição entre as estruturas burocráticas, nesse caso o Ministério da Guerra (Exército), do Ministério Marinha e do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, pela determinação do modelo de indústria aeronáutica. Seu objetivo era, sem dúvida, uma grande estrutura gestora, mas para a aviação civil, de preferência de composição mista (civil/militar).

Nucleação Tecnológica: A “Montadora do Galeão”

Quando o Almirante Guilhem assumiu o comando da Marinha, em 1935, manteve Raymundo de Aboim à frente da Diretoria de Material da Aviação Naval. A frota aérea da Marinha, havia crescido muito, porém enfrentava problemas de perdas, falta de sobressalentes e de pessoal treinado³⁶. Aboim chefiou um grupo que esteve nos EUA para viabilizar a construção de oficinas de manutenção e o envio de técnicos para o treinamento de pessoal. A missão retornou sem resultados.

Nessa época o Programa Naval 32 estava em pleno vapor. O Almirante Antonio Augusto Schorcht, no comando da Aviação Naval, fez contatos com Eric Lange, genro de um dos engenheiros estrangeiros do programa, que trabalhava na fábrica Focke Wulf. Em 1936, Aboim foi enviado a convite dos alemães para conhecer as facilidades da fábrica em Bremen. Um fabricante de aviões treinadores e de pequeno transporte, a Wulf, encontrava-se em plena expansão desde a ascensão do nazismo e tinha vários modelos de produção e experimentais. Aboim pretendia negociar a instalação de uma oficina de manutenção de aviões e, em longo prazo, obter licenças para a produção de aeroná-

ves, com alguma transferência tecnológica – principalmente motores e armamentos.

A Fábrica do Galeão que inicialmente faria apenas reparos teria 19.000 metros quadrados de área construída e seria o incubador de um curioso processo de reorganização. O convênio com *Focke Wulf Flugzeugbau* em 1936 não apenas previa a venda, mas a montagem, sob licença de quatro modelos de aviões alemães: *Focke Wulf-44* e *Focke Wulf-56*, de treinamento; *Focke Wulf-58* de bombardeio; e o gigantesco quadrimotor de transporte *FW 200 Condor*. O empreendimento era extraordinário para um país como o Brasil por diversos aspectos.

Faltava tudo no Brasil: não havia torneiros mecânicos em número suficiente, existiam poucos carpinteiros com habilidade e praticamente nenhum soldador capaz de fazer a delicada solda de peças de alumínio³⁷

O “modelo Aboim” entrou em prática. Técnicos alemães viriam ao Brasil para montar e treinar o pessoal da fábrica. Já em 1936 foi criado o Curso de Aprendiz de Operário que, na sua fase inicial, formaria todas as especialidades da construção dos aviões, excetuando instrumentos de precisão e armas: torneiro mecânico, soldador, carpintaria especializada, chapeamento, serralheria, ajustagem, montagem, pintura, fuselagem, funilaria, montagem parcial, “ferramentaria”, ferreiro, instrumentos, eletricidade, delineamento, hélices, fundição, inspeção parcial e geral, e o almoxarifado.

Em junho de 1936 era lançada a pedra fundamental das Oficinas Gerais da Aviação Naval, na Praia do Galeão (OGAN). A obra foi realizada pelas indústrias de Henrique Lage que atuava como procurador da *Focke Wulf* no Brasil. Os primeiros protótipos foram montados em 1938, um ano antes de as oficinas serem completadas e de toda a linha de montagem estar operando.

Cada seção de produção estaria sob a supervisão de engenheiros alemães e brasileiros ainda em processo de treinamento. A primeira turma, de 1937, contava com 75 alunos, selecionados pelos alemães entre 200 voluntários. Na mesma época, a Dire-

toria Geral de Material de Aviação recebeu a autorização do Ministro Guilhem para um contrato de mais 40 *FW-58*.

Os primeiros 40 *Focke Wulf-44j* construídos no Galeão saíram da linha de montagem em 1938, denominado aqui de *Pintassilgo*³⁸, seguidos dos *FW-58*. “Após a montagem dos dez primeiros, a Aviação Naval iniciou a construção de uma segunda série de 15 aviões idênticos à série anterior”.³⁹

Foram fabricados 25 aparelhos *FW-58* pela Fábrica do Galeão, entre 1938 e 1942. Duas séries do aparelho 2 FG (designação nacional) se sucederam. A primeira, de 10 aeronaves, incorporou muito poucos componentes de fabricação local. A segunda, de 15 aeronaves, produzida entre 1940 e 1942, apresentou maior índice de nacionalização, empregando estruturas das asas, freios, pneus, hélices, telas e contraplacados (estruturas em madeira compensada) nacionais. Os aparelhos 2 FG eram dotados de motores *Argus* alemães, de 240 cavalos, e levavam quatro tripulantes em missões de combate. A fase 3 implicava que se fabricassem os motores sob licença no país.

O Exército desejava obter o mesmo com a Fábrica de Lagoa Santa (MG) usando aviões dos EUA, os caças e treinadores NA-T6. Porém, quando da criação do Ministério da Aeronáutica (1941), “fábrica” nem ao menos era uma montadora. A Marinha investiu logo no preparo de pessoal, mesmo quando havia escassez de recursos. E, mesmo com a presença do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) em SP, e do Instituto Nacional de Tecnologia (INT) no RJ, para ambos os casos, a falta de uma política de educação tecnológica foi um dos pontos de estrangulamento à frente da experiência aeronáutica brasileira nessa fase.

Nucleação transferida: insulamento “perdido”

Apesar do sucesso da aviação naval, pelo menos como implantação e serviço, o debate da aviação no Brasil caminhou para longe de uma aviação embarcada. Em vinte anos da sua implantação, não existiam aviões a bordo das belonaves, nem mesmo as maiores. É claro que o emprego natural

seria o do navio-aeródromo, mesmo que fosse um de escolta. Porém, mesmo nessas dimensões, navios de decolagem horizontal eram de custo elevado de operação e manutenção. Na Marinha do Brasil, esse debate não passou do nível teórico.

A Aviação Naval desde a implantação buliu com pedras de toque da organização militar, em especial a hierarquia. Apesar das dificuldades materiais e políticas, principalmente após o movimento tenentista de 1922, a força da modernidade do avião ultrapassava a “resistência” de certas hostes, literalmente passando por cima da cadeia de comando. Em 1926, o chefe do EMA registrava em despacho ao Ministro da Marinha que “a princípio, por falta de regulamentação e depois por causas várias que V. Exa não desconhece, a Aviação Naval tem evoluído à revelia deste EMA”⁴⁰.

Outra dificuldade era de natureza ideológica. Mesmo com vários líderes da reforma naval do período Vargas ser também de expoentes da aeronáutica nacional, como Protógenes e Aboim, a cultura da aviação não ganhou as hostes de todo o oficialato. A campanha pelo Ministério da Aeronáutica estava na rua, com vários defensores de peso, como Virgínius De Lamare um dos pilotos brasileiros que estagiou na RAF de 1918, em plena Primeira Guerra Mundial. Advogava-se por um grande Mistério do Ar, aos moldes britânicos, com a unificação de todos dos serviços, mesmo os embarcados, sob a autoridade única.

Nesse contexto, a ideia teve a colaboração insuspeita de quem deveria advogar pela manutenção de uma força embarcada e sua evolução, o Estado Maior da Armada.

Este plano de operações da Marinha indica que não carecemos de navios aeródromos. A aviação que necessitamos para a realização de nossas operações navais não precisa ter como base o navio-aeródromo; com maiores vantagens táticas e estratégicas consoantes com o caráter de nossas operações, ficará a Aviação Naval localizada em bases terrestres no litoral (Parecer do EMA sobre a criação do ministério da Aeronáutica, 1940)

A criação do Ministério da Aeronáutica se deveu menos à subserviência de certas lideranças navais ante ao poder instalado da ditadura varguista desde 1937 – que inclusive caçou mandato de Protógenes de governador do RJ – do que às injunções de política externa (aliança com os EUA) e interna (redistribuir a bases do apoio político-militar). O próprio comandante da Aviação Naval, Almirante Schorcht, e outros assinaram um manifesto pela criação de um órgão ministerial central para a Aeronáutica⁴¹. Em seu depoimento a respeito da surpresa e contrariedade do meio naval pela centralização da Aeronáutica, e a perda dos aviões, o Almirante Oliveira, um dos primeiros aviadores navais e, mais tarde Brigadeiro da Aeronáutica registrou:

Não, esta não é a minha opinião! A semente da desconfiança começou nos meados da década dos anos 20 e, pela não absorção da nova arma por parte do ambiente naval brasileiro, os caminhos foram se afastando⁴².

O oficialato ficou dividido entre ser clientela do regime, dedicando devoção, e agradecimento pelo apoio ao reaparelhamento da força (Programa 32); ao mesmo tempo, se compungia a proteger seu novo corpo técnico de aviadores e a fábrica do Galeão, que, no entanto, não se “encaixava” nas bases operacionais – e institucionais – da Força. De certa forma, o abandono da aviação naval encontrou fácil circulação na Marinha porque foi o encontro de duas vontades antagônicas – a do comando e a de aviadores – e que exemplificam o que Silveira (2002) chamou de “lógica da instituição”.

Os corpos de oficiais superiores e de comando foram formados numa tradição mais pautada na “visão da Armada” (operação dos navios), com pouca informação ou mesmo nenhuma formação de inovação tecnológica, restrita a dos pioneiros envolvidos com a construção naval e modernizações, ou aqueles que passaram pelos cursos da Escola de Guerra Naval, que ainda não era requisito essencial para promoções. Raymundo Aboim, ideólogo da aviação naval, assim como engenheiro Régis Bittencourt e outros, financiaram a maioria de seus estudos.

Em 1935, o Ministro dos Negócios da Marinha, Almirante Guilhem, transformou a brigada de fuzileiros em Corpo de Fuzileiros e, em 1936, instituiu o curso de formação de oficiais fuzileiros (infantaria) e de intendentos (administração e logística) na Escola Naval. Porém, os aviadores navais nunca passaram de uma especialidade, o que não garantia tratamento diferenciado na ascensão profissional e promoções, apesar de um corpo altamente técnico e extremamente treinado. Eram de corpo não reconhecido em seu meio e, portanto, sem vínculos marciais com sua força por ausência de definição e perspectiva.

De qualquer modo, a “perda” da Fábrica do Galeão para o novo Ministério da Aeronáutica (1941) foi interrupção de uma mudança corporativa importante para a evolução de pesquisa e inovação navais, não somente pela paralisação de um ciclo, como pelos traumas e divergências que a sua eliminação produziu. Ao final da guerra, ficou claro que a aviação naval fora decisiva, tanto nos combates do Pacífico, quanto na guerra antissubmarina do Atlântico. Apesar das controvérsias da repercussão nos quadros da Marinha da perda da aviação naval, e da consequente “entrega” do Galeão, parte da corporação parece ter “se acusado do golpe”, o que se manifestou na década seguinte, assim que Vargas retorna ao poder.

Renato Guillobel, Ministro da Marinha de Vargas (1951-1954) registrou

...quando foi criado o Ministério da Aeronáutica a Marinha estremeceu em seus alicerces (...). Entregou (...) a este novo Órgão, todo um enorme acervo de materiais, edificações, oficinas, habitações, vastíssimas aéreas de terrenos, latifúndios imensos dos quais poderia não se ter desfeito e que hoje lhe fazem muita falta, e mais do que tudo isto, um grande número de brilhantes Oficiais e Subalternos, por ela criados e especializados nos assuntos aéreos e correlatos...⁴³

Guillobel, oriundo do corpo da Armada, veterano de duas guerras mundiais, espe-

cializou-se em guerra submarina⁴⁴, portanto sem vínculos corporativos com o pessoal aeronáutico. Registrou com pesar o fim da “Fórmula do Galeão”, abandonada na década seguinte, e o significativo hiato transcorreu até que a nova agência aeronáutica se consolidasse e que seus próprios pioneiros – vários deles imigrados da aviação naval – se combinassem com os “noviços” para encontrar seu caminho na pesquisa e na tecnologia.

CONCLUSÃO

O histórico do insulamento da inovação na Marinha do Brasil tem uma cronologia mais determinada até o Programa 32, e está relacionado com o navio de guerra como plataforma de experimentos e da Marinha como participante na construção e na pesquisa navais. O “fator belonave” foi importante desde então, mas sua exclusividade começa a desaparecer após a Segunda Guerra Mundial e nos ciclos seguintes, para a constituição da pesquisa e tecnologia referenciada no problema do navio, entretanto mais centrada no domínio dos meios de combate e do meio de atuação (oceano), encimando a reconstrução da lógica operacional que permeou a lógica institucional na Marinha.

O Programa de 1932 até tentou um enlace tecnológico, como o sonar da equipe de Damy ou os canhões projetados para os contratorpedeiros, implementos cuja memória se perdeu por falta de registros contundentes – pelo menos até agora não inteiramente revelados – ou de testemunhas que já se foram. Parece que a Marinha “de hoje” (operacional) superou a do futuro (modernizada) com as pressões pela tecnologia yankee (EUA) e nem se pensou na do amanhã (inovação).

Coisa similar ocorreu com a aviação, igualmente solapada tanto pela questão política quanto pela tecnológica. A aviação naval foi transferida, mas não inteiramente “absorvida”. Quando sobreveio a Guerra, ano seguinte à criação do Ministério da Aeronáutica, a nova Arma fez questão de enviar seus cadetes noviços, saídos da novíssima academia da Força Aérea no Rio de

Janeiro, para serem treinados nos EUA, e então enviados à Europa, ignorando os treinados pilotos “da Marinha” que acabara de receber. Além da questão técnica, a Força Área, afinal, tinha na Guerra a chance de se

firmar politicamente; e nada melhor que um conflito e jovens com a “cor da força”.

Sobrevém a pergunta, que talvez alguém possa responder algum dia: Por que não os “falcões-cinza”?

BIBLIOGRAFIA

BOTELHO, Antonio José Junqueira. *Da Utopia Tecnológica aos Desafios da Política Científica e Tecnológica: O Instituto Tecnológico da Aeronáutica (1947-1967)* ANPOCS, Revista Brasileira de Ciências Sociais, SP, v. 14, nº 39, fev. 1999, PP. 139-154.

BOURLAMAQUI, Armando C. *A situação Naval Sul-Americana em 1921*. Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1922.

BRACONNOT, C. P. “Possibilidades da construção naval pela indústria particular” In FLEMING T. (editor), *A Construção Naval no Brasil*. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, 1936.

CAMARA, Eduardo G. *A Construção Naval Militar no Brasil no Século XX* RJ, SOBENA, 2010.

CAMINHA, Herick Marques. *História Administrativa do Brasil – Vol. 15: Organização e Administração do Ministério da Marinha no Império*. Rio de Janeiro: Fundação Centro de Formação do Servidor Público & Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986.

_____. *História Administrativa do Brasil – Vol. 38: Organização e Administração do Ministério da Marinha*. Rio de Janeiro: Fundação Centro de Formação do Servidor Público & Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1988.

CAMINHA, João Carlos (ALM). *História Marítima*, Rio de Janeiro, Bibliex p.267 1980.

CORONEL Z (pseudônimo). *A fusão dos quadros na Marinha: a Escola Naval e a fusão – Norte America e Alemanha*. In *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, anno XXXVII, números 7/8, p. 518-534, jan./fev

COSTA, Helio “*A Aviação Naval em sua Primeira Fase: A 1ª Esquadilha de Adestramento Militar Avançado*” RJ, RMB, v.108, Nº 7/9, jul-set 1988, p.83-91.

GARCIA, Eugenio V. *Anglo-American Rivalry in Brazil: The Case of The 1920's* London, Working Paper, University of Oxford, 2000, pp.58.

GUILLOBEL, Renato de Almeida. *Ressurgimento da aviação naval*. Rio de Janeiro. Imprensa Naval (SDGM/RJ), 1958. 25 p.

GUIMARÃES, Jacyr Roberto. “*Um Homem Maravilhoso e suas Máquinas Voadoras*” RJ, RMB, v.111, nº 1/3, jan.-mar, 1991, p. 161-177.

MARQUES, Adriana Aparecida. “*A Revista Marítima Brasileira de 1918 a 1932*” in *Anais do XVII Encontro Regional de História – O Lugar da História*. ANPUH/SPUNICAMP. Campinas, 6 a 10 de setembro de 2004.

MARTINS Filho (a). *“Marinha: Tecnologia e Política”* in *O Militar e a Ciência no Brasil* Rio de Janeiro, Gramma, 2010, p57-74.

_____ (b). *A Marinha Brasileira na Era dos Encouraçados, 1895-1910: Tecnologia, Forças Armadas e Política*, RJ, FGV, 2010.

MARTINS, Helio Leoncio *A Revolta da Armada* RJ, Bibliex, 1997.

_____ *“Aviação Naval” História Naval Brasileira*, V.5, Tomo II, RJ, SDGM, 1995.

_____ *“A Marinha na Era Vargas”* RJ, Revista Marítima Brasileira , v. 110, 1/3, jan.-mar. 1990, p. 75-86.

McBRIDE , William M *Technological Change and the United States Navy, 1865-1945* NY, Johns Hopkins Studies in the History of Technology,2000.

MOTTA, Arthur Silveira da *De Aspirante a Almirante* RJ, SDGM, 1985, pp.440.

NORONHA, Julio Cesar de *Programa Naval de 1904* RJ, Imprensa Naval, 1950.

PENSO, Antonio Luis Draque *Estudo de Caso da Evolução organizacional da Escola Técnica do Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (ETAM) em Relação à Viabilidade do Atingimento Simultâneo de Requisitos Fomentados pelo Ministério da Educação*, RJ, FGV, 2002, Dissertação de Mestrado em Administração.

Relatórios da Missão da Marinha dos EUA no Brasil, Diretoria do Patrimônio Histórico da Marinha (DPHDM), AMRJ; anos selecionados: 1923;1926, 1928, 1938, 1942.

SILVA, Orlando Marques da. *“Da Oficina da Aviação Naval à Fábrica do Galeão”*. RJ, RMB, v.116, nº 7/9, jul.-set, 1996, p.55-62

TELLES, Carlos Pedro da Silva *História da Construção Naval no Brasil*, Femar, RJ, 2001.

VAL, Sylvio dos S. *“O Navio Híbrido o Encouraçado e a Geopolítica de Seu Tempo”*. RJ, RMB, vol.127, n.10/12, out/dez, 2007.

¹ Colbert propugnava que uma esquadra de menor porte poderia paralisar a autonomia de armadas maiores, pelo perigo potencial que representava.

² TDW, de acordo com o padrão inaugurado no Tratado de Limitação Washington (1922), considera o navio a plena carga (combustível e tripulação) em contraste com a TP (toneladas brutas ou padrão) que considera apenas o peso da estrutura construída. No Brasil é usada a nomenclatura TPB.

³ NORONHA (1950; p 275).

⁴ MARTINS FILHO (2010; p.70)

⁵ Ibid., p.61.

⁶ MOTTA (1985; p. 328)

⁷ BURLAMAQUI (1922; p.4)

⁸ Assim como na Marinha do Brasil, nos EUA se dá preferência ao exercício de comando para ascensão; apenas não há, estatutariamente, exclusividade para aos oficiais de “bordo” (Armada) como ocorre aqui.

⁹ MARQUES (2004; p.2)

¹⁰ CORONEL Z (1918; p.527). Desde aquela época, há ilusões quanto a realidade da carreira na Marinha, mantidas protocolarmente por membros da cúpula e seus próceres. CF. VAL , 2001.

¹¹ PENSO (2002; p.58).

¹² Cf. Decreto Presidencial nº 8650 , de 4 de abril de 1911.

¹³ “Havia também uma ‘pequena missão naval’ no Brasil, formada por oficiais trabalhando na Escola Naval de Guerra (hoje EGN), Rio de Janeiro. Fundada em 1914 segundo o modelo da Escola de Guerra Naval, a Escola tinha em objetivo promover cursos e altos estudos para os oficiais de comando e de patente de generais. O primeiro instrutor a ser contratado foi o Capitão Phillip Willians, substituído em 1918 pelo Contra-Almirante Carl Theodore Vogelgsang e mais cinco outros oficiais.” GARCIA, (2000; p. 21).

¹⁴ “Entre os oficiais estariam especialistas de reconhecida experiência profissional em comunicação, sinais e regulamentos, o ensino de táticas e estratégia de guerra, artilharia, máquinas e eletricidade, construção naval e serviços relacionados com navios, contratorpedeiros, torpedos, submarinos, minas navais e aviação naval. As cláusulas do contrato seguem o modelo usado pela Missão Militar Francesa e o texto foi mantido em segredo por desejo do governo brasileiro.” GARCIA (2000, p. 23).

¹⁵ McBRIDE (2000; p.17-18). Em 1889 o Congresso cancelou a expansão da esquadra. A Marinha construiu três couraçados da classe *Oregon* sob o subterfúgio de “couraçados guarda-costas de alto mar”. Apenas na administração Theodore Roosevelt se introduziu uma nova política naval.

¹⁶ *Relatório da Missão Naval dos EUA no Brasil*, 1926. DPHDM, p. 4.

¹⁷ *Ibid.* 1926

¹⁸ Arquivos o relacionam como servindo num “hospital” da Escola Naval de Guerra. Contudo, sua folha de serviço o designa como oficial de operações; é provável que fosse da *inteligência*. Cf. “*William Oscar Spears Papers 1914-1934*”. University Libraries, The Southern Historical Collection, Collection 03964.

¹⁹ PENSO (2002; p. 37)

²⁰ *Ibid.* p. 38

²¹ O Etam passou a formar os especialistas para Marinha e áreas correlatas da indústria civil, naval ou não. Tendo seu auge nos anos 1970 e 1980, feneceu a quase extinção na década de 1990. Em 2010, vinculada a Emgepron, se tentou retomar suas atividades de formador técnico para a Marinha, tendo um concurso público de acesso realizado em 2012.

²² MARTINS (1990; p. 82).

²³ CÂMARA (2010, p. 31)

²⁴ *Ibid.*; p. 227. São “carreiras” as plataformas inclinadas para construção das estruturas dos navios. Quando pronta, a estrutura desliza ao mar, e depois levada a diques secos para a montagem das superestruturas e acabamentos.

²⁵ CÂMARA (2010: p. 27)

²⁶ Captain (Capitão de Mar e Guerra) S.B McKinney, Chefe da Missão Naval Americana. *Relatório da Missão Americana no Brasil*; 15/2/1938. DPHDM, AMRJ.

²⁷ TELLES (2001, p. 128)

²⁸ Escola de Aviação do Brasil, aparentemente formada na esteira do fenômeno Santos Dumont; à época os aparelhos eram bem artesanais. (LINHARES, 1971; p. 07)

²⁹ Os aviões se projetavam da catapulta; ao retornar desciam no mar próximo ao navio; em seguida erguidos de volta a embarcação sobre a catapulta.

³⁰ *Relatório da Missão da Marinha dos EUA no Brasil*, 10/12/1926.

³¹ COSTA (1988; p. 87)

³² Relatório do Ministro da Marinha [Almirante Protógenes Guimarães], Ano de Referência 1931, Balanço. DPHDM, Ilha das Cobras, RJ.

³³ Em 1933, a aeronáutica naval operava 83 aviões das seguintes procedências: Itália, EUA, Reino Unido e França. (LINHARES; p71)

³⁴ BOTELHO (1999; p.41)

³⁵ Os Nakajima B5 *Kate* (bombardeiro-torpedeiro), M-5 e M-6 *Zero* (caça), e Aichi D3A1 *VaI* (bombardeiro em picada ou de mergulho).

³⁶ Em 1935, dos 143 aviões da Marinha (o Exército tinha 553) 60 estavam imobilizados por falta de mecânicos, sobressalentes e oficinas (SILVA, 1996, p.55).

³⁷ SILVA (1996; p. 57)

³⁸ Algumas fontes indicam que o nome seria *Colibri*, mas não é essa a denominação que figura nos exemplares lotados no Museu do Galeão, RJ.

³⁹ SILVA (1996; p.61)

⁴⁰ Relatório da Missão Naval dos EUA no Brasil, 10/12/1926

⁴¹ Schorcht não foi um signatário incondicional. Quando da criação do Ministério da Aeronáutica, todos os “pioneiros” da aviação naval e do correio aéreo da Marinha passaram à aeronáutica, exceto Schorcht, que permaneceu “almirante aviador”. Ainda que mencionado como Brigadeiro, permaneceu “fiel as suas cores” (“um falcão cinza”).

⁴² OLIVEIRA (1996; p.33-34)

⁴³ GUILLOBEL (1958;p.5)

⁴⁴ Guillobel escreveu um manual de operações guerra de submarina classificado de sigiloso por muitos anos. Segundo o jornalista Sebastião Nery, um dos poucos ministros que, na reunião ministerial que precedeu do suicídio de Vargas, empenhou apoio irrestrito às decisões do Presidente.

O “inverno do descontentamento” na propaganda de preparação para Segunda Guerra em Recife*

Karl Schurster

Doutor em História Comparada pela UFRJ com estágio de pesquisa na Freie Universität Berlin. Professor Adjunto de Teoria da História e História do Tempo Presente da Universidade de Pernambuco.

RESUMO

Este trabalho procura abordar a importância estratégica de Pernambuco na campanha do Atlântico através de uma análise do cotidiano da Segunda Guerra Mundial no Nordeste. O foco está na construção da propaganda estado-novista no período entre 1942-1945 e suas implicações no contexto da Segunda Grande Guerra. Entender a montagem das estruturas propagandísticas e seu funcionamento na sociedade brasileira também faz parte do nosso objetivo macro. Por tal, analisamos o conflito bélico, existente no período, não só através da lógica militar, mas a partir de uma abordagem onde os discursos e sua veiculação na imprensa ganham visibilidade social na tentativa de cooptação da população para os fins estatais.

PALAVRAS-CHAVE: Estado Novo, guerra, propaganda política, autoritarismo

ABSTRACT

This work seeks to address the strategic importance of Pernambuco in the Atlantic campaign through an analysis of the everyday World War II in the Northeast. The focus is on the construction of the estadonovista Propaganda in the period 1942-1945 and its implications in the context of the Second World War. Understanding the assembly of structures and propaganda operation in Brazilian society is also part of our main objective. For this, we analyze the existing military conflict, not only by military logic, but from an approach where speeches and their dissemination in social media gain visibility in an attempt to gather population support for state purposes.

KEYWORDS: New state, war, propaganda politics, authoritarianism

Em sua tese de doutoramento, intitulada *Sonhos de Nabucodonosor: aspectos da propaganda do Estado Novo em Pernambuco*, o historiador José Maria Gomes de Souza Neto procurou analisar o desenvolvimento da propaganda política nos primeiros anos da intervenção de Agamenon Magalhães. Para tal, adaptou um conceito, o “veranico”, para mostrar como se chegou ao que intitulou de *Inverno de descontentamento* através da ruína dos *Sóis Gloriosos*. Em sua essência, o veranico

foi um *corpus* propagandístico ativado logo nos primeiros meses da administração Agamenon Magalhães, baseava-se em sequências contínuas de festas e eventos (elementos de grande visibilidade para o governo que se instalava) e uma prosa que exaltava a serenidade de um país harmônico em meio a um mundo em guerra: nos jornais de 1937, 1938 e até mesmo 1940 [...].¹

* Artigo recebido em 23 de abril de 2013 e aprovado para publicação em 3 de maio de 2013.

Já o termo *Sóis Gloriosos* compreende a construção e atuação do *veranico* no Estado Novo pernambucano. Esse período data do início da interventoria, em 1937, até seu paulatino desmoronamento em 1942, com a preparação do Brasil para a Segunda Guerra Mundial. A partir de então, tem-se início o *Inverno de Descontentamento*, podendo ser entendido como as transformações da propaganda estado-novista adequando-se ao contexto de guerra e não mais dando ênfase a lograr a alegria e o entretenimento da população pernambucana. Assim, o governo agamenonista construiu sua máquina propagandística mostrando à população recifense “a emoção do Estado Novo”² em Pernambuco.

Este artigo, cuja preocupação central é apresentar características fundamentais da propaganda de guerra para atrair os jovens e a simpatia popular, compõe-se de duas partes: uma primeira que está relacionada ao processo de desestruturação do que Souza Neto chamou de *veranico* com a preparação para a guerra; e uma segunda que procura analisar o *inverno de descontentamento*, ou seja, a propaganda política do estado pernambucano no decorrer do conflito. Buscamos aqui, de modo geral, mostrar como os jornais desenvolveram um *corpus* propagandístico dentro das circunstâncias que emolduram a política pernambucana daquela época, e quais os arranjos feitos para essa propaganda no decorrer da entrada do Brasil na guerra são nossos objetivos num primeiro momento.

A PREPARAÇÃO PARA A GUERRA...

A guerra não entrou na vida dos recifenses apenas pelos jornais. Era uma realidade [...] que se não lhes ensangüentava as ruas nem lhes explodia as veias, persistia como ameaça constante ao seu destino da cidade aberta ao Atlântico.³

A cidade do Recife não teve suas ruas obstruídas por combates, ou as torres de suas igrejas seculares destruídas por bombardeios, contudo, é importante que se reconheça à importância da capital pernambucana durante esse conflito.

Se não foi *Dresden*, *El Alamein* ou *Hiroshima* (sítios de relevo conhecido), tampouco permaneceu alheio ao turbilhão que se erguia a sua volta. Recife, a cidade dos mercadores aberta ao oceano, presenciou de local privilegiado um dos mais ativos *fronts* da guerra: a Batalha do Atlântico.

A Batalha do Atlântico é tida como a mais longa da história, tendo começado em 1939, com o bloqueio das Ilhas Britânicas, e terminando apenas em 1945, com a derrota do Reich alemão. Pelo menos é desde a Idade Moderna que os países europeus reconhecem o mar como fonte de poder da Grã-Bretanha, e não foram poucos aqueles que tentaram isolá-la (a República Holandesa, Napoleão, etc.). Contudo, no começo da guerra, a marinha de Hitler logrou um bloqueio dos mais eficientes: seus submarinos cortaram as ligações do Reino Unido com o Atlântico, bombardeando-o sem sequer ser notado, e uma verdadeira muralha subaquática foi armada diante das Ilhas Britânicas para sufocá-las e forçá-las ao armistício.

Além disso, os exércitos do Eixo faziam progresso na África do Norte, e em 1941, Dakar, no Senegal, foi ocupada. Diante da ofensiva submarina e da expansão do Eixo em terras africanas, ficou claro, para os Estados Unidos, que a invasão de terras americanas não era apenas um temor absurdo, mas algo que cada vez mais se aproximava da realidade. Isso já era algo corrente desde muito como nos mostra *Stetson Conn* e *Byron Fairchild*:

Rumores sobre o interesse japonês em ilhas no pacífico, situadas ao largo da costa das Américas, informações sobre reconhecimentos japoneses sob o disfarce de ‘pesca’, ao longo das costas do México e da América Central, rumores sobre o interesse alemão na Baía Samaná, na República Dominicana, informações sobre conspirações para fomentar revoluções no Brasil, no Uruguai e na Argentina foram exemplos típicos de fatos que induziram a um alarme crescente nos círculos do governo (americano) durante o ano de 1938.⁴

Onde se encontra o Recife nesse contexto? Numa posição estrategicamente vital para o esforço de guerra. O Nordeste brasileiro, como um todo, era de vital importância para os Estados Unidos: ainda que os americanos não estivessem (até 1942) em guerra declarada contra Alemanha e Itália:

Com elas foi encaminhado ao Congresso [...] o projeto chamado 'Lend Lease Act', uma lei que permitiu aos EUA assegurar o fornecimento de armamento e outras ajudas às democracias livres, a prazo e por um terço do valor. Aprovada, os EUA passaram a ser o 'Arsenal das Democracias'.⁵

A corrente de suprimentos seguia tanto diretamente para a Inglaterra como cortava o coração da África até o Oriente Médio, onde existiam possessões britânicas. Assim, desde 1939 os americanos procuram ampliar sua presença no Nordeste brasileiro. Esta situação só se ampliava diante das vitórias do Eixo no Norte da África: vindos de Dakar, os italianos – e esse era o temor americano – desembarcariam em praias nordestinas e colocariam em risco o Canal do Panamá, artéria vital que ligava as duas linhas costeiras dos Estados Unidos.

Desta feita, já em 1939 os americanos desenvolvem, secretamente, o chamado Plano de Defesa do "Hemisfério Arco-Íris"⁶, que considerava:

O saliente nordestino como área estratégica prioritária de defesa dos Estados Unidos (...) e a sua ocupação por forças americanas numa decorrência natural da necessidade de tornar efetiva aquela defesa. Alguns historiadores registraram até recomendação do Departamento de Guerra de emprego de força, como recurso para ocupar a região.⁷

À localização estratégica do Recife em relação à costa africana e ao Canal do Panamá, devemos somar sua posição de passagem das principais rotas de comércio interamericanas: como o oriente dominado pelos japoneses, a indústria americana

voltava-se para a América Latina, e essas linhas de suprimento não poderiam, em hipótese alguma, ser interrompidas.⁸ Estávamos, então, diante de um Recife coadjuvante que poderia roubar a cena dos atores principais do conflito, se nada fosse feito em sentido contrário.

O papel da cidade nesse conflito vem sendo tratado de maneira incipiente pela bibliografia: a principal fonte para conhecermos essa história está nos livros publicados pela Biblioteca do Exército e, principalmente, pelo Instituto Histórico da Aeronáutica (de fato, das três forças a mais diretamente ligada ao Recife foi a Força Aérea, já que era em tal estado que ficava o comando aéreo brasileiro). Contudo, a abordagem dos autores resume-se à listas de batalhas, descrição de aviões e algumas memórias dispersas, sem uma análise mais profunda a respeito do assunto. Estes autores são importantes para conhecermos os dados em suas minúcias, mas não vão muito além da superficialidade dos fatos.

Zélia Gominho, em seu livro *Veneza Americana x Mocambópolis*, comenta alguns aspectos da repercussão do conflito entre os recifenses. Por outro lado, a dissertação da professora Leda Rivas (*O Diário de Pernambuco e a II Guerra Mundial – O Conflito visto por um Jornal de Província*) é rica em possibilidades para aqueles que desejam vasculhar com afinco o dia a dia do recifense durante a II Guerra. A autora trabalha com o informativo pernambucano, e é em cima dele onde constrói seu texto. Contudo, como salientaremos mais adiante, muito do que aparecia nos jornais do período fazia parte da política nacional getulista de convencimento das massas a fim de propiciar um clima de homogeneidade evitando as contradições sociais existentes. Por exemplo, o Diário de Pernambuco afirmou que "a confraternização entre militares norte-americanos e brasileiros era costumeira."⁹ Na realidade, as relações entre as forças armadas das duas nações eram marcadas muito mais pela tensão que propriamente pela comunhão: os "Arquivos da Comissão Militar Mista Brasil – Estados Unidos"¹⁰ revelam que os choques eram bastante comuns e diversas vezes ocorreram incidentes diplomáticos, sendo o

mais sério deles quando um grupo de soldados americanos desrespeitou símbolos nacionais brasileiros (o hino e a bandeira) e ainda não obedeceu ao oficial brasileiro que o repreendeu. Enviada carta ao Secretário de Estado norte-americano, este enviou suas diplomáticas escusas.¹¹

Logo no início do conflito, os americanos exigiram do governo brasileiro algumas áreas para instalação de suas forças. No Acordo de Cooperação Brasil–Estados Unidos (de 23 de maio de 1942), essa cessão fica bem clara:

“Artigo VI – O governo brasileiro facultará ao governo norte-americano a construção de depósitos e instalações, inclusive para o pessoal, assim como a organização de que carecer, em território nacional, para o aproveitamento e auxílio de suas forças militares.”¹²

Isso foi posto em prática durante a preparação e a entrada do Brasil no conflito mundial. A Unites States Atlantic Fleet, de Nova York, enviou documento, constando ser secreto e confidencial, ao Interventor Agamenon Magalhães sobre a construção de uma base médica, hospital, para auxiliar na estrutura dos norte-americanos no Recife e que depois de pronta seria mais um legado do acordo de cooperação Brasil–Estados Unidos:

Excelência, a condição de congestionamento de pessoal acrescida de grandes atrasos na construção de serviços hospitalares e alojamentos para oficiais e praças nos obrigou a um exame completo nos edifícios disponíveis nessa área para ocupação militar. No exame realizado chegou-se a conclusão que o local mais apropriado para nesses fins é o edifício em construção em Tejipió. Conquanto tenha inteira compreensão das necessidades desse hospital para o povo pernambucano também posso informar que o edifício não ficará pronto para entrar em funcionamento antes de principio de meados de 1944. Acreditamos que sem os nossos esforços para

aumentar a prioridade do material e sem o emprego de uma verba extraordinária junto aos construtores não poderemos conseguir um adiantamento na prontificação do referido edifício. Solicito, portanto, de V. Excia, a necessária autorização para a ocupação do edifício pelas forças navais dos Estados Unidos logo que consigamos terminá-lo. Essa ocupação será livre de aluguel até 31 de dezembro de 1944, quando as forças navais dos Estados Unidos concordam em evacuar o edifício e benfeitorias, deixando-o nas melhores condições possíveis para o fim que se destina. Nesse caso, as forças do Atlântico Sul concordam no seguinte: a) deixar o edifício e terrenos em condições materiais excelentes; b) dotar o edifício de suprimentos adequados e eficiente de água; c) não fazer mudanças na atual estrutura ou no projeto do edifício; d) cercar o terreno, embelezar e ajardinar; e) (...) o necessário para apressar a prontificação do edifício sem ônus extra para o governo brasileiro; f) quando as forças armadas dos Estados Unidos evacuarem o edifício todos os melhoramentos ali introduzidos pelas referidas forças serão deixadas ao governo Brasileiro, sem obrigações de qualquer espécie.¹³

Percebemos com isso que a americanização do Recife foi parte extensiva da política de boa vizinhança iniciada anos atrás como um projeto do governo *F. D. Roosevelt*. Podemos caracterizar a política de boa vizinhança “pela maior colaboração econômica e militar e negociação diplomática, como estratégia de impedir a influência europeia, manter a estabilidade nas Américas e assegurar a liderança norte-americana no hemisfério.”¹⁴

Contudo, o que não estava no acordo (e que os Arquivos da Comissão Mista relatam) é que os americanos passaram a exigir, nessas suas bases em território brasileiro, extraterritorialidade, ou seja, transformar as bases americanas instaladas no Brasil em solo americano, o que implica estar tutela-

do pelo Estado Maior Norte-Americano. Os mesmos arquivos mostram o duelo entre o comandante da Força Aérea brasileira – na figura do Brigadeiro Eduardo Gomes (que se encontrava no Recife) – contra os comandantes americanos – numa disputa para anular essa ordem. Assim, percebemos que ainda há muito a ser descoberto sobre a relação americano-brasileira no Recife dos anos 40, e que a cordialidade não era, de forma alguma, traço absoluto e inegável dessas relações.

Temos ainda mais informações sobre essa presença: são bastante conhecidas as dificuldades pelas quais passaram os recifenses durante o conflito:

O bacalhau, desdenhado como comida de pobre se refinava pelo preço de 50\$00, ovo a dez tostões, carne verde a sete cruzeiros, além da escassez. Filas no açougue (...) com o racionamento do combustível, as mercearias estavam autorizadas a vender uma garrafa de querosene por freguês.¹⁵

Os americanos aqui sediados, ao contrário, não precisavam se preocupar com carstia ou desabastecimento: exibiam a sua pujança econômica esbanjando exatamente aqueles bens que faziam falta à população local: o governo do Estado, por exemplo, a despeito do racionamento de combustível, enviou telegrama a todas as repartições policiais informando que os jipes americanos poderiam circular livremente, já que utilizavam gasolina importada.¹⁶ Se os gêneros alimentícios estavam com preços tão proibitivos, eram em parte por que seguindo as diretrizes da Comissão Brasileiro-Americana de Produção de Gêneros Alimentícios produzia-se para alimentar os soldados “gringos”, enquanto os nativos ficavam com o resto. Esses “gringos” modificaram a paisagem recifense durante sua estada:

As ruas estão cheias de soldados, de marinheiros, (...) de ingleses, de americanos, de hindus, de filipinos. Uma população nova, uma paisagem diversa. As ruas estão de veículos estranhos, de

‘jeeps’, wagons exóticos. Nos arabaldes andam carros de assalto cheios de ruído e força.¹⁷

Mais ainda, o Recife era uma das portas de entrada da guerra no Brasil: caso o conflito se estendesse para terras americanas seria pelo Nordeste, pois a importância marítima já referida associada aos contextos econômicos e políticos da época fazia acreditar que a guerra ao atravessar o Atlântico começaria por essa região¹⁸. Assim, foram tomadas providências para preparar a cidade no caso de uma possível invasão ou bombardeio. Hoje sabemos, através de documentos encontrados no *bunker*¹⁹ semidestruído de Adolf Hitler, que tal ação não estava nos planos mais imediatos do Eixo, mas naquela época tal informação não estava disponível, e fomentou-se na população o medo que pode ser percebido através das memórias de uma guerra por vir, conforme mostraremos adiante.

O Estado começou a estimular na população recifense um clima de eminência de guerra, gerando na sociedade um novo cotidiano, desenvolvendo uma espécie de “defesa pacífica”, conforme se pode ver na ilustração de *Alerta* adiante. Estes dados apresentam como a sociedade foi levada a se preparar para a guerra através do mecanismo propagandístico, no qual o Estado é apresentado com uma imagem preventiva e protecionista do seu povo. Grupos eram treinados no Rio de Janeiro, como vemos neste telegrama de 12 de dezembro de 1942:

Terá início, próximo dia 26 de outubro no Distrito Federal e na Capital todos os Estados, o curso de defesa passiva para inspetores e professores de estabelecimentos ensino superior, secundário, comercial e industrial. Cada curso será organizado, dirigido e ministrado, por pessoas competentes, designadas pelo Ministro da Educação, mediante indicação diretoria nacional ou competente diretoria regional Serviço Defesa Passiva Anti-Aérea.²⁰

No mesmo ano de 1942 foram abertos cursos de cirurgia de guerra, de enfermeiras de emergência e de bombeiros de guer-

ra em Pernambuco alertando o povo para a necessidade de se preparar para o Estado de Beligerância. Como exemplo, temos uma imagem da aula inaugural do curso de bombeiros de guerra em 1943.

A preparação para a guerra se evidenciou com cursos como o de bombeiro de guerra. Podemos notar o processo de preparação de guerra na sua forma institucional, onde se formam bombeiros de guerra que possivelmente enfrentariam armas químicas. A preparação dos participantes diretos da guerra neste campo se fazia necessária, uma vez que se concebia a possibilidade de um ataque desta natureza.

Outro exemplo pode ser encontrado nas manchetes da *Folha da Manhã* no dia posterior ao da formatura de uma turma de Cirurgia de Guerra. O que vemos foi o Estado fazer uma propaganda de caráter apoteótico trazendo à participação popular uma formatura que em tempos comuns não passaria de uma festa privada a familiares e amigos. A percepção passa a ser uma ode de espírito cívico onde o povo se sentira preparado para enfrentar um Estado de beligerância. A formatura de uma turma, que teria caráter particular, se transforma num evento público para mostrar o que o Estado estava fazendo em prol da segurança da nação. A propaganda desencadeada produziu seus frutos porque centenas de mulheres inscreveram-se nos cursos de cirurgia e enfermeira de guerra, e após frequentá-los, elas se transformaram em voluntárias da Legião Brasileira de Assistência, criada por Darcy Vargas em 1942, depois que o Brasil declarara guerra ao Eixo. Assim, surgem as voluntárias da defesa passiva antiaérea.²¹

Essas estruturas corroboram e auxiliam a construção de defesa da cidade do Recife, saindo de um Estado onde a propaganda se voltava ao entretenimento para abarcar a guerra e sua preparação. Quando compreendemos a defesa da cidade do Recife identificamos a utilização de um documento, de circulação nacional, chamado *Alerta! Catecismo da Defesa Passiva Civil Antiaérea*, de circulação nacional e utilizado em larga escala pela imprensa pernambucana.

ALERTA!

No ano de 1942 se acentua a elaboração da defesa, com a publicação da cartilha “Alerta! Catecismo da Defesa Passiva Civil Antiaérea”, organizada pelo Coronel Orozimbo Martins Pereira – Diretor do Serviço de Defesa Passiva²². Com fulcro patriótico, Pereira dedica a cartilha ao seu “idolatrado Brasil”, como um serviço em prol da nação. Este documento se diz com a finalidade de

não apenas de prever e organizar a proteção anti-aérea coletiva, mas, paralelamente – instruir convenientemente a população afim de que ela possa – não só enfrentá-los com o moral sempre elevado, como também – cooperando com as autoridades – reduzir ao mínimo seus danosos efeitos caso eles venham a ser desencadeado.²³

Alerta! era um guia no Brasil para estruturar a nação num possível ataque das forças do Eixo. O documento está dividido em quatro partes que estruturam o *modus operandis* da defesa civil e militar brasileira. Na primeira parte, o autor apresenta as possibilidades de ataque à nação brasileira, *a priori* por conta da posição geográfica onde o ataque poderia vir por *leste* ou *oeste*, ou seja, pelo Oceano Atlântico, ou pelos países vizinhos da costa do Oceano Pacífico. Constrói as possibilidades de concretização dos ataques aéreos, por meio de ações agressivas internas, de ataques navais e através das ações ocorrendo simultaneamente.

Para proteger a população civil e os órgãos administrativos, Pereira argumenta sobre a necessidade de criação da Defesa Antiaérea que, por sua vez, dividir-se-á em: Defesa Ativa Antiaérea e Defesa Passiva Antiaérea. O papel da Defesa Ativa consiste em mostrar os métodos de defesa contra ataques aéreos a partir de postos de vigilância, armas antiaéreas, caças etc. Como o Brasil não dispunha de recursos suficientes, a Defesa Ativa ficará restrita aos centros urbanos e indústrias mais importantes.

Percebe-se uma preparação voltada para o litoral, pois o governo federal concentra suas bases nessa região, enquanto que os

demais baseamentos estão distribuídos entre a iniciativa particular e o governo, fazendo com que o Estado fique mais presente no litoral, pois os recursos não eram suficientes para abarcar todo o Estado, tornando assim necessária à divisão da defesa com particulares, presentes predominantemente no interior.

Já a Defesa Passiva Antiaérea se dividia em militar e civil. A de caráter militar tinha como objetivo o emprego de balões e de nuvens artificiais para a defesa aérea. Estes balões ficariam amarrados a pedras em solo e seriam inflados com gás hélio, tendo por função seu desprendimento durante possíveis ataques no intuito de impedir ou dificultar a visão do piloto.

A Defesa Civil tinha como preocupação estabelecer um

conjunto de medidas de caráter defensivo antecipadamente previstas e organizadas, destinadas seja a salvaguardar o moral e a vida da população civil, seja a limitar ao mínimo os efeitos materiais causados pelos ataques aéreos, seja ainda – e evitar a desorganização da vida normal do país.²⁴

Logo em seguida explicita as medidas que cabem, em momento de guerra aos órgãos governamentais e aos cidadãos. Ao governo cabe a instalação de aparelhos de sinalização para alertar a população dos ataques, organizar o *black-out*, construir abrigos coletivos, instruir a população civil, prever a estocagem de mascarões contra gases, organizar e realizar exercícios completos de alerta e organizar e acionar serviços auxiliares: de socorro médico, extinção de incêndios, socorro técnico, serviço de desinfecção e vigilância interna das cidades. À população civil cabe obedecer irrestritamente as ordens das autoridades; comportar-se em todas as circunstâncias com calma; conformar-se sem discussão com as instruções dadas pelos agentes do governo e prever e executar as medidas ensinadas.

A terceira parte se remete a proteção coletiva, mostrando as diferentes formas da Defesa Passiva Antiaérea coletiva – abrigo antiaéreo, abrigos superficiais de emer-

gência, abrigo hermético, abrigo filtrante, normas para construção dos abrigos –, a evacuação da população civil e a revelação dos agressivos químicos. Na quarta e última parte, trata das organizações dos socorros – socorros contra incêndios, perigo aerotóxico e o perigo explosivo. O documento produz uma imagem do Brasil como um país pacífico²⁵, donde viria a conclusão de que não haveria motivos de um ataque. Com o rompimento das relações com o Eixo, no entanto, essa imagem se desconstrói num clima de apreensão:

O Brasil sempre nutriu os mais sinceros anelos de paz e colaboração para com todas as demais nações. Jamais o Brasil levou agressão ao território dos países vizinhos; sempre preferiu solucionar seus litígios por meio dos pacíficos processos de arbitragem; sempre cultivou e desejou a paz com as demais nações; por isso mesmo, teve razões para temer a agressão.²⁶

Essas afirmações do Cel. Orozimbo Pereira corroboram com o discurso do interventor Agamenon Magalhães, que fala em um artigo intitulado *Perigo* publicado no jornal Folha da Manhã quando este comenta: “O perigo ameaça até nós, povos da América, nós que somos jovens, românticos pacifistas, sem questões de raça, nem de religião, sem imperialismos, nem ambições”²⁷. Esse discurso é utilizado para manter a ideia de que o Estado Novo pacificou o país unindo as diferenças. Essa contínua propaganda tem como foco apagar as contradições existentes na nação. Percebe-se uma consonância no discurso estatal, notam-se duas falas distintas, mas com temáticas semelhantes e conteúdos uniformes. Apreende-se uma prática discursiva comum, numa época em comum e ideais comuns. É a construção do interdiscurso que tem como uma de suas apropriações a representação ou o resgate do *dizer do outro* no *dizer do eu*. Segundo Eni Orlandi, o

interdiscurso é a relação de um discurso com outros discursos. No sentido de que esta rela-

ção não se dá a partir de discursos empiricamente particularizados a priori. São elas próprias, as relações entre discursos, que dão a particularidade que constitui todo o discurso. E neste sentido o interdiscurso é o conjunto do dizível, histórica e linguisticamente definido, deste modo o enunciável (o dizível) é um já-dito e, como tal, é exterior à língua e ao sujeito. Ele se apresenta como séries de formulações distintas e dispersas que formam em seu conjunto o domínio da memória.²⁸

Enquanto definidora do conceito de *interdiscurso*, a palavra relação tem um sentido específico que nesse caso vem a ser a aproximação com o ideal construído pelo Estado Novo para apresentar um país sem contradições. Percebemos nesse período uma polifonia entre o discurso das instituições que permeiam a máquina estatal. Neste sentido o interdiscurso torna-se fundamental para a formação da concepção de sentido.

Dentro do processo de prática da defesa passiva em Pernambuco localizamos o *blackout*, ou seja, aquilo que os jornais também chamavam de *escurecimento*, conforme se lê no trecho a seguir:

O “black-out” consiste no escurecimento das cidades, das povoações e das residências particulares, originado – seja pela extinção de todas as luzes, seja pelas medidas tomadas previamente para velar a iluminação, de modo que as cidades, povoações, etc., não possam ser distinguidas pelos bombardeadores inimigos.²⁹

O apagão da cidade entrará para a memória de vários cidadãos pernambucanos de forma tão marcante que alguns lembrarão da guerra por ele. Ex-colunista da *Folha da Manhã*, do *Jornal Pequeno* e do *Jornal do Comércio*, Haroldo Praça nos conta sobre o que representava a guerra vivenciada: “Vou dizer só uma coisa a você: Blackout! Você não via o Recife com essas luzes todas. Não tinha nenhuma. Blackout! Racionamento e censura de tudo!”³⁰

O Blackout lembrado por Haroldo Praça fazia parte do exercício de Defesa Passiva Antiaérea realizado pela primeira vez no dia 16 de março de 1942, e saudado na edição do dia seguinte da *Folha da Manhã* como um “grande sucesso”, pois a população começa a demonstrar desejo de participar do primeiro exercício de defesa da pátria.³¹ Esta matéria do Jornal *Folha da Manhã* mostra o discurso de cooptação, sedução da população para apoiar projetos do governo, pois, um evento que seria de caráter estatal transforma-se num espetáculo regularmente noticiado no jornal para dar ênfase às providências tomadas pelo governo na defesa do Recife. A cooptação e a sedução encontram-se na construção do evento como sucesso. Se o exercício deu certo foi graças à organização do Estado e da população que fez sua parte para auxiliar a pátria. A própria notícia transforma-se em estímulo para angariar o apoio popular para os próximos exercícios de defesa.

Toda essa estrutura encontra-se presente também no *Alerta!* mostrando como uma cidade deve se preparar para um conflito bélico. Esse documento é um compêndio de estruturas de defesas de diversos países como Suíça, Estados Unidos, Rússia, Itália, França, Inglaterra, Alemanha entre outros.³²

No Arquivo Público Jordão Emerenciano, além de farta documentação interna do governo, que nos permite visualizar as ações de preparação da sociedade ainda no seu nascedouro, há também uma outra fonte para compreendermos esse momento de funcionalidade do “Serviço de Defesa Passiva Antiaérea.”³³ Este fundo é composto de muito material de propaganda, relatórios e princípios básicos da defesa social recifense. Na Cartilha, cartazes e outros informes, podemos ler como a população deveria agir em caso de ataque aéreo. Entre as ações recomendadas localizamos como a população deveria deixar as vias públicas livres; cuidados com determinados tipos de veículo (automóvel, bicicleta, carroça, montaria); como seu condutor deve agir; dirigir-se para os prédios em volta (o que parece um contrassenso: em caso de ataque, normalmente as pessoas deixam os prédios e se-

guem para abrigos antiaéreos). Como estes últimos não existiam no Recife, o governo instrui algo que se torna sem sentido para a população, mas que dentro do seu projeto político propagandeado na voz do jornal *Folha da Manhã*, funciona como a construção de uma imagem de guerra. Essas ideias constituem a guerra por serem a preparação, pois a guerra toca a população mais intimamente naquilo que é armado para que ela aconteça. Percebemos nesta fala governamental sobre os abrigos antiaéreos a utilização funcional do que o teórico Guy Durandin intitulou de mentira na propaganda política. Nos alerta que a mentira consiste em dar a nossos interlocutores uma visão da realidade diferente da que se tem por certa e verdadeira. A partir desta afirmação, a relação entre objetividade e realidade é distorcida com elementos emotivos manipuláveis em função de interesses de poder que, em última instância, converte a quem utiliza tal mentira, enquanto trama política em indivíduos corruptos sem nenhum tipo de convicção ética nem valor humano. Em efeito, o papel da propaganda se fundamenta na ação de lograr influência nos grupos que se focam e se dirigem às mensagens³⁴. A ideia era transmitir a população à preocupação do Estado com a segurança nacional e a agilidade do mesmo em garantir e reafirmar a soberania nacional.

Estas orientações servem para ressaltar as dificuldades da organização defensiva recifense diante de provável invasão ou ataque. Através delas podemos intuir que mesmo os padrões de segurança mais básicos eram desconhecidos ou mal interpretados pelo governo e seus assistentes de preparação para a guerra. Essas deficiências ficam ainda mais claras quando consideramos as instalações militares que circundavam a cidade. Em primeiro lugar, o próprio treinamento militar dado aos soldados não os preparava para o conflito.

Essa nossa percepção vem de relatos dos veteranos da 2ª Guerra, donde distinguimos dois grupos: os expedicionários, que foram lutar na Itália, e os ex-combatentes, que permaneceram no Brasil defendendo a retaguarda. Conversando com ex-combatentes, percebemos a total falta de estrutura para

enfrentar uma guerra na Europa; eles não sabiam o que poderiam enfrentar. Por outro lado, os que ficavam guardando as costas, mesmo dedicados, não poderiam barrar uma invasão alemã ou italiana.

Quando nos deparamos com a máquina de guerra dos alemães ou americanos, percebemos que nossos recursos escassos não seriam suficientes para barrar uma possível invasão. Os jovens estavam imbuídos do desejo de guerra, em face da propaganda estadonovista, e, não tinham, em sua maioria, dimensão do que o conflito representava. De que serviria, então, uma alocação de forças, de acordo com o nosso levantamento, para vigiar a costa contra submarinos? Há relatos antes do rompimento de relações do Brasil com as potências do Eixo, que submarinos alemães paravam nas costas brasileiras para abastecer-se de frutas, e isto tinha de ser evitado a todo custo. Para verificarmos a procedência destas falas³⁵, devemos recorrer aos arquivos do Serviço de Documentação da Marinha no Rio de Janeiro: todos os arquivos navais da época da guerra seguiram para esta instituição. Nos "boletins reservados", de circulação restrita aos oficiais comandantes, hoje acessível para este nosso trabalho, é-nos possível construir algum conhecimento da veracidade ou não destes rumores. Pelos documentos, intuímos que o medo dos submarinos foi uma constante durante toda a guerra, especialmente em função da localização do Recife, cidade litorânea:

Até 1941 as operações dos submarinos do Eixo concentram-se nos mares da Europa e na costa africana do Atlântico Sul. (...) A 12.12.1941 ficou decidida à ampliação dos ataques à marinha mercante para as costas do continente americano. O problema do Eixo era agora estrangular a própria fonte de suprimentos de todos os inimigos: o chamado arsenal das democracias, os Estados Unidos.³⁶

Um dos elementos mais característicos dessa época, o já falado Blackout, não possuía apenas função contra os ataques aéreos, já que à noite um alvo iluminado é sem-

pre um alvo mais vulnerável, e os navios e a cidade tinham de ser protegidos das vistas inimigas. Em relação ao medo dos submarinos podemos sintetizá-lo por uma constatação: a guerra começou, pelo menos para os recifenses, depois dos afundamentos de navios brasileiros. Note-se que a deflagração do conflito, há muito esperada, não foi espetacularmente noticiada nos jornais. Contudo, quando os alemães tomaram Paris, o choque foi maior, e perceberam que aquele conflito era diferente (pode-se tentar explicar este fato pela condição de cidade símbolo de que a capital francesa desfrutava no mundo ocidental como também pelo número elevado de *francófilos* que existiam nas redações dos grandes jornais).

Mesmo assim, apesar do impacto inicial, a guerra parecia algo distante para a população até que os submarinos do Eixo, tentando sufocar a indústria americana, passaram a alvejar navios que comercializassem com os Estados Unidos. Assim, em questão de meses, diversos navios brasileiros foram postos a pique: *Cabedelo* (14/2/42); *Buarque* (16/2/42); *Olinda* (18/2/42); *Arabutam* (07/3/42); *Cairu* (008/3/42); *Parnaíba* (01/5/42).

Em 10 de março de 1942 um navio brasileiro foi “torpedeado”, o *Arabutam*, com cinquenta tripulantes. Este navio levava um carregamento de algodão para os Estados Unidos e traria para o Brasil carvão que estava destinado à Central do Brasil.

Mais um navio brasileiro foi torpedeado. Foi torpedeado, sem aviso prévio, num cruel desprezo pela vida dos nossos tripulantes. Que trazia êsse barco da América do Norte para o Brasil? Não trazia material de guerra, não trazia “tanks”, nem aviões. Trazia carvão para as nossas locomotivas.³⁷

Para o interventor de Pernambuco, Agamenon Magalhães, o que se procura com esse ato de “pura arrogância e de pirataria” era perturbar o nosso “labor pacífico”. No dia 28 de julho de 1942 o navio *Tamandaré* teria o mesmo fim de tantos outros. Foi torpedeado e afundou em torno de 40 minutos. Não deu nem para pedir socorro. Este navio conduzia nessa viagem grandes carrega-

mentos de tecidos, produtos farmacêuticos, café, minerais e paina. O Departamento de Imprensa e Propaganda soltou uma nota sobre o acontecido:

Todos os vespertinos publicam a nota do DIP, sobre o torpedeamento do navio brasileiro “Tamandaré”. Os jornais verberam, com palavras de revolta e indignação, mais esse atentado existista, condenando os processos de guerra empregados pela trilogia maldita que ensangüenta o mundo.³⁸

Outro navio brasileiro que naufragou no Atlântico foi o *Buarque*, que sofreu ataque nos mares venezuelanos. A notícia do afundamento do *Buarque* foi transmitida à população brasileira através de nota do DIP nos jornais e através do rádio, que interromperam seus programas para transmitir o ocorrido. Não fora a primeira vez que o *Buarque* tivera problemas em suas viagens. Segundo o *Diário de Pernambuco*, em 1941, o navio foi interceptado por navios de guerra ingleses, em frente à costa da Venezuela, e retido por vários dias. Alegavam as autoridades britânicas encarregadas do controle do bloqueio que o *Buarque* transportava grande quantidade de tecidos destinada a uma firma alemã daquela nação, incluída na lista negra dos ingleses. Portanto, essa carga era considerada contrabando de guerra. Naturalmente as posições se inverteram. Com a aproximação do Brasil às potências aliadas, agora os países do Eixo consideravam a carga transportada pelo *Buarque* para os Estados Unidos um “contrabando de guerra”³⁹. Estes fatos levaram o Brasil a romper relações com o Eixo.

Até então, Getúlio agia segundo o conhecido “Movimento Pendular”, acenando ora para os Estados Unidos, ora para os alemães. Mesmo dentro do governo existiam preferências diferentes, fato reconhecido mesmo pelos líderes nazistas. Joseph Goebbels anotou em seu diário no dia 26 de março de 1942:

O Ministro do Exterior apresentou-me um sumário da situação no Brasil. Travou-se seria luta entre o presidente Vargas, que está muito

inclinado para o nosso lado, e o Ministro do Exterior Aranha, que é um tipo comprado por Roosevelt (...).⁴⁰

Existiam, sim, fortes laços econômicos com o Eixo, mas “sem se desprender (com a defensiva prudência do seu instinto de duração) da solidariedade americana.”⁴¹ Os torpedeamentos, contudo, conseguiram o que anos de pressão norte-americana não foram capazes: o Brasil rompeu suas relações com Itália, Alemanha e Japão.

De grande impacto, contudo, foram os afundamentos em águas brasileiras de navios de cabotagem: o Norte e o Nordeste brasileiros dependiam fundamentalmente dos seus portos, já que as comunicações internas eram quase inexistentes. Quando os navios brasileiros começaram a ser torpedeados, o moral da população mudou. O que era um conflito em continentes distantes transformou-se em algo palpável, com corpos chegando à praia. Baependi, Araraquara Aníbal, Benévolo, Itagiba, Arara e Jacira passaram a ser nomes guardados na memória, dada a indignação daqueles que viviam naquela época. Navios de civis afundados muitas vezes sem chance de salvar seus passageiros.

A capa da *Folha da Manhã* do dia 31 de julho de 1942 vem com sua manchete relatando o incidente com títulos em grande destaque: “*Torpedeado e afundado o Tamandaré. Quatro mortos e três feridos salvos quarenta e oito tripulantes*”.⁴² Essas propagandas de torpedeamentos são importantes para mostrar como o governo agia em conformidade a outros países da Europa antes da Segunda Guerra Mundial. A propaganda auxiliou a aguçar essa tensão chegando a um nível tão insustentável que a própria população exigiu a guerra.⁴³ Em Pernambuco, a *Folha da Manhã* passou a relatar, depois dos incidentes com os navios, a inquietação popular pedindo que o governo tomasse providências: “*Novas demonstrações de protesto contra o afundamento dos navios nacionais*”.⁴⁴

Várias manifestações ocorreram em frente ao palácio do governo de Agamenon Magalhães pedindo que o Brasil declarasse guerra ao Eixo. Com as relações diplomáti-

cas rompidas desde janeiro de 42, não era nenhuma surpresa para o comando das forças armadas de que os incidentes viessem a ocorrer. Mesmo depois de o Brasil ter declarado Estado de Beligerância contra as potências do Eixo. Essa manifestação, encabeçada por uma maioria de jovens estudantes, se enquadra nas especificações do teórico Elias Canetti em seu clássico livro *Massa e Poder*: “A massa não se contenta mais com condições e promessas pias; deseja vivenciar ela própria a grandiosa sensação de sua força e paixões animais, valendo-se continuamente para tanto de tudo quanto se lhe oferece em termos de oportunidades e demandas sociais”⁴⁵. O afundamento dos navios brasileiros na costa foi um dispositivo que funcionou como uma “descarga”⁴⁶, desvencilhando o povo de suas diferenças para unificá-lo em prol de um ideal maior. Segundo Maria Helena Capelato “os sentimentos, fenômenos de longa duração, são manipulados de forma intensa pelas técnicas de propaganda com o objetivo de produzir forte emoção”.⁴⁷

Uma interpretação interessante, para nossos objetivos neste artigo, é a de Moreira da Silva que, através do samba *Diplomata* (1944), revela a pressão que se começa a fazer sobre o governo para que o Brasil tome uma posição diante dos acontecimentos, deixando sua posição de “Defesa Passiva”, uma vez que o povo visualizava na imagem do governo varguista a figura de um “homem de fibra”:

(...) Nasci no Rio de Janeiro sou reservista, sou brasileiro.

Minha bandeira foi desrespeitada, foi humilhada e ultrajada

Independência ou Morte, é o brado da majestade

Brasileiros do sul, do centro e do norte, soldados da liberdade,

Unidos seremos fortes, para lutar e vencer, o Brasil espera que cada um saiba cumprir o seu dever.

Felizmente nessas horas tristes, dolorosas e bem amargas

Temos um homem de fibra que é o presidente Vargas

Debaixo de suas ordens, quero empunhar um fuzil

Para lutar, vencer ou morrer pela honra do meu Brasil.⁴⁸

Este samba, mesmo sendo escrito em 1944, demonstra uma produção de sentido da propaganda do Estado Novo, de pátria, de nacionalismo, onde todos deveriam estar aptos a se sacrificar em benefício da nação. Tem-se a noção que a nação brasileira foi construída em ordem sendo essa ideia um dos lemas do estado-novismo. Demonstra-se que o Estado está fazendo sua parte e incute o dever da contrapartida do cidadão, que pelo presidente e pelo Brasil deveria se doar à nação em prol de defender-se.

Em artigo intitulado “A Definição Brasileira”, Agamenon Magalhães apresenta a fala do presidente Getúlio Vargas sobre a posição do Brasil no conflito. Diz que nossa obrigação é com a defesa do continente e qualquer que seja a nação sob ameaça contará com a solidariedade brasileira. “A solidariedade americana não é mais um artigo de perfumaria. É uma decisão histórica com a sua grandeza e os seus riscos. Eminentemente e contra os quais devemos estar prevenidos”⁴⁹.

Na Conferência dos Chanceleres, realizada no Rio de Janeiro, constam as medidas de preservação da soberania e integridade territorial das Repúblicas americanas e medidas referentes ao revigoramento da solidariedade econômica entre os países. Esse plano enquadra-se na definição, da internacionalista Letícia Pinheiro, de política externa, que pode ser entendida

(...) como o conjunto de ações e decisões de um determinado ator, geralmente mas não necessariamente o Estado, em relação a outros Estados ou atores externos – tais como organizações internacionais, corporações multinacionais ou atores transnacionais –, formulada a partir de oportunidades e demandas de natureza doméstica e/ou internacional. Nesse sentido, trata-se da conjugação dos interesses e idéias dos representantes de um Estado sobre sua inserção no sistema internacional tal como este se apresenta ou em direção à sua reestruturação, balizados por seus recursos de poder.⁵⁰

A autora nos remete à noção de que a política externa brasileira no século XX

caracteriza-se pela busca da autonomia, mesmo que durante algumas vezes fosse necessário o alinhamento com determinada potência mundial.

No que diz respeito à proteção do Hemisfério Ocidental, cada um dos países deve tomar as medidas cabíveis para evitar atividades de estrangeiros que contribuam para por em risco a paz e a soberania nacional. No que tange a solidariedade econômica acentua-se as seguintes questões: 1) uma fiscalização da exportação, para que em cada país não falte materiais “básicos e estratégicos”; 2) entendimento entre os chefes de Estado para cooperação no aumento de materiais estratégicos; 3) fornecimento de importação essencial à manutenção das economias domésticas; 4) melhoria dos transportes marítimos e fiscalização das atividades econômicas e comerciais de estrangeiros considerados prejudiciais ao bem-estar das nações aliadas. Para a realização da Conferência dos Chanceleres, o Palácio do Itamarati foi todo reformado e adaptado às exigências internacionais. Os jornalistas estrangeiros tiveram à sua disposição mesas, telefones e cabines. A repartição dos telégrafos instalou uma estação especial no local para que o serviço chegasse diretamente em outros países. Ainda foi criado no Palácio um luxuoso restaurante para as delegações. A Conferência foi inaugurada no dia 16 de janeiro de 1942 pelo Presidente Vargas. Foi intitulada, pelos principais jornais em circulação de Pernambuco, como “o maior acontecimento sul-americano dos últimos tempos”⁵¹. O jornal *Folha da Manhã* diz que “no seio da imprensa local a Conferência tem sido comentada de várias maneiras, ao sabor das tendências dos jornais e jornalistas”. Segundo o mesmo periódico duas notícias são constantes entre todos os jornalistas que cobrem o evento: “A primeira é que a união continental sairá da Conferência ainda mais cimentada e forte. A segunda, que todos os países americanos apoiarão as medidas mais drásticas possíveis para combate ao quintacolonismo”⁵².

Em Washington a notícia de que o presidente Getúlio Vargas decretou o rompimento com o Eixo, segundo a *Folha da Manhã*, causou muita satisfação. Nos Estados Uni-

dos, diz o jornal, comenta-se que a “atitude do Brasil constitui uma séria derrota para o Eixo, pois pela sua situação estratégica e pelo seu grande potencial, o Brasil está destinado a representar importantíssimo papel na defesa do hemisfério”⁵³.

O Recife e Natal apresentam, pela sua situação geográfica, pontos estratégicos na Defesa do Brasil, se porventura formos atacados por qualquer invasor – declarou o general Leitão de Carvalho.

Por isso, êsses dois pontos do Brasil têm merecido por parte do governo da República, através dos órgãos militares, a maior atenção e cuidado, quanto ao estabelecimento dos meios de defesa. O Brasil pode ser atacado e devemos estar preparados para quaisquer eventualidades. O instante é sumamente grave. O perigo nos ameaça e devemos estar prevenidos para enfrentá-lo⁵⁴.

Para Agamenon Magalhães uma das consequências trazidas pela guerra foi a aproximação entre brasileiros e americanos, mesmo os quintacolunas tentando acabar com os esforços de união entre as duas nações. “O resultado é o que está aí. O marinheiro ou o soldado americano é hoje como se fosse qualquer do nosso povo, identificado com os nossos costumes e o nosso patriotismo”⁵⁵.

No limiar da conferência do Rio de Janeiro, representantes dos governos de vinte e uma repúblicas, havendo de observar que não apenas os Estados Unidos, mas todos os países do continente que revivem tendências e aspirações seculares no espaço fugido de algumas horas. Há uma inteligência tutelar que sobre paira uma região. É a de Simão Bolívar. O representante dos Estados Unidos, o eminente Sr. Summer Wells, não lhe citou o nome, ontem, na audiência concedida a alguns jornalistas brasileiros. Mas repetiu-lhe literalmente o pensamento e quase as palavras referentes à unidade moral e política da América. Este

é o privilégio dos gênios. Eles vêm com o rigor das coisas presentes verdades que se afirmaram com tais daqui a muitos decênios⁵⁶.

Algumas colônias estrangeiras também representaram seu apoio ao Brasil no momento do rompimento das relações com Roma, Berlim e Tóquio. Um exemplo disso são os líderes das colônias portuguesas no Brasil que publicaram em nota no *Diário da Noite* convidando seus compatriotas a se manterem solidários com a atitude de rompimento das relações com as potências do Eixo dos países americanos traçada na Conferência dos Chanceleres. A nota conclui explicitando que todos os portugueses que estiverem de acordo com a declaração feita pela reunião dos líderes americanos deverão dirigir-se pelos Correios à secretaria do Palácio do Catete, espontaneamente. A declaração seguiria o seguinte modelo: “Eu, português, fulano de tal, exercendo tal profissão, estou desde já incondicionalmente ao serviço do Brasil”⁵⁷.

Esses aparatos constituíram a passagem de um país que até então tinha se mostrado neutro à guerra na Europa e que a partir de agora tomara uma posição no conflito mundial, apoiando os estados ditos democráticos. Todos os alertas e indicações de segurança pregadas pelo governo através dos jornais e rádio durante o ano deveriam ser postas em prática. Em 22 de agosto de 1942, começa para o Brasil, oficialmente, a Segunda Guerra Mundial para uma sociedade que havia sido previamente *preparada* para participar da guerra.

A juventude brasileira, em nome dos reservistas, foi convocada para ajudar o país dentro do esforço de guerra. Muitos foram pegos de surpresa. Isto demonstra que a propaganda não atingiu a todos, mesmo quando alertou sobre os perigos da guerra. A historiadora Maria Helena Capelato nos permite constatar que a utilização dos meios de comunicação como propaganda política

(...) apesar da enorme importância desses veículos para divulgação das mensagens políticas, não se pode exagerar sua importância no que se refere ao

controle das consciências. As teses que insistem na onipotência da propaganda política não levam em conta o fato de que ela só reforça tendências já existentes na sociedade e que a eficácia de sua atuação depende da capacidade de captar e explorar os anseios e interesses predominantes num dado momento. Cabe lembrar que mesmo os regimes que levaram esse controle ao extremo não conseguiram atingir o objetivo de formar a “opinião única”. Tal constatação não implica menosprezo da importância da propaganda política: mesmo sem obter adesão unânime, ela foi um dos pilares de sustentação do poder.⁵⁸

Isso nos ajuda a reafirmar a tese de que a propaganda estimula sentidos pré-existentes, e a quem a propaganda não toca é a quem seus signos não trazem significados. A guerra começara e traria para o Brasil um clima de insegurança e incerteza do que seria da nação caso fôssemos atacados. A propaganda do Estado era sempre forte e relutante em dizer que o Brasil estava pronto para lutar conjuntamente com as democracias americanas, evitando, assim, tornar público toda fragilidade militar e bélica existente no país em caso de guerra.

Esse quadro de proximidade modificou o ânimo da população, que saiu em marcha exigindo a guerra. Impossibilitado de interromper todo o comércio marítimo (uma lei chegou a ser publicada), o que asfixiaria todo o norte do país, o Brasil – e Recife, em particular – não tem outra opção senão defender suas costas: soldados precariamente instalados nos fortes, aviões americanos e brasileiros circulando entre os portos mais distantes; dirigíveis americanos perto da costa. Era o Nordeste pronto para a guerra.

Apesar de todas as deficiências, a força da retaguarda conseguiu exercer grande papel no conflito do Atlântico Sul:

Dados sobre a participação brasileira na Batalha do Atlântico⁵⁹:

– Sua primeira função era a proteção ao tráfico marítimo:

a) Navios escoltados: 2881

b) Extensão percorrida: 600.000 milhas (30 voltas ao mundo à altura do Equador)

– Ataques e destruição de submarinos:

a) Positivos (confirmados): 46

b) Duvidosos: 123

c) Afundamentos homologados: 18

– Recolhimento de Náufragos em Alto Mar: 654

– Patrulha Oceânica:

a) Duração: 12 -> 14 dias

b) Em 24 h, batiam-se (percorriam-se) áreas de 700 ou 200 milhas

– Mortos: 946

– Navios afundados: 34

A Segunda Guerra Mundial foi um evento marcante para todos os povos que participaram dela, e o Brasil não era exceção. É premente, então, resgatar esse momento na história do Recife, cidade que, como já afirmamos, exerceu um importante papel no teatro de operações do conflito. Modris Ekteins no seu livro *A Sagração da Primavera* elabora a ideia que nos serve para perceber o Recife dessa época. A noção de “Espírito de uma era” nos remete a ideia de que a guerra não é apenas uma luta para angariar território, a guerra pode ser vista como uma luta de afirmação das nações através da cultura. É a sociedade e a cultura produzida num determinado contexto histórico que explicam as motivações desses conflitos beligerantes. A guerra para Modris deve ser entendida como a produção das contradições e afirmações culturais das nações. Isso nos remete ao Recife quando percebemos que os jovens participarão ativamente das manifestações pedindo a guerra porque estão imbuídos desse “Espírito de uma era”. Eles estão aptos a absorver um discurso de nacionalidade de defesa da sua cultura, da sua nação e pátria.

Em Recife o movimento aumentava cada vez mais. Era a sede dos grandes comandos pela segurança do nordeste e do Atlântico Sul. Os ataques de agosto trouxeram preocupações de toda ordem. Ficou clara a constatação de um desparado inquietante.⁶⁰

A cidade do Recife começou a ser vista e a se ver numa lógica nacional de defesa. Uma cidade dentre tantas outras da costa agora se torna ponto fundamental de apoio ao Estado de Beligerância e se vê ligada à

insegurança trazida pela ameaça da guerra. Por outro lado, a guerra modificou as práticas cotidianas dos cidadãos recifenses trazendo se não *uma guerra sem guerra*, uma *guerra como metáfora*.



CPDOC/FGV – Fundo particular – Agamenon Magalhães – Fotograma 708 – AGM – 42.12.00.



Curso Intensivo Privado Contra Incêndios, Quartel de Bombeiros. 24/05/1943. Fundos Diversos. Apeje.

REFERÊNCIAS

- CANETTI, Elias. *Massa e Poder*. São Paulo. Companhia das Letras. 2005.
- CAPELATO, Maria Helena Rolim. *Propaganda Política e controle dos meios de comunicação*. In: PANDOLFI, Dulce. *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro. Ed. Fundação Getúlio Vargas. 1999.
- CONN, Stetson; FAIRCHILD, Byron. *A Estrutura de Defesa do Hemisfério Ocidental*. Rio de Janeiro. Biblioteca do Exército Editora. 2000.
- DURANDIN, Guy. *As mentiras na propaganda e na publicidade*. São Paulo. Ed. JSN. 1997.
- FILHO, Andrade Lima. *China Gordo: Agamenon Magalhães e sua época*. Recife. Editora Universitária 1976.
- GOEBBELS, Joseph. *Diário (1942-1943)*. Rio de Janeiro. Editora A Noite. s/d.
- GOMINHO, Zélia de O. *Veneza Americana x Mucambópolis: o Estado Novo na cidade do Recife (década de 30 e 40)*. Recife. Cepe. 1998.
- ORLANDI, Eni Puccinelli. *Análise do Discurso*. São Paulo. Pontes.
- PINHEIRO, Leticia. *Política Externa Brasileira (1889-2002)*. Rio de Janeiro. Jorge Zahar. 2004.
- RIVAS, Leda Maria R. C. *O Diário de Pernambuco e a II Guerra Mundial – O Conflito visto por um Jornal de Província*. Dissertação (Mestrado em História). Recife: UFPE/CFCH, 1988.

SIQUEIRA, Deocécio L. de. *Fronteiras: A Patrulha Aérea e o Adeus do Arco e Flecha*. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica Editora, s/d.

SIMILI, Ivana Guilherme. *Mulheres uniformizadas: o estilo das voluntárias da Defesa Passiva Antiaérea na Segunda Guerra Mundial*. Maringá. Universidade Federal de Maringá.

SOUZA NETO, José Maria. *Sonhos de Nabucodonosor: aspectos da propaganda do Estado Novo Pernambucano*. Recife. Tese Doutorado. UFPE/CFCH. 2000.

¹ SOUZA NETO, José Maria. *Sonhos de Nabucodonosor: aspectos da propaganda do Estado Novo Pernambucano*. Recife. Tese Doutorado. UFPE/CFCH. 2000. p. 272.

² FILHO, Andrade Lima. *China Gordo: Agamenon Magalhães e sua época*. Recife. Editora Universitária 1976. p. 42.

³ RIVAS, Leda Maria R. C. *O Diário de Pernambuco e a II Guerra Mundial – O Conflito visto por um Jornal de Província*. Dissertação (Mestrado em História). Recife: UFPE/CFCH, 1988. p. 338.

⁴ CONN, Stetson; FAIRCHILD, Byron. *A Estrutura de Defesa do Hemisfério Ocidental*. Rio de Janeiro. Biblioteca do Exército Editora. 2000. p. 27.

⁵ SIQUEIRA, Deocécio L. de. *Fronteiras: A Patrulha Aérea e o Adeus do Arco e Flecha*. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica Editora, s/d, p. 85.

⁶ O Rainbow I [como era chamado pelos americanos] “previa a proteção de todo território dos Estados Unidos (mas não reforço para as Filipinas) e para o restante do Hemisfério Ocidental ao norte da latitude de 10º meridiano sul, uma linha que parte a América do Sul logo abaixo dos salientes peruano e brasileiro. (...) o Rainbow I presumia que as democracias da Europa e da América Latina ficariam neutras, e que somente as forças dos Estados Unidos estariam disponíveis para resistir a um ataque”. CONN, Stetson; FAIRCHILD, Byron. op cit. p.31.

⁷ Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. *História Geral da Aeronáutica Brasileira*. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: Incaer, 1990, p. 379. destaque nosso.

⁸ “A ameaça era tão evidente que o próprio Churchill, com sua Inglaterra em apuros, decidiu desviar forças para conter o Eixo naquele setor. [o norte da África, para barrar a expansão do Eixo] (...) Havia também outro ponto a considerar. O Nordeste brasileiro é um saliente por onde passam as linhas de navegação marítima unindo as Américas do Norte e do Sul. (...) Era imperativo se preparar o Norte e Nordeste para eventuais situações ameaçadoras”. SIQUEIRA, Deocécio L. de, op cit, p. 88/89.

⁹ RIOS, Leda Maria R., op cit. p. 261.

¹⁰ Arquivos do Palácio do Itamaraty, Rio de Janeiro.

¹¹ Este documento encontra-se no Arquivo do Museu Aéreo Espacial do Rio de Janeiro. O historiador Antonio Pedro Tota nos fala que o processo de americanização da sociedade brasileira quebrou as possíveis resistências à aproximação política entre os Estados Unidos e o Brasil. “A política da Boa Vizinhança de Roosevelt era o instrumento, de amplo espectro, para a execução do plano de americanização. A sintonia fina da operação ficou a cargo, como veremos, de uma verdadeira ‘fábrica de ideologias’, criada pelo governo americano nessa conjuntura mundial”. TOTA, Antonio Pedro. *O Imperialismo Sedutor: a americanização do Brasil na época da Segunda Guerra*. São Paulo: Companhia das Letras. 2000. p.19. O documento discutido acima no texto, nos mostra que em alguns momentos a relação entre brasileiros e norte-americanos foi marcada por uma tensão, principalmente no que tange o âmbito das questões militares. Outro exemplo também nos é dado por Tota mostrando que “mesmo com todo o esforço de forjar uma imagem mais simpática dos americanos, manifestações de arrogância eram, às vezes, inevitáveis. O aclamado Orson Welles, teve em algumas ocasiões, comportamento pouco recomendável. O episódio mais conhecido foi quando, completamente embriagado, jogou pela janela os móveis do apartamento onde morava no Rio de Janeiro”. TOTA, Antonio Pedro. Op. cit. p.181.

¹² *Apud*. SIQUEIRA, Deocécio L. de, op cit. p. 107.

¹³ United States Atlantic Fleet. Headquarters of the Commander Fourth Fleet. c/o Fleet Post Office, New York – NY. Secreto e pessoal. CPDOC/FGV – Arquivo Agamenon Magalhães. AGM c 1942-1944.00.00.14. 713.

¹⁴ PINHEIRO, Letícia. *Política Externa Brasileira (1889-2002)*. Rio de Janeiro. Jorge Zahar. 2004. p. 24.

¹⁵ GOMINHO, Zélia de O. *Venezuela Americana x Mucambópolis: o Estado Novo na cidade do Recife (década de 30 e 40)*. Recife. Cepe. 1998. p. 162.

¹⁶ Fundo de Interventoria, Correspondência Expedida. Apeje.

¹⁷ *Folha da Manhã*, 06/VII/43. Apeje.

¹⁸ Há um debate muito constante sobre a importância do Nordeste para a defesa do Brasil durante a Segunda Guerra. Cabe aqui ressaltar que não é nosso objetivo tratar o Recife como a porta de entrada do Brasil no conflito, mas sim localizá-lo dentro de sua importância histórica para uma melhor compreensão do que significou e significa esse período para o Brasil.

¹⁹ Fazemos alusão aqui ao *Diário de Goebbels* reunido por Louis P. Lonchner. O diário foi organizado sob sua responsabilidade e publicado em 1948. Vale salientar que essa documentação pessoal de Goebbels foi encontrada no bunker semidestruído dos nazistas.

²⁰ Fundo Interventoria, Correspondência Expedida. Apeje.

²¹ SIMILI, Ivana Guilherme. *Mulheres uniformizadas: o estilo das voluntárias da Defesa Passiva Antiaérea na Segunda Guerra Mundial*. Maringá. Universidade Federal de Maringá. p. 05.

- ²² PEREIRA, Orozimbo Martins. *Alerta! Catecismo da Defesa Passiva Civil Antiaérea*. Rio de Janeiro. Imprensa Nacional. 1942. p.VII.
- ²³ Idem, p. 02.
- ²⁴ Idem, p. 13.
- ²⁵ Uma das características do discurso governamental no período do Estado Novo era mostrar o caráter pacífico e cordial da nação brasileira, utilizando o que a teórica Eni Orlandi intitulou de *interdiscurso*, o Estado Nacional recria uma história heroica do Brasil mostrando que o país em sua trajetória histórica utilizou o ataque como uma forma de defesa contra a dominação externa. Sobre o interdiscurso ver: ORLANDI, Eni Puccinelli. *Análise do Discurso*. São Paulo. Pontes. 2005. Sobre a forma de como o discurso do Estado Novo utilizou a história dando ênfase a um passado de resistência glorioso, ver: A Hora do Brasil. 7 de Setembro de 1942. Discurso do Presidente Getúlio Vargas. CPDOC/FGV Disco 025 FR07:LA FC05LB 464-485.
- ²⁶ PEREIRA, Orozimbo Martins. Op. Cit. p. 18.
- ²⁷ Perigo. *Folha da manhã* 12-02-42 p. 03. Matutina.
- ²⁸ ORLANDI, Eni. *As Formas do Silêncio*. Campinas, Editora da Unicamp, 1992. p. 89/90. Trata-se mesmo de entender o interdiscurso como a condição de o discurso existir. Mas isso não pode ser visto sem se pensar numa memória discursiva. Logo, ele é não apenas lugar importante para conceber sentido, mas principalmente para que o discurso exista. A memória discursiva é o povo e suas memórias recepcionando o discurso em função de um dado contexto e situação social, econômica e cultural, do qual a propaganda se torna possível nos campos do dizer e ouvir. Ver: MAINGUENEAU, Dominique; CHARAUDEAU, Patrick. *Dicionário de análise do discurso*. São Paulo. Contexto. 2006. Verbetes: Interdiscurso e Memória Discursiva.
- ²⁹ PEREIRA, Orozimbo Martins. Op. Cit. p. 58.
- ³⁰ Entrevista com Haroldo Praça. Acervo Particular Karl Schurster Leão. Min. 26.10.
- ³¹ Ver: *Folha da Manhã*. 17/III/42. p. 01. Ed. Matutina. Apeje.
- ³² Um ponto ainda a ser estudado em Pernambuco é a participação da mulher no exercício de Defesa Passiva Antiaérea. No exercício do *black-outs* do Rio de Janeiro, por exemplo, as mulheres da Legião Brasileira de Assistência, foram protagonistas. Enquanto durava o *black-outs* as voluntárias circulavam pelas ruas, pedindo aos moradores o apagamento das luzes das casas e vistoriavam os espaços para garantir o sucesso da prática. Ver SIMILI, Ivana Guilherme. Op. Cit. p. 10.
- ³³ Diversos Fundos, Apeje. O Fundo de Defesa Passiva de Pernambuco também utilizava os elementos propostos pelo livro do Coronel Orozimbo Martins Pereira. Ver Bibliografia.
- ³⁴ Ver: DURANDIN, Guy. *As mentiras na propaganda e na publicidade*. São Paulo. Ed. JSN. 1997.
- ³⁵ Que não são tão infundados assim: em seu livro O Nordeste na Segunda Guerra Mundial – Antecedentes e Ocupação, o General Paulo Duarte dedica um capítulo aos “Praianos e Pescadores na Vigilância do Litoral”, instruindo-os para não serem enganados por inimigos disfarçados.
- ³⁶ SIQUEIRA, Deoclécio L. de, *op cit*, p.122.
- ³⁷ MAGALHÃES, Agamenon. *Perigo!* Folha da Manhã. 12/03/1942. p. 03 Ed. Matutina.
- ³⁸ Folha da Manhã. Torpedeado e Afundado o *Tamandaré*. 31/08/1942. p. 01/05 Ed. Matutina.
- ³⁹ Diário de Pernambuco. Posto a pique o *Buarque*. Submarino alemão atingiu de surpresa o navio brasileiro. 19/02/1942. p.01.
- ⁴⁰ GOEBBELS, Joseph. *Diário (1942-1943)*. Rio de Janeiro. Editora A Noite. s/d. p.140.
- ⁴¹ CALMON, Pedro. *História do Brasil*. Vol VI. Rio de Janeiro. José Olimpio. 1963.p.2314.
- ⁴² Folha da Manhã Matutina. Torpedeado e afundado o *Tamandaré*. 31-08-42 p. 01 cont 05. Ed. Matutina.
- ⁴³ Ver: Bárbara Tuchumam. *A Torre do Orgulho*. A Europa antes da primeira guerra mundial.
- ⁴⁴ Folha da Manhã 20-08-42 matutina p. 01 cont 05.
- ⁴⁵ CANETTI, Elias. *Massa e Poder*. São Paulo. Companhia das Letras. 2005. p.19.
- ⁴⁶ Conceito cunhado por Elias Canetti para identificar o momento em que os indivíduos são transformados em massa, esquecendo suas separações e sentindo-se iguais pela aproximação trazida pela conjuntura. Ver: CANETTI, Elias. Op. Cit. p.16/17.
- ⁴⁷ CAPELATO, Maria Helena Rolim. *Propaganda política e controle dos meios de comunicação*. In: PANDOLFI, Dulce. Repensando o Estado Novo. Rio de Janeiro. Ed. Fundação Getúlio Vargas. 1999. p.160.
- ⁴⁸ GONÇALVES, Henrique. Diplomata. Gênero: Samba. Gravadora: Odeon. Disponível em: http://www.anvfeb.com.br/musicas_da_feb.htm Acessado em: 02/09/07 às 12:25.
- ⁴⁹ MAGALHÃES, Agamenon. *A Definição Brasileira*. Folha da Manhã. 04/01/1942. p. 03. Ed. Matutina.
- ⁵⁰ PINHEIRO, Letícia. Op. Cit. p.07.
- ⁵¹ Folha da Manhã. *Não mediremos sacrifícios para a defesa coletiva*. 16/01/1942. p. 07. Ed. Matutina.
- ⁵² Idem, p. 07.
- ⁵³ Folha da Manhã. *Rompimento do Brasil com o Eixo*. 29/01/42. p. 07. Ed. Matutina.
- ⁵⁴ Folha da Manhã. Devemos estar preparados para qualquer eventualidade. 12/04/42. p. 01/05 Ed. Matutina.
- ⁵⁵ Idem, p.01/05.
- ⁵⁶ Diário de Pernambuco. A Conferência do Rio. Fala de Lindolfo Collor no Diário de Pernambuco no encerramento da Conferência dos Chanceleres. 16/01/1942. p. 04.
- ⁵⁷ Diário de Pernambuco. *O Brasil rompe com o Eixo*. 29/01/1942. p. 01.
- ⁵⁸ CAPELATO, Maria Helena Rolim. Op. Cit. p. 178/179.
- ⁵⁹ Mural da associação de Ex-Combatentes do Recife.
- ⁶⁰ SIQUEIRA, Deoclécio L. de, *op cit*, p. 187.

O fim do mundo começou no mar: os ataques do Submarino U-507 ao litoral sergipano em 1942*¹

Dilton Cândido Santos Maynard

Doutor em História pela UFPE. Pós-Doutor em História pela UFRJ. Professor do Departamento e do Mestrado em História da Universidade Federal de Sergipe. Professor do Programa de Pós-Graduação em História Comparada/UFRJ. Líder do Grupo de Estudos do Tempo Presente. dilton@getempo.org.

Raquel Anne Lima de Assis

Graduanda em História – Universidade Federal de Sergipe. Bolsista de iniciação científica Fapitec. Integrante do Grupo de Estudo do Tempo Presente. raquel@getempo.org.

RESUMO

Neste trabalho analisamos como se deram os ataques do submarino alemão U-507 no litoral brasileiro, nas proximidades de Sergipe e Bahia, no mês de agosto de 1942. Entre a documentação utilizada, privilegiamos os relatórios produzidos pelas autoridades locais para o episódio dos torpedeamentos, além de jornais, livros de memórias, depoimentos em vídeos e processos-crimes. O texto evidencia a carência de interpretações sobre o assunto, colocando em destaque as poucas informações sobre os destinos dos naufragos e os saques realizados aos pertences das vítimas.

PALAVRAS-CHAVE: Segunda Guerra, Torpedeamentos, Brasil

ABSTRACT

In this article we will analyze some aspects on attacks from German submarine U-507 around the Brazilian coast, in august 1942, near Bahia and Sergipe. Among the documents used the researchers favored official reports about submarine attacks, newspapers, memoirs, testimonials and videos-documentaries. The text highlights the scarcity of interpretations about the issue and presents some information about the destinations of the castaways and looting to the victims' belongings.

KEYWORDS: word war II, Brazil, Submarine attack

O FIM DO MUNDO

Noite de sábado, 16 de agosto de 1942, águas de Sergipe, Brasil. Pouco depois do jantar, os tripulantes e passageiros do navio mercante *Baependy* sentiram o impacto e o estrondo provocado pelo ataque do submarino alemão U-507. Pego de surpresa em pleno tombadilho, o Comandante João Soares da Silva perguntou ao seu Chefe de Máquinas: "Chefe, que foi isso?" Antes mesmo que Adolfo Artur Kern conseguisse responder com mais clareza, o segundo impacto e o forte cheiro de pólvora confirmavam o torpedeamento. O choque arrebatou os tanques de combustível e o fogo rapidamente se espalhou, chegando ao mastro da embarcação. Na parte destinada aos passageiros da terceira classe, as camas-beliches

* Artigo recebido em 3 de maio de 2013 e aprovado para publicação em 17 de maio de 2013.



caíram e os soldados e civis que viajavam ali logo se viram com água pela cintura².

Atingido por estilhaços da segunda explosão, o Comandante Silva ainda conseguiu ele mesmo fazer soar o alarme. O *Baependy* só deixou de apitar quando foi completamente tomado pelo mar: “O marinheiro, também sobrevivente, que estava de serviço no leme, viu-o agarrar no apito para dar o sinal de alarma. Notou que o comandante estava coberto de sangue”³. Em pouquíssimo tempo, o navio de fabricação alemã, que um dia fora chamado *Tijuca*, adernou a boreste e submergiu na escuridão da noite.

Perto dali o jovem *Korvettenkapitän* (Capitão-de-Corveta) Harro Schacht, de 35 anos, em ascensão na *Kriegsmarine*, acompanhava o ataque que acabara de realizar e impunha à ofensiva noturna certa diferença, ao disparar não somente um, mas dois torpedos, em curto intervalo de tempo. Deste modo, Schacht reduzia consideravelmente as chances dos embarcados de sobreviverem. O mais comum era o recurso a apenas um torpedo, sendo permitidos os usos de barcos salva-vidas pelas embarcações atingidas. Provavelmente Schacht tentava cumprir as disposições da *Tonnagekrieg*, guerra de tonelagem, promovendo o maior prejuízo possível aos inimigos em suas tentativas de levar pelos oceanos matérias-primas, armamentos e alimentos⁴.

Conforme as ordens do Almirante Karl Doenitz, o U-507, submarino Classe VII, um dos diversos *Unterseeboote* alemães em missões pelo Atlântico, naquele momento em sua terceira patrulha sob o comando de Schacht, recebeu ordens em 7 de agosto para “manobras livres” na costa brasileira. Era o sinal para atacar. Partindo de Lorient, em 4 de julho, o U-507 já fizera outras vítimas em suas incursões anteriores. Ao menos dez embarcações foram vítimas de Schacht e sua tripulação desde abril de 1942. Na noite do dia 16 de agosto foram atingidos o *Baependy* e o *Araraquara*. Outro navio, o *Aníbal Benévolo*, estava a cerca de 7 milhas das praias sergipanas quando foi atacado. Sob o comando de Henrique Mascarenhas da Silveira, o navio sentiu a agressão por volta das quatro horas da manhã

do dia 16. O imediato acionou a sereia de alarme, enquanto o comandante tentou, em vão, colocar as baleeiras na água. O navio afundou em dois minutos. No dia 17, domingo, torpedearam o *Arará*, que havia se lançado no trabalho de resgate dos náufragos do *Itagiba*, o primeiro a afundar naquela manhã⁵. As vítimas foram tragadas pelas águas e os sobreviventes levaram tempo para alcançar terra firme. Nos casos dos náufragos do *Baependy*, do *Aníbal Benévolo* e do *Araraquara*, alguns chegaram à Praia do Saco, em Estância, região Sul de Sergipe. Outros corpos foram parar nas proximidades da Praia de Atalaia, em Aracaju.

Lançados ao mar, no meio da noite, passageiros e tripulantes tiveram poucas opções de sobrevivência, haja vista que a maior parte das baleeiras não teve como ser utilizada, e que alguns camarotes foram rapidamente inundados. Arranjar um colete salva-vidas, uma boia ou qualquer coisa que ajudasse a não ser tragado pelas águas era prioridade imediata. Entre os relatos desta experiência, chama a atenção o desespero que tomou conta mesmo daqueles que obtiveram algum tipo de suporte. Foi o que narrou o já citado Adolfo Kern, chefe de máquinas do *Baependy*: “Ficamos lutando, o enfermeiro e eu. Eu estava já perdendo o controle. De fato, enquanto o enfermeiro supunha ver luzes, eu me considerava estar no Chopp da Brahma, e, quando senti a realidade, estava para afrouxar”⁶.

O delírio que quase dominou Kern e seu parceiro de tragédia teve maior sucesso entre outros náufragos. De acordo com Milton Fernandes da Silva, primeiro piloto do *Araraquara*, dois dos três homens que conseguiram juntamente com ele apoio num pedaço de tolda do botequim do navio sucumbiram aos seus próprios desesperos. Depois de horas boiando, lutando com as ondas e no esforço contínuo para não deixar o bote improvisado afundar, Esmerino Elias Siqueira, também integrante da tripulação do *Araraquara*, mostrava-se fora de si:

o moço de bordo pediu café. Percebi que não estava com o juízo perfeito e procurei acalmá-lo, fazendo ver que era impossível aten-

der ao seu pedido. Retorquiu-me que ouvira bater a campã, e, pois, estava na hora de tomar café com pão. Que lhe desse, ao menos, pão com farinha. Molhando a mão na água salgada, passeia-a pela sua cabeça e pedi-lhe que dormisse. Foi tudo inútil. O homem levantou-se e quis agarrar a garganta do tenente, já louco. Então, eu e o maquinista, empregando a força, conseguimos impedir que segurasse o tenente, que se achava inerte. Então, o moço atirou-se ao mar, dirigindo-me, antes, as seguintes palavras: “Já que não me quer dar comida, vou-me embora”⁷.

Siqueira lançou-se ao mar e desapareceu. Pouco depois, outro naufrago, o Segundo Tenente Oswaldo Machado, também perdeu o controle:

“Ergueu-se o tenente e perguntou por um colega: ‘Onde está Nelson?’ Disse, também, outros nomes, o seu inclusive, que, como já declarei, é Oswaldo Costa. Minutos depois, lançava-se ao mar. Agarrei-o pelas botinas, num grande esforço, e fi-lo voltar para cima da tábua. Censurei o seu procedimento, pedi-lhe que tivesse calma, fiz-lhe ver que um já se fora e não havia necessidade de agravar a situação com a perda de mais um companheiro. Respondeu-me: “Você está é embriagado. Sabe o que mais? Vou para casa”. E jogou-se nágua, desta vez sem que eu nada pudesse fazer. Se o tivesse tentado salvar, a tábua teria virado, e morreríamos todos”⁸.

Não teria sido, na verdade, um delírio do primeiro piloto? Pouco improvável, pois os nomes dos seus parceiros podem ser conferidos entre os desaparecidos, assim como as suas respectivas ocupações (moço do convés e militar). As narrativas de Milton Fernandes da Silva apenas ajudam a evidenciar o quão desesperadora foi a situação para os naufragos. Nadar em meio aos destroços, ter os olhos agredidos pelo óleo que vazava das embarcações, o corpo supliciado por peixes e águas vivas, além da incerteza

sobre o destino dos entes queridos eram desafios que separavam a vida da morte. Mas os moradores das regiões que receberam as vítimas dos torpedeamentos também viveram um choque. Como lembrou Orlando Ulisses Maia: “Um dia de segunda-feira meu pai estava chegando em casa, era de noite: ‘Óia menino, tão botando o navio no fundo aí, tão botando o navio no fundo, vai se acabar o mundo”⁹.

E se fosse o fim do mundo, ele acabaria com corpos nus, mutilados, corroídos, inchados, parcialmente comidos pelos peixes ou banhados pelo combustível que também manchou as águas, restos de gente que apareciam e chocavam moradores da capital Aracaju, além de Estância e dos povoados Praia do Saco e Porto Mato. Como resultado, o ataque matou tripulantes das embarcações, passageiros militares e civis. A tragédia parecia maior devido às crianças. No caso do *Baependy*, embarcação com maior contingente (323 pessoas), que transportava filhos de oficiais de uma unidade militar, nenhuma escapou com vida¹⁰.

Santos Santana, conhecido cronista sergipano, narrou que “ao amanhecer o dia 20, começaram a chegar às areias das praias os corpos de adultos, tripulantes e passageiros dos navios, além de crianças quase todos filhos dos oficiais do Exército que faziam parte da unidade que estava sendo transportada pelo *Baependy*”¹¹. Outro cronista, Mário Cabral, escreveu sobre o que chamou de página negra do nazismo “na qual houve torpedeamentos dos navios brasileiros, um após outro, em frente ao litoral sergipano, causando a morte de dezenas de crianças, mulheres e homens, cujos corpos davam à praia, dias depois, inchados e corroídos”¹².

NOTÍCIAS DO FIM DO MUNDO

Apesar do horror que tomou conta dos populares, a notícia oficial tardou a chegar. O *Correio de Aracaju*, por exemplo, justificou-se: “Em vista de necessitar a imprensa de autorização oficial para publicar notícias referentes ao torpedeamento de nossos navios, e porque essa autorização só chegou muito tarde, o ‘Correio’ não circulou ontem”¹³. Célula do Departamento de Impren-

sa e Propaganda (DIP), órgão considerado um “superministério” de Getúlio Vargas, o Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda (Deip) viu-se obrigado a protelar a notícia, de forma a evitar um pânico maior do que acabou sendo gerado. O Deip, conhecido por inventar explicações, dessa vez demonstrava certa honestidade.

É que bem antes dos torpedeamentos o DIP emitiu diretrizes quanto ao sigilo e à descrição em torno de atividades marítimas ou eventos que pudessem causar alguma perturbação popular. Em 5 de abril 1942 o Diretor Geral do Deip em Sergipe recebeu o seguinte telegrama: “Reiterando instruções anteriores, solicito tomeis providências no sentido de não ser divulgada nenhuma notícia sobre ataque ou afundamento de navios de quaisquer nacionalidades em águas brasileiras. Saudações cordiais. Lourival Fontes”¹⁴. Consequentemente, o esforço silencioso da imprensa local teve que conviver com a correria e as notícias desencontradas que passaram a circular entre os cidadãos.

Mas, apesar das preocupadas diretrizes do DIP, a cidade não estava preparada para tamanha tragédia. E tudo teve que ser improvisado. Na realização das autópsias, é possível identificar entre os registros fotográficos muitos corpos jogados ao chão, evidenciando a precariedade do processo. Os sobreviventes que chegaram a Aracaju foram espalhados pelos hotéis da cidade: Hotel Central, Hotel Rubina, Hotel Marozzi, Avenida Hotel, Hotel Sul Americano, além do Hospital de Cirurgia e das casas de algumas pessoas da cidade.

Mas, afinal, quem eram essas pessoas? O que deixaram para trás? Quais as consequências de suas mortes? Não é fácil encontrar as respostas. Através de diversos registros, como relatórios preparados pelas autoridades sergipanas, telegramas e alguns depoimentos, procuramos produzir um painel menos opaco em relação às narrativas costumeiramente lançadas sobre os “náufragos”. Partindo dos indícios deixados nos registros das autópsias, comparando listagens, analisando periódicos, esboçamos perfis de algumas vítimas dos ataques e procuramos situar as condições em que a tragédia ocorreu.

QUEM ERAM OS NÁUFRAGOS?

Entre os corpos que chegaram às praias sergipanas, alguns deles estavam tão desfeitos que se encontraram apenas pedaços: “parte do esqueleto, bacia, coxas e pernas, encontradas no lugar denominado de Coroa do Claudiano”; outros apresentavam tamanha fase de putrefação que, quando finalmente localizados, precisaram ser rapidamente enterrados. Com as vítimas chegaram às praias diversos pertences pessoais, tais como joias, roupas, sapatos, carteiras etc. Estes objetos acabam oferecendo informações sobre os hábitos e situações socioeconômicas dos náufragos.

Um exemplo é o caso de Maria de Lourdes Souza Rangel, passageira do *Araraquara*, com possivelmente 35 anos de idade, que seguia para o Recife. Tudo indica que era professora. Ao menos usava o anel da profissão na mão direita. Desta joia, sabemos que “das pedras que o encravam falta uma pedra safira, que integrava os anéis simbólicos”. Não se sabe se por acaso a pedra foi roubada. Maria de Lourdes talvez possuísse uma boa condição financeira, pois se vestia bem, usando seda, gérsei e relógio de ouro. Cuidava das unhas, que foram descritas como “cuidadosamente manicuradas” pelo legista, e tinha uma boa dentição, sinais de mulher vaidosa. A causa mortis: “asfixia por submersão”¹⁵.

Mas a tragédia também levou homens vaidosos, com suas unhas bem feitas, barbeados e dentes tratados, como é o caso do Segundo-Tenente convocado Noberto Silvio Paiva Anciães, descrito como alguém de “cabelos encaracolados”, com cerca de 40 anos e que usava sapatos de camurça. Além de militares, também foram vitimados homens de negócios, costumeiramente acompanhados dos seus paletós, como Renato Cardoso Mesquita, corretor comercial, com escritório no Recife, no primeiro andar de um prédio na Rua do Livramento (número 72). Mesquita portava “faturas comerciais, recibos e cartão de visita”¹⁶. Porém, ou estas faturas estavam pagas ou o dinheiro que seria utilizado para esse fim foi roubado. Nenhum valor foi registrado como tendo sido encontrado junto ao corpo dele. Situação diferente do relato que

identificou “21\$300 em notas deterioradas pela água e um níquel de 300 reis” entre os pertences de um dos mortos. Alguns cadáveres possuíam relógios de ouro, roupas de marcas conhecidas, gravatas inglesas, sapatos de couro trançado, meias com detalhes de seda e cuecas de cordonê.

Assim como ocorreu com as mulheres, alguns homens apresentavam unhas e dentes bem tratados (há referências a dentições completadas com platina e ouro). Outros, porém, mais simples, aqueles pertencentes às tripulações, foram recorrentemente descritos como pessoas que tinham as “mãos calosas e unhas gastas”¹⁷.

Os vestígios também nos permitem dizer que alguns talvez se conhecessem. É o caso de dois homens que foram encontrados usando um mesmo uniforme branco, possivelmente marinheiros, com um “T” ou âncora bordado. Outros tinham acabado de se casar, como Renato de Oliveira Veiga, encontrado com uma aliança, na qual estava gravada o nome “Zilah”, datada de “22-03-942”, e sepultado pelos populares em Estância. Como os torpedeamentos foram em agosto, havia apenas 5 meses que o moço estava casado.

Também apareceram cadáveres de crianças. Sobre uma delas, baseado na evolução dentária, o legista acreditava que a vítima estava com 2 anos de idade. Foi identificada pelas roupas e pulseira como sendo Noemi, filha do “Subtenente Lins Cavalcante”. A pulseira usada era de fios de prata com uma medalha de santa, indiciando o catolicismo dos seus pais. O Subtenente Lins Cavalcante, a propósito, também foi identificado entre os mortos que chegaram às praias sergipanas. Da família, que rumava para o Recife e de lá, talvez, para Campina Grande, formada pelo militar, sua filha, os filhos Antônio Lins Cavalcante Filho e Hélio Lins Cavalcante, além da esposa Alayde Lins Cavalcante, apenas esta última aparece entre os sobreviventes¹⁸.

O Subtenente Cavalcante, homem de corpo robusto e cabelos negros, já estava com o seu pijama de zerfir na hora do ataque. Morreu afogado mesmo tendo conseguido arranjar um salva-vidas em meio à confusão. E casos como estes, de mortos que chegaram às praias agarrados aos

salva-vidas, não foram incomuns. Há registros (talvez tenha até sido este o caso de Cavalcante) de pessoas que, quase salvas, pularam de volta no mar tentando encontrar entes queridos. Nunca mais voltaram¹⁹.

Ao total identificamos 28 corpos periciados. O que se pode perceber são pessoas comuns, mas também vaidosas, que ao se vestirem bem colocavam no ato de viajar um momento diferenciado das suas vidas cotidianas. Existe, sim, a possibilidade de desfrutarem de excelentes condições financeiras, ao menos em parte dos casos. Todavia, precisamos considerar que elas poderiam também estar vestidas com suas melhores roupas por se preocuparem com a aparência sem serem necessariamente abastadas. Homens e mulheres ricos ou pobres se preocupavam em estar bem apresentados em suas viagens de navios, que não era algo corriqueiro na vida de muitos deles. Portanto, era preciso ficar elegante.

SAQUES

Como se pode observar acima, os objetos pessoais, as vestes, os sinais de crença e amor foram estratégicos para a identificação das vítimas. O colar, a aliança, o cartão preso no bolso, a pulseira ou o fardamento funcionaram como elementos de distinção também na morte. No entanto, sabe-se que esses objetos não serviram apenas para identificação dos corpos. Eles também instigaram a cobiça de alguns. O saque aos mortos, embora combatido e criticado, ocorreu com uma frequência distinta daquela mencionada nos registros oficiais. O caso de Nelson de Rubina, acusado de furtar três anéis de uma mulher chamada Virginia Auto de Andrade, é apontado praticamente como exemplo único.

No processo contra Rubina, instaurado em 1943, o réu foi enquadrado nos artigos 155 e 212 do Código Penal acusado de furto e vilipêndio. Segundo a acusação, “só esse caso se registrou, felizmente, em toda litorânea extensão de Sergipe”²⁰. Mas será mesmo? Provavelmente não. Por exemplo, as joias de Eduardo Alexandre Bauman, um segundo tenente convocado, foram “apreendidas em mãos de um indivíduo” na Barra de

São Cristóvão. Após saquearem o corpo do rapaz de 27 anos, populares enterraram-no em 17 de agosto de 1942. O corpo, quando encontrado pelas autoridades, apresentava “esmagamento parcial de partes moles – dos dedos anular e médio da mão direita e uma contusão da região frontal”²¹. Sua esposa, Eunice Neiva Baumann, sobreviveu. Em 30 de outubro de 1948 é possível encontrá-la envolvida no pedido de emissão de Certidão de Óbito para o falecido marido²².

Portanto, tudo indica que os sergipanos descritos como pacatos, corretos e solidários não encontraram representantes destoaques apenas em Nelson de Rubina, que se aproveitou da situação para aplicar golpes. O moço não foi o único. Porém, prefere-se frequentemente seguir a interpretação oferecida pelas autoridades do período, como aquela que apresenta a acusação feita à Rubina na qual se afirma que: “Governo e povo se juntaram aqui, mais democraticamente ainda, afluindo às praias a fim de levarem aos naufragos o amparo e a proteção do Brasil, e de proporcionarem sepultura aos mortos, com respeito, patriotismo e religiosidade”²³. Os depoimentos de algumas testemunhas, porém, suscitam interpretações dessemelhantes. É o que nos conta, por exemplo, Dona Dedé (Maria Martinha Araújo): “Dinheiro muitos apanharam, moído, era escolhendo as horas pra botar no Sol, quando pôr. E porque a gente via pobre e ficou bem de vida, ficou bem de vida, eles diziam que não foi daquilo não, foi do trabalho, mas todo mundo tava sabendo que foi daquele negócio, daquela miséria que teve”²⁴.

O susto, o assombro, o medo, conviveram com o desejo, a ganância, o senso de oportunidade: “Você sabe o que é a três navios meu irmão? Trazendo aquela mercadoria trazendo gente morto, gente vivo veio pouco, mas gente morto neh? Com dinheiro”, lembrou Demétrio José dos Santos²⁵. Por sua vez, Dona Zuzu (Josefa Queiróz), explicou:

Esse pessoal mais velho que tinha carro de boi, só vi os carros cantar de noite quem tava dormindo só ouvia tanto de carro de noite, carregando coisa da praia. Quando de manhã eu sair daqui de casa eu, meu pai e um vizinho ai nós

fomos, chegemos lá tinha tanta coisa por lá espalhado era lata de manteiga, saco de farinha de trigo, tanto da coisa, fardo de charque, tudo espalho pela praia, deu baleira aqui, deu uma baleira com uma mulé dentro e dois rapaz²⁶.

Aliás, segundo o jornal *A Razão*, o saque realizado por Nelson de Rubina não foi mesmo ato isolado: “os praianos pobres, não todos queremos crer, afluem ao mar para recolher o material que se vai aproximando de terra. Estão se verificando cenas incríveis de furtos na carga dos navios torpedeados”²⁷. Todavia, é preciso destacar que a historiografia pouco explorou estes saques, estas posturas nada elogiáveis diante do horror, mas que envolviam decisões rápidas, que foram realizadas por diferentes segmentos sociais. Não apenas a gente mais simples, a “arraia miúda”, roubou dos mortos. Gente viva, muito viva, situada em posições não tão desprestigiadas assim, se beneficiou nos momentos dos torpedeamentos. Esta é uma história que precisará ser escrita.

SUSPEITAS SOBRE O FIM DO MUNDO

Ao que tudo indica, num primeiro momento, os torpedeamentos trouxeram consequências nefastas ao cotidiano aracajuano devido ao medo, insegurança e revolta que provocaram. Num intervalo de pouquíssimo tempo, a ofensiva havia causado a morte de mais de 600 pessoas. Revoltada, a população exigiu das autoridades vingança aos mortos. Em comunicado oficial, o Governo afirmou:

O inominável atentado contra indefesas unidades da Marinha de um paiz pacifico, cuja a vida se desenrola à margem e distante da guerra, foi praticado com desconhecimento dos mais elementares princípios de direito e humanidade²⁸.

Esse comunicado do DIP indicia o quanto os torpedeamentos foram algo inesperado. As mortes causadas pelos nazistas foram consideradas injustificáveis, devido

ao fato de o Brasil estar aparentemente à margem da guerra. Em Sergipe, antes do ocorrido “a sociedade pareceu esforçar-se de modo a ‘positivar’ o conflito”²⁹:

Aracaju é uma cidade feliz. Pode rir, despreocupada, porque as suas dificuldades, comparadas com a de hespanhoes, tchecos ou tunizianos, não passam de uma simples pedra no sapato, que pode ser tirada a qualquer momento...³⁰

Todavia, o ataque alemão foi mais que o estopim para a entrada do Brasil no conflito. Os torpedeamentos destruíram vidas, sonhos, laços de amizade e familiares. Por seu turno, a declaração de guerra ao Eixo feita por Getúlio Vargas não foi simples resposta de vingança às vítimas, mas compunha o ambicioso projeto de estabelecer um papel de destaque na configuração das relações internacionais do Pós-Guerra.

Como afirmam Frank McCann e Francisco Ferraz, o Chanceler Osvaldo Aranha defendeu junto a Vargas que “os Estados Unidos liderariam o mundo quando a paz fosse restaurada, e seria um erro grave para o Brasil não estar ao lado daquele país. Ambas as nações eram ‘cósmicas e universais’, com futuros continentais e mundiais”³¹.

Mas seria possível explicar os torpedeamentos? Os relatos se acumularam em torno dos ataques daquele mês de agosto de 1942. Informações desencontradas alimentaram desconfiança. Por um lado, um problema no serviço de abastecimento de água destinado às embarcações, ainda em Salvador, despertou suspeitas. O defeito apareceu no dia 14, impedindo assim a saída de navios de Salvador. Apenas no dia 15 pela manhã, em pequenos intervalos, os navios foram liberados na seguinte ordem: 7h – *Baependy*, 11h – *Araraquara*, 12h – *Aníbal Benévolo*, 15h – *Arará*, 17h – *Itagiba* (estes dois últimos rumavam para Santos). A reordenação nas saídas e o problema inesperado levantaram suspeitas sobre a possível ação de “súditos do Eixo” no apoio logístico aos ataques: “Seria necessária a mais ingênua boa vontade, e, mesmo, parcialidade, para, em tal acordo de coincidências, negligenciar a suposição de movimentos combinados do

agressor com informes de terra preciosamente precisos, favorecendo-lhes os intuitos”, afirmou uma publicação dedicada ao relato dos ataques³².

Resultado direto desta situação, os boatos falavam em possíveis ataques aéreos, nos becos e esquinas burburinhos sugeriam a existência de auxiliares eixistas entre os aracajuanos. Alguns estrangeiros ligados ao Eixo e integralistas foram investigados e acusados de serem espiões³³. Suspeitas apareciam a todo o tempo, como o caso dos frades alemães do Convento dos Franciscanos no Bairro Santo Antônio, proprietários do Cine São Francisco. Afirmou-se que durante os blackouts, feixes de luzes, dos projetores cinematográficos, saíram do alto da colina em direção ao mar e que serviram de sinais para os alemães atacarem³⁴. Por outro lado, a materialização do conflito em território sergipano gerou curiosas manifestações no imaginário popular. Uma senhora contou, inclusive, haver mantido contato com os tripulantes de um submarino. Segundo ela, homens haviam saído de uma “embarcação escura” que emergiu nas proximidades do Rio Vasa Barris.³⁵ Reclamavam ter sede e não encontrar água para beber. Os nazistas apareciam em toda parte...

Ao analisar parte da documentação sobre este acontecimento, ao menos aquela acessível nos arquivos sergipanos, percebemos a distância entre os ataques e as suas apropriações por políticos, jornalistas e, *a posteriori*, memorialistas. Concebidos pela *Kriegsmarine* como parte de uma estratégia que visava atingir aos Aliados, comprometendo o abastecimento das nações envolvidas no conflito, os torpedeamentos de 16 e 17 de agosto foram transformados em uma ação arquitetada, em seus mínimos detalhes, para atingir aos navios mercantes que passavam próximo a Sergipe. No entanto, é preciso entender que, como Lembrou Marc Bloch, durante uma parte da Segunda Guerra “os alemães mantiveram o desagradável costume de aparecer exatamente onde não poderiam estar”³⁶. Apesar disso os estudos sobre o tema têm fornecido uma visão demasiadamente local do problema. Contudo, a guerra, com suas desgraças incontáveis, foi mundial.

No que concerne aos registros sobre as vítimas que foram identificadas, evidenciamos a heterogeneidade entre os passageiros e tripulantes dos navios quanto às ocupações, condições socioeconômicas. Através dos vestígios, percebemos também a crueldade do ataque, apreendemos algo do terror dos torpedeamentos. Mergulhados em meio ao fogo, à escuridão e aos gritos, os naufragos tiveram que lutar não só contra o cansaço físico, mas tam-

bém contra os delírios, o estado de choque, a loucura repentina que, nos casos do moço de convés Esmerino Elias Siqueira e do Tenente Oswaldo Machado, parecia redentora. Finalmente, o silêncio persistente sobre os saques e a leitura quase monolítica da sociedade sergipana nos dias dos torpedeamentos exigem pesquisas mais amplas, pede novos mergulhos nos arquivos. É preciso contar o resto da história do fim do mundo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

AGRESSÃO: Documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

BLOCH, Marc. *A estranha derrota*. Tradução: Eliana Aguiar. Rio de Janeiro: Zahar, 2011.

CABRAL, Mário. *Roteiro de Aracaju*. Aracaju: Liv. Regina, 1955.

CARVALHO, Rubens. *U-507*. Sergipe, 2008. 15min.

COSTA, Anailza Guimarães. Os Torpedeamentos no Litoral de Sergipe em 1942: estrangeiros e integralistas sob suspeitas. *Cadernos do Tempo Presente*, São Cristóvão: 6ª edição. Disponível em: <http://www.getempo.org/index.php/revistas/26-02/artigos/49-os-torpedeamentos-no-litoral-de-sergipe-em-1942-estrangeiros-e-integralistas-sob-suspeitas-por-anailza-guimaraes-costa>. Acesso em: 30/06/ 2012 às 15h34.

GOMES FILHO, Elísio. "U-507: um estudo interpretativo das ações de um submarino alemão nas águas do Brasil". *Navigator*, n.3, v.2, junho 2006.

MAYNARD, Andreza, MAYNARD, Dilton. *Dias de luta: Sergipe na Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro, São Cristóvão (SE), Campina Grande (PB): Multifoco/EDUFS/EDUFCG, 2011.

MAYNARD, Dilton Candido Santos. *Em tempos de guerra: aspectos do cotidiano em Aracaju durante a segunda guerra mundial (1939 - 1945)*. Relatório Final Pibic. São Cristóvão, 1998.

McCANN, F.D; FERRAZ, Francisco. A participação conjunta de brasileiros e norte-americanos na Segunda Guerra Mundial. In: *Relações Brasil-Estados Unidos: séculos XX e XXI*. Maringá: Eduem, 2011.

MELINS, Murillo. *Aracaju romântica que vi e vivi: anos 40 e 50*. 4ª ed., Aracaju: UNIT, 2007.

SANTANA Santos. "O Brasil na Guerra: Tragédia no litoral de Sergipe". *Aracaju dos meus amores*. Aracaju: PMA/SEC, 1983.p.81-85. Ver ainda: CABRAL, Mário. *Roteiro de Aracaju*. Aracaju: Liv. Regina, 1955.

WYNNE, J. Pires. *História de Sergipe (1930-1972)*. Rio de Janeiro: Pongetti, 1973, v.02.

TOTA, Antonio Pedro. *O Imperialismo Sedutor: A americanização do Brasil na época da Segunda Guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

VINCENT, Gerárd. 1939-45: A Guerra Ditas, Guerras Silenciadas e o enigma identitário. PROST, Antoine, VICENT, Gerárd. *História da Vida Privada, v.5: da Primeira Guerra a nossos dias*. Trad. Denise Bottmann. São Paulo: Companhia das Letras, 1992. p.201-213.

GONÇALVES, Williams. A Segunda Guerra Mundial. In: Jorge FERREIRA, Daniel Aarão REIS FILHO, C. ZENHA. (Orgs.). *O século XX: o tempo das crises – revoluções, fascismos e guerras*. Civilização Brasileira, 2005.p.165-194.

SCHURSTER, Karl, Silva, Francisco C. O Brasil e a Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Multifoco, 2010.

¹ Este texto resulta de pesquisas realizadas no âmbito do projeto Memórias da Segunda Guerra em Sergipe, apoiado pelos editais 10/2011 (Pronem), da Fundação de Apoio à Pesquisa e à Inovação Tecnológica do Estado de Sergipe, Fapitec, e Edital 07/2011 CNPq.

² WYNNE, J. Pires. *História de Sergipe (1930-1972)*. Rio de Janeiro: Pongetti, 1973, v.02, p. 93-94.

³ Milton Fernandes Silva. Depoimento. In: *AGRESSÃO: Documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943. p. 91-92.

⁴ GOMES FILHO, Elísio. "U-507: um estudo interpretativo das ações de um submarino alemão nas águas do Brasil". *Navigator*, n.3, v.2, junho 2006, p. 56-71.

⁵ Eram estes os quantitativos dos ocupantes dos navios: *Aníbal Benévolo*: 154 ocupantes, sendo 71 tripulantes e 83 passageiros; *Arara*: 35 tripulantes; *Araraquara* 146 ocupantes, sendo 73 tripulantes e 73 passageiros; *Baependy*: 323 ocupantes, sendo 73 tripulantes e 250 passageiros; *Itagiba*: 179 ocupantes, sendo 60 tripulantes e 119 passageiros. Cf. *AGRESSÃO: Documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p.18.

⁶ *AGRESSÃO: Documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 90.

⁷ Milton Fernandes Silva. Depoimento. In: *AGRESSÃO: Documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 91-92.

⁸ Milton Fernandes Silva. Depoimento. In: *AGRESSÃO: Documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 91-92.

⁹ Orlando Ulisses Maia. Depoimento. In: CARVALHO, Rubens. *U-507*. Sergipe, 2008. 15min.

¹⁰ SANTANA Santos. "O Brasil na Guerra: Tragédia no litoral de Sergipe". *Aracaju dos meus amores*. Aracaju: PMA/SEC, 1983.p.81-85. Ver ainda: CABRAL, Mário. *Roteiro de Aracaju*. Aracaju: Liv. Regina, 1955, p.128.

¹¹ SANTANA, Santos. "O Brasil na Guerra: Tragédia no litoral de Sergipe". *Aracaju dos meus amores*. Aracaju: PMA/SEC, 1983, p. 81-85.

¹² CABRAL, Mário. *Roteiro de Aracaju*. Aracaju: Liv. Regina, 1955, p.128.

¹³ *Correio de Aracaju*. 18 ago.1942.

¹⁴ FONTES, Lourival. *Telegrama*. Rio de Janeiro 5 abril 1942. Arquivo público do Estado de Sergipe. Cx. G7.

¹⁵ Arquivo público do Estado de Sergipe. Doc. 55. Cadáver Nº 01. Relatório de cadáveres dos torpedeamentos (agosto de 1942).

¹⁶ Arquivo público do Estado de Sergipe. Doc. 55. Cadáver Nº 04. Relatório de cadáveres dos torpedeamentos (agosto de 1942).

¹⁷ Arquivo público do Estado de Sergipe. Doc. 55. Cadáver Nº 07. Relatório de cadáveres dos torpedeamentos (agosto de 1942).

¹⁸ Arquivo público do Estado de Sergipe. Relação dos sobreviventes dos navios brasileiros torpedeados por submarinos de nações inimigas. Apes. Doc.56

¹⁹ *AGRESSÃO: Documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

²⁰ Tribunal de Apelação do Estado de Sergipe, 1943, p. 127.

²¹ Arquivo público do Estado de Sergipe. Doc. 55. Cadáver Nº 22. Relatório de cadáveres dos torpedeamentos (agosto de 1942).

²² Sobre isto ver: Diário Oficial da União. Seção 1. 17 Nov. 1948, p.17.

²³ Tribunal de Apelação do Estado de Sergipe, 1943.

²⁴ Maria Martinha Araújo. Depoimento. In: CARVALHO, Rubens. *U-507*. Sergipe, 2008. 15min.

²⁵ Demétrio José dos Santos. Depoimento. In: CARVALHO, Rubens. *U-507*. Sergipe, 2008. 15min.

²⁶ Josefa Queiróz. Depoimento. In: CARVALHO, Rubens. *U-507*. Sergipe, 2008. 15min.

²⁷ TRIBUNAL DE APELAÇÃO DO ESTADO DE SERGIPE. Apelação Criminal n.4/1943.

²⁸ COMUNICADO DO DIP. Correio de Aracaju, 18 de agosto de 1942.

²⁹ MAYNARD, Dilton Candido Santos. *Em tempos de guerra: aspectos do cotidiano em Aracaju durante a Segunda Guerra Mundial (1939 - 1945)*. Relatório Final PIBIC. São Cristóvão, 1998, p. 28. Ver ainda: MAYNARD, Andreza, MAYNARD, Dilton. *Dias de luta: Sergipe na Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro, São Cristóvão (SE), Campina Grande (PB): Multifoco/EDUFS/EDUFCG, 2011.

³⁰ *Folha da Manhã*. Aracaju, 2 de fevereiro de 1939.

³¹ McCANN, F.D; FERRAZ, Francisco. A participação conjunta de brasileiros e norte-americanos na Segunda Guerra Mundial. In: *Relações Brasil-Estados Unidos: séculos XX e XXI*. Maringá: Eduem, 2011, p. 129.

³² Como ocorreram os cinco torpedeamentos. In: *Agressão: Documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p.18.

³³ COSTA, Anailza Guimarães. Os Torpedeamentos no Litoral de Sergipe em 1942: estrangeiros e integralistas sob suspeitas. *Cadernos do Tempo Presente*, São Cristóvão: 6ª edição. Disponível em: <http://www.getempo.org/index.php/revistas/26-02/artigos/49-os-torpedeamentos-no-litoral-de-sergipe-em-1942-estrangeiros-e-integralistas-sob-suspeitas-por-anailza-guimaraes-costa>. Acesso em: 30/06/ 2012 às 15h34.

³⁴ MELINS, Murillo. *Aracaju romântica que vi e vivi: anos 40 e 50*. 4ª ed, Aracaju: Unit, 2007, p.146.

³⁵ O relato foi feito aos investigadores que cuidaram do inquérito aberto na ocasião do torpedeamento. Cf. *Correio de Aracaju*. Aju.,16 out. 1942,p.02-03.

³⁶ BLOCH, Marc. *A estranha derrota*. Tradução: Eliana Aguiar. Rio de Janeiro: Zahar, 2011, p.50.

Submarinos alemães ou norte-americanos nos malafogados de Sergipe (1942-1945)?*

Luiz Antônio Pinto Cruz

Doutorando em História Social do Programa de Pós-Graduação em História/FFCH-UFBA.

Lina Maria Brandão de Aras

Doutora em História pela USP, professora do Programa de Pós-Graduação em História/FFCH-UFBA.

RESUMO

Os submarinos estrangeiros, os navios brasileiros e o litoral sergipano são lugares da memória em que se entrelaçam às ações militares, ao drama dos naufragos e às apropriações dos arcajuanos no tempo da Segunda Guerra Mundial. Este artigo realiza uma reflexão histórica sobre as diferentes interpretações sociais construídas em torno do torpedeamento naval e como essas memórias geraram vários embates políticos no regime ditatorial de Getúlio Vargas.

PALAVRAS-CHAVE: memória, submarino, costa do Brasil

ABSTRACT

The foreign submarines, Brazilian ships, and the Sergipe's coast are places of memory that intertwine military action, the drama of the castaways and appropriations of arcajuanos in the World War II time. This article provides a historical reflection on the different social interpretations built around naval torpedoing and how those memories have generated several political clashes in the dictatorship of Getúlio Vargas.

KEYWORDS: memory, submarine, coast of Brazil

A guerra chegou, materialmente, ao Brasil(...). Não nos iludamos, pois o nosso "Pearl Harbor", aí está, com todas as suas consequências.

Correio de Aracaju. 1/9/1942.¹

INTRODUÇÃO

As novas gerações brasileiras se acostumaram a pensar a Segunda Guerra Mundial como uma "realidade distante" de suas fronteiras, de suas vidas e de suas histórias. Graças aos filmes estrangeiros e às publicações especializadas, são bem conhecidas as batalhas travadas entre eixistas e aliados em Europa, África, Ásia e Oceania, mas desconhecem os embates sofridos pelos compatriotas no tempo da Batalha do Atlântico. Alguns estudos também contribuíram para o seu desconhecimento ao simplificar o papel do Brasil no maior conflito global, classificando-o como uma "participação simbólica", "uma beligerância ape-

* Artigo recebido em 29 de abril de 2013 e aprovado para publicação em 17 de maio de 2013.

nas nominal”, “uma sombra da guerra”, enfim, “uma guerra sem guerra”. No entanto, algumas realidades costeiras evidenciam que os brasileiros enfrentaram em vários momentos, especialmente nos anos de 1942 e 1943, os ardores da guerra submarina em seu mar territorial.

A ação militar do submarino alemão U-507 na costa de Sergipe e da Bahia é emblemática na História Contemporânea do Brasil. Sob o prisma da micro-história, a temática dos torpedeamentos foi analisada a partir de um corpus documental variado (jornais sergipanos, documentos oficiais, iconografia, acervos particulares, memoria-listas, entre outros) e, por fim, cruzaram-se esses dados com as entrevistas e a revisão literária. Foi preciso sair do centro das abordagens tradicionais e vir para as áreas marginais: o litoral nordestino, as praias sergipanas, as histórias dos aracaJuanos, os dramas dos naufragos.

A partir do centro político-administrativo do país, irradiava-se a verdade, à qual eram comparados todos os erros, desvios da oposição ou diferenças regionais – por isso, o historiador tradicional podia legitimamente situar no centro de sua escrita uma história “autêntica” e “total”.² Assim, o que escapava ao seu olhar era apenas “resto” supérfluo, “sobrevivência” anacrônica, “silêncio” cuidadosamente entretido ou “ruído” sobre o qual se evitava falar.³ Por onde passou, o U-507 deixou rastros de dor, de morte, de aflição, de traumas, enfim, de histórias traumáticas, por isso não se pode separar o “Brasil” da História da Segunda Guerra Mundial.

Atualmente, ainda se tem muito a fazer para reconhecer a importância do litoral nordestino no tempo da Batalha do Atlântico e da aquavia integradora do Rio São Francisco como uma rota de fuga no tempo da Guerra Submarina. Se quisermos compreender o abrasileiramento da Segunda Guerra Mundial não se pode desvencilhar “o social” do “militar”, ou vice-versa. Talvez a habilidade mais importante para quem se interesse por essa temática seja perceber uma guerra onde aparentemente ela não existe. Uma verdade que anseia atingir um inimigo invisível que se deseja ver, objetos flutuantes que escorregam por entre os de-

dos. Para se navegar nesse mar de subjetividades, as fontes podem ser comparadas a um farol que ilumina o caminho do historiador e exige um esforço metodológico dos nautas, que se aventuram a pesquisar a sociedade brasileira no tempo do Estado Novo.

Portanto, a região litorânea de Sergipe se tornou “objeto de atenção” porque foi um lócus privilegiado para se visualizar as representações construídas sobre o mundo atlântico da guerra. Para Roger Chartier, as lutas de representação têm tanta importância como as lutas contra o nazifascismo e a ditadura varguista, pois elas permitem compreender os mecanismos pelos quais um grupo impõe, ou tenta impor, a sua concepção do mundo social, os valores que são os seus, e o seu domínio.⁴ Portanto, a história não é inocente e pura, ela também pode estar a serviço de quem conta ou de quem está no poder.

O olhar do historiador precisa se voltar para as margens, onde encontrará os restos dos navios naufragados no tempo da Segunda Guerra Mundial. Eles evidenciaram como o litoral do Brasil é um lugar de muitas histórias. Ao aproximar a lente para a microrregião costeira de Sergipe, os relatos dos sobreviventes e as memórias dos aracaJuanos ganharam mais valor e sentido. Então, várias informações brotaram dessas novas significações. No entanto, é preciso que se cruzem múltiplos pontos de vista, pois estes revelam a Guerra Submarina a partir das suas margens ou do exterior – múltiplas faces, reciprocamente novas, estranhas, desconhecidas e assustadoras. Essa tomada de consciência em relação à importância da “história invertida” (do centro para a margem) é, ao mesmo tempo, “fragmentada” (multiplica os pontos de observação), como também alerta para a compreensão metodológica das fontes que flutuaram do mar em guerra para o universo social dos aracaJuanos.⁵ Mais do que salvados, os destroços dos naufrágios que deram às praias sergipanas materializaram a maior operação nazista na América do Sul. Entre os aracaJuanos, os salvados foram denominados de “malafogados”, mas essa palavra se encobre de outros signos que serão avaliados mais adiante.

A HISTÓRIA A SERVIÇO DE QUEM CONTA

Sob um oceano de suspeitas, um “submarino desconhecido” atacou os navios *Baependi*, *Araraquara* e *Aníbal Benévolo* na costa de Sergipe entre os dias 15 e 16 de agosto de 1942. Após essas hostilidades, os nautas ainda afundaram os *Arará*, *Itagiba* e *Jacira* no litoral baiano. Após os naufrágios, as vítimas relataram que os inimigos acenderam holofotes e metralharam quem estava à deriva. Em seu conjunto, os torpedeamentos ceifaram a vida de 600 pessoas. As histórias do litoral nordestino alimentaram várias suspeitas e despertaram manifestações sociais nas principais cidades brasileiras. À época, não se tinha uma plena convicção da nacionalidade dos agressores marítimos. Coube às autoridades varguistas a revelação: “Não há como negar que a Alemanha (a Itália) praticou contra o Brasil atos de guerra, criando uma situação de beligerância que somos forçados a reconhecer na defesa da nossa dignidade, da nossa soberania e da nossa segurança e da América”.⁶

Em tempos da ditadura do Estado Novo e da Segunda Guerra Mundial, os brasileiros se dividiram em relação à autoria dos torpedeamentos. Eles desconfiavam das notícias emanadas pelo Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP). Um tempo de intolerâncias múltiplas, onde o regime ditatorial proibiu a liberdade de expressão e publicava o que era do interesse do governo federal. Desta forma, as informações oficiais eram tendenciosas, manipuladoras e ideológicas. Por esta razão, alguns grupos sociais não acreditaram que submarinos alemães ou italianos vieram da Europa, atravessaram todo o Atlântico e afundaram os vapores nacionais. Em Sergipe, os censores do Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda (Deip) condenavam essa recusa interiorizada e tentavam identificar os autores anônimos dos boatos desordeiros.

Há quem diga em público que o atentado corre por conta de submarinos americanos ou ingleses. Tudo isso revela, o jogo da quinta-coluna em suas formas mais insidiosas e mais venenosas. Denunciamos aqui esse jogo. Os

submarinos que afundaram os navios brasileiros até agora sempre foram teutos. Submarinos ceifadores de vidas brasileiras, assaltantes embaçados nos mares traiçoeiros empreitadores da morte e da destruição, na covarde tocaia sem fim daquilo que o “eixo” denomina inconscientemente de Guerra Submarina.⁷

Acusar os americanos ou ingleses pelos torpedeamentos era um jogo do quinta-coluna, os chamados de “traidores da pátria”. Mais do que isso, era uma prática da elite intelectualizada antivarguista: comunistas, anarquistas, integralistas, liberais, estudantes e estrangeiros. O alemão Kurt Michel⁸, detido pela Chefatura de Polícia de Sergipe, ao ser interrogado sobre as agressões dos submarinos nazistas, ele afirmou que “acredita não terem sido submarinos alemães que torpedearam os navios brasileiros, porque alemães não matam crianças, nem corresponde ao sentido de honra do soldado alemão”.⁹ Há uma memória coletiva produzida no interior de uma classe, mas com o poder de difusão, que se alimenta de imagens, sentimentos, ideias e valores que dão identidade àquela classe.¹⁰

Afinal, como os “submarinos alemães” se transformaram em “americanos” no imaginário coletivo dos aracajuanos? Como nasceu essa desconfiança coletiva? No interior da sociedade sergipana se encontravam versões que atendiam aos diferentes interesses políticos. Entre a realidade e a ilusão, cabe ao historiador entender o processo de construção e apropriação. De acordo com Paul Thompson, “a descoberta de distorção ou de supressão numa história de vida, uma vez mais é preciso ressaltar, não é puramente negativa. Até mesmo uma mentira é uma forma de comunicação”.¹¹

Acusar os norte-americanos não era apenas uma “mentira política” ou uma “forma de comunicação”, mas também uma maneira de atacar a imagem carismática de Getúlio Vargas perante a opinião pública e, conseqüentemente, afetar as bases de sustentação do regime varguista. Mais do que receber naufrágos traumatizados, sepultar dezenas de mortos e temer uma invasão na-

zista, a cidade de Aracaju também foi o local onde nasceu o “boato norte-americano”. Então é preciso compreender como originou a suspeita. Após os torpedeamentos os cidadãos estavam sensíveis às histórias que vinham do mar, à movimentação de forasteiros em suas praias, enfim, aos sinais da guerra marítima. Eram tantos entulhos na areia da praia (malas, caixotes, mercadorias avariadas, material do navio, entre outros), que os aviões do Aeroclube de Sergipe não conseguiam aterrissar, e quanto mais se investigava os salvados mais suspeitas eram levantadas pela elite intelectual e publicadas nos diários locais.

Em 19 de agosto de 1942, o *Correio de Aracaju* noticiou o aparecimento de uma baleeira norte-americana, do navio *SS George Clymer*, na praia da Barra dos Coqueiros, portando muitos objetos suspeitos. A ronda policial alarmou os moradores da ilha, pois se acreditava na presença de estrangeiros na região. De acordo com o jornal,

A bordo dessa embarcação, a autoridade policial da Barra – Sr. Antônio Prudente – encontrou os seguintes objetos: uma pequena metralhadora portátil com bastante munição, um foguete de sinalização, 3 bússolas, sendo uma pequena, outra maior e uma grande, ainda encontra aquela autoridade mantimentos, bastantes para 30 dias, bem como 2 barris com água, uma carta de navegação, uma carteira de piloto, com um recibo de sindicato da classe, e ainda as seguintes peças de vestuário: 1 paletó de mescla, 1 pedaço de lona escura, cosido em forma de saco, 1 calça de marujo, também de mescla, 1 blusa de flanela azul-marinho, bastante espessa, com vários orifícios, 1 caneca de aghata, 1 pedaço de lona, com ilhozes de metal amarelo, tendo a uma das extremidades a inscrição “S.S. George Clymer”. Ainda 2 calças de brim de ótima qualidade (...) 1 calção e 1 camisa seda, completamente aos farrapos.¹²

Por que essa baleeira apareceu na Praia da Costa, no município da Barra dos Co-

queiros, se o navio *SS George Clymer* não foi torpedeado pelo U-507? O barco carregava suprimentos alimentares e bélicos, mas onde se localizavam os seus tripulantes? O que a Marinha do Brasil poderia esclarecer sobre os naufrágios na costa brasileira no tempo da Segunda Guerra Mundial? Em diálogo com pesquisadores navais, ampliamos o olhar para essa misteriosa aparição. A carga encontrada (armamento pessoal para proteção dos naufragos, roupas e sinalizadores) evidencia que se tratava de uma embarcação salva-vidas. O que motivou esse naufrágio? O que aconteceu com os seus tripulantes? Será que eles não resistiram à exposição ao mar ou foram metralhados pelos seus inimigos? Sem sinais de violência no barco, acreditava-se que as pessoas a bordo foram resgatadas em alto-mar.

Em busca de respostas mais coesas para essas questões, encontramos nas análises navais de James P. Duffy um manancial de informações sobre os momentos finais do *SS George Clymer* no Atlântico Sul. Conforme suas ponderações:

The American Liberty ship *George Clymer* was launched from the Oregon Ship Building Company's Portland yard on February 19, 1942. She was one of 330 Liberty ships built at the yard during the war, and was delivered for service on April 8, 1942. Soon after, she sailed from Cape Town. She passed through the Panamá Canal without incident and sailed into the Atlantic heading south. On May 30, when she was about 400 miles from de Ascensions, and just beyond the air cover offered by the air base there, the freighter's main shaft and thrust block bearings split, leaving her without the ability to move under power. She immediately sent out an SOS, giving her present position. The distress signal was responded to by Cape Town, but the freighter heard little else.

Unable to maneuver under her own power, the *George Clymer* was under control of the ocean currents and during the next few days drifted more than 200 miles

from her original position. On June 2, another SOS was broadcast in the hope there was a ship nearby that could lend a hand. This time the signal was picked up by the Michel. The freighter was about 900 miles to the north. Ruckteschell considered the possibility that it was a trap, but decided to investigate. En route to the George Clymer's location, the Esau was lowered into the water and sent ahead of the raider.

The torpedo boat arrived near the freighter on June 6, and found just what had been reported, a loaded Liberty ship adrift. The Esau fired her two torpedoes into the freighter and then withdrew just beyond the horizon to await events. In a sorry case of everyman for himself, several members of the crew quickly lowered boats and abandoned ship without waiting for orders. Left behind were the remaining the George Clymer's single gun.

The following morning, with the freighter still afloat, the crewmen returned to her, and the attempt to make repairs continued. Later that morning a British reconnaissance plane flew over and reported that help was on the way. Early that evening the British Armed Merchant Cruiser Alcantara, arrived to remove the crew. Because the Liberty ship was too damaged to be able to be towed into port, she was sunk by the AMC. Believing the torpedoes had been fired from a U-boat that might still be in the area, the Alcantara left the scene hastily, which was good judgment because minutes later the Michel approached the position just in time to see the twin masts of the AMC rushing off.¹³

Danificado e à deriva, a tripulação do SS *George Clymer* baixou as suas baleeiras e resolveu abandoná-lo. O navio inglês *Alcantara* recolheu esses naufragos e os barcos salva-vidas se dispersaram pelo Atlântico Sul. Um deles seguiu, ao sabor das ondas, até a praia da Barra dos Coqueiros, tornando-se popular entre os aracajuanos

pelos seguintes razões. 1 – O barco salva-vidas se misturou aos destroços dos navios brasileiros torpedeados pelo U-507 na costa sergipana; 2 – Os moradores da Ilha dos Coqueiros ficaram amedrontados com a aparição; 3 – Como se tratava de uma baleeira enorme e com inscrições estrangeiras, as autoridades policiais ficaram apreensivas com a possibilidade de desembarque inimigo nas praias; 4 – Havia uma arma portátil a bordo dela, e, como já foi dito, os naufragos dos navios torpedeados foram metralhados pelos agressores estrangeiros. Esses aspectos demonstravam como os aracajuanos estavam integrados ao mundo da Batalha do Atlântico. Por não saber os limites de uma guerra submarina e por carregar um forte sentimento de vulnerabilidade, a baleeira despertou muitas suspeitas dos repórteres, militares, comunistas e estudantes.

Como título "Chegou a Baleeira", o *Correio de Aracaju* apresentou novos detalhes sobre o barco, que foi encaminhado à Capitania dos Portos de Sergipe e gerou expectativa entre os cidadãos. "Quando íamos encerrar a nossa edição de hoje, chegava a este porto, puxada pelo Rebocador *Coió*, a baleeira que apareceu na praia da Barra dos Coqueiros com a inscrição *SS Clymer*. Um caminhão foi buscá-la na praia até defronte desta capital".¹⁴ Novos objetos foram encontrados: um maço de recibos de um sindicato, todos com o nome W. Hadmmond, e um cartão impresso, com os seguintes dados: "Sam L. Levison. Attonney At Law. 1602 Northern Life Tower. Seattle Ellioto 626".¹⁵

A desconfiança com os norte-americanos prosseguiu. Em 1º de setembro de 1942, uma bota apareceu na praia de Atalaia Velha e ganhou destaque no *Correio de Aracaju*. Diante de tantos salvados recolhidos, por que aquele calçado conquistou espaço na imprensa local? De acordo a nota:

Em plena costa sergipana, o subdelegado de polícia do povoado Atalaia Velha, na sua ronda habitual, encontrou um pé de bota, todo de borracha. É de cano bem alto, do tamanho da perna de um homem de estatura normal, número 41 calculadamente. É de cor amarela e em regular estado de

conservação. Na parte externa do cano, têm-se a etiqueta: Ozark Ripley – Made in U.S.A.

Não se sabe a procedência ou os motivos que originaram a aparição desse objeto. Alguns “entendidos” opinam que pertence a algum dos navios torpedeados. Porém, nada de exato se sabe ao certo, reinando uma atmosfera de mistério em torno do fato. Afinal, quem será o dono da Bota?¹⁶

Pela leitura da reportagem, é possível perceber que o litoral sergipano se tornou um lugar privilegiado para se discutir histórias de conspirações e traições. Esta primazia transformou uma bota em implicações políticas maiores. Depois de lançar várias pistas de se tratar de um objeto proveniente dos Estados Unidos, o jornal queria fazer o leitor pensar em outras possibilidades interpretativas. Afinal, quem seria o dono da bota? Diante de milhares de destroços que chegaram às praias sergipanas, por que ela sobressaiu e tornou-se caso de polícia? A bota poderia indicar o responsável pelas agressões marítimas.

A baleeira, a bota e, até mesmo, a mentira podem ser analisadas dentro de um olhar micro-histórico, pois a suspeita dos araca-juanos de que o submarino agressor era norte-americano não se voltou apenas para o seu mundo social, mas também para as questões sociopolíticas do tempo do Estado Novo. Ricardo Seitenfus afirmou que após a Segunda Guerra Mundial ocorreram tentativas de considerar a Marinha de Guerra dos Estados Unidos responsável pelas perdas sofridas pela Marinha Brasileira.¹⁷ Evidências documentais sergipanas demonstraram que a desconfiança com os norte-americanos não nasceu no pós-guerra, mas no calor da emoção dos torpedeamentos, na cidade de Aracaju.

Quem registrou os pormenores dos naufrágios na costa do Brasil foi o jornalista Mauro Santayana¹⁸, que encontrou o diário de bordo do submarino agressor, quando era correspondente do *Jornal do Brasil*, na Alemanha. Graças às suas investigações, os brasileiros descobriram, em 1971, que o “submarino desconhecido” era alemão e

chamava-se U-507, capitaneado por Harro Schacht. O jornalista Mauro Santayna concedeu o seguinte depoimento sobre os bastidores desse achado documental:

O diário de Schacht me chegou às mãos depois de exaustiva pesquisa nos arquivos alemães de Coblenz, e é apenas um dos documentos importantes. Ele foi o responsável pela caça maior, aí, na costa de Sergipe, mas outros submarinos, alemães e italianos, puseram a pique dezenas de navios brasileiros em todos os mares do mundo, até mesmo no Mediterrâneo.¹⁹

Enquanto a suspeita da autoria norte-americana permaneceu, muitos historiadores preferiram silenciar-se sobre o assunto ou conduziram suas análises de forma a transparecer sua desconfiança. “Certos tabus criam raízes que, ao longo do tempo, se contorcem, estrangulando pequenos brotos que mal conseguem alcançar a luz. Invisíveis a olho nu, transformam-se em mitos entregues ao sabor de interesses. Do mito à razão vai um passo”.²⁰ Historiar o principal acontecimento militar que levou o Brasil à Segunda Guerra Mundial parecia ser proibido e/ou impensado entre os brasileiros, pois as opiniões conflitantes se transformaram em tabu.²¹

Os silêncios sobre algumas temáticas da Era Vargas, a falta de transparência do poder estadonovista, o temor de uma ação imperialista dos EUA e o desprezo em reconhecer a guerra submarina do Eixo negligenciaram o desenvolvimento de uma interpretação histórica múltipla a respeito de como a Segunda Guerra Mundial chegou ao Brasil. Os pesquisadores civis ignoram ou ainda insistem em suspeitar dos submarinos norte-americanos. Por esta razão, as Forças Armadas avançaram em seus estudos sobre a guerra submarina no Atlântico Sul, enquanto os historiadores sociais começaram a desenvolver suas pesquisas regionais somente nas últimas décadas. Refletir sobre um assunto antes de conhecê-lo era estupidez, e a mídia continuou a despertar intrigas com os militares, no afã de vender seus produtos jornalísticos. De acordo com Plínio Pitaluga,

hoje ainda, e infelizmente, a falta de maior atividade da nossa mídia, em fase que continua a desafiar a ignorância histórica, subsiste a lenda de que os submarinos aliados, americanos e ingleses, com a finalidade de forçar o Brasil a declarar guerra ao Eixo, teriam torpedeado os nossos navios, numa ação que, se realizada por aliados tradicionais e leais, seria vil e covarde. Nada mais inverídico.²²

A historiografia brasileira ajuda a entendermos as circunstâncias dos torpedeamentos na costa nordestina, como também os aspectos políticos criados pelo Estado Novo e pela Política da Boa Vizinhança. Para Gerson Moura²³, o ano de 1942 foi de importância vital para as relações Brasil-EUA, pois foram tomadas decisões pelo Governo Vargas, entre janeiro e agosto daquele ano, no sentido de aproximar-se e, finalmente, alinhar-se à política norte-americana. O Brasil desenvolveu uma política de barganha arriscada, assinando acordos com os EUA.

Com um olhar desarmado das paixões partidárias e livre dos estereótipos políticos criados para Getúlio Vargas, o historiador consegue aprofundar suas pesquisas e renovar a sua visão sobre essa batalha naval no tempo do Estado Novo. Para Ricardo Seitenfus, “apesar da escassez de pesquisas históricas sobre a guerra marítima contra a marinha mercante brasileira, existem indicações sobre as atividades da marinha de guerra do Eixo”.²⁴

A maior lição deixada pelos sucessivos torpedeamentos foi a de despertar uma consciência coletiva de que a guerra chegou ao mar territorial do Brasil. Lçar essas histórias na atualidade significa evidenciar como elas foram marcantes para geração contemporânea dos torpedeamentos. Para se aprofundar nesta temática, um dos caminhos é destacar as leituras sociais, pois os inimigos navais despertaram diferentes impressões entre os brasileiros. Para Jardilino Marques, “o submarino vinha da Alemanha e dos países favoráveis à Alemanha, que estava em contato com a Alemanha na guerra, para tomar o universo, porque ela queria to-

mar tudo. A Alemanha só queria ser Alemanha e mandar no mundo, mas não pode ser assim”.²⁵

Graças aos torpedeamentos, o termo “submarino” se popularizou entre os sergipanos. Em nossas andanças pela zona costeira estadual, encontramos João Martins do Nascimento²⁶, no povoado Pontal, município de Indiaroba/SE. Ele nos recebeu em sua casa, à beira do Rio Real, região fronteira entre Sergipe e Bahia, onde nos revelou as seguintes memórias:

Aqueles torpedeamentos ocorreram na 2ª Guerra da Alemanha. Eu nasci na 1ª Guerra da Alemanha. (...) Agora, a 1ª Guerra da Alemanha não veio agravar nada aqui. Agora, a 2ª veio. Porque a 2ª Guerra da Alemanha foi de Hitler [falou enfaticamente o nome de Hitler!]. Então, essa 2ª Guerra atingiu Aracaju. Porque (...) dois ou três navios foram torpedeados. O Aníbal Benévolo, o Araraquara e o Baependy! Foi tudo [afundado] de uma noite para outra.

(...)

O submarino era aí no oceano pra lá e pra cá, pra lá e pra cá, pra lá e pra cá. La no sul, ia no norte. E quando eles [os tripulantes do submarino] receberam sua missão, torpedearam de quatro a cinco navios de uma vez só. Esse povo veio dar na costa de Mangue Seco e Coqueiro. E alguns ainda vieram por aqui [povoado de Pontal]. Atravessaram de canoas de vela, com destino a Estância, para pegarem o transporte para Aracaju.²⁷

De acordo com as impressões de João Martins do Nascimento, a 2ª Guerra da Alemanha atingiu o Brasil. Nas colônias de pescadores, o homem comum sabia explicar, a seu modo, o que aconteceu no “tempo de Hitler”. A campanha submarina do Eixo no Atlântico Sul trouxe novas implicações à população costeira do Nordeste. Antes de compreender esse tempo de beligerância, urge entender as significações da palavra “torpedear”. No mundo da Marinha de Guerra se traduz simplesmente em “lançar torpedos contra” ou “destruir por meio de tor-

pedos". É uma ação submarina que atende aos propósitos de uma logística militar pré-estabelecida. Na leitura escalar da micro-história, esse termo náutico possui outras denotações. Mais do que afundar navios, o ato de torpedear gera implicações sociais bem amplas: a história do navio não se apaga quando ele é tragado pelo mar; a experiência vivida pelos sobreviventes perpassa o tempo eventual em si; os familiares e os amigos dos naufragos também se sentem atingidos; o medo do desconhecido alimenta o imaginário social; e, por fim, as agressões navais tendem a despertar conflitos e alimentar o caos.

Sucessivos afundamentos de navios brasileiros foram registrados em águas internacionais ao longo da Segunda Guerra Mundial. Na costa do Brasil, a primeira área atlântica afetada com as investidas nazistas foi o litoral de Sergipe, entre os dias 15 e 16 de agosto de 1942. Outras justificativas para a escolha desse recorte espacial foi a grande incidência de torpedeamentos nos anos de 1942 e 1943; a Marinha Mercante atingiu o número de 972 mortos na guerra marítima, sendo que mais de 50% perderam as suas vidas em águas sergipanas; a cidade de Aracaju foi alçada à condição de vítima da Guerra Submarina; e, por fim, os ataques navais do U-507, em Sergipe e na Bahia, tiveram grande peso no reconhecimento do Estado de Beligerância em todo território nacional (22 de agosto de 1942) e na Declaração Brasileira de Guerra à Alemanha e à Itália (31 de agosto de 1942).

As balizas cronológicas traçadas dialogam também com a perspectiva escalar da micro-história. A baliza inicial tem como marco a declaração brasileira de rompimento diplomático com o Eixo, em 28 de janeiro de 1942, pois este ato tirou a condição de neutralidade do país e tingiu de beligerância os navios nacionais. A baliza final estabelece como limite o dia 4 de maio de 1945, quando os comandantes dos *U-boats* receberam ordem do Almirante Karl Dönitz, então novo Führer, de capitularem: "Todos os submarinos. Atenção, todos os submarinos. Cessar fogo imediatamente. Suspender toda ação hostil contra navegação aliada".²⁸

Ao elegermos a "Guerra Submarina na costa de Sergipe (1942-1945)" como objeto de estudo privilegiou-se a problemática da população costeira frente aos atentados no mar. Em amplas variações escalares, o "evento bélico naval" se transformou em "tragédia sergipana", que, por sua vez, ganhou "projeção nacional": o Brasil foi atacado pelo Eixo em seu mar territorial. Então, no dia 18 de agosto de 1942, o Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) apresentou a nota que circulou nos quatro cantos do país.

Pela primeira vez as embarcações brasileiras, servindo o tráfico das nossas costas no transporte de passageiros e cargas de um Estado para outro – sofreram ataque dos submarinos do Eixo. Nestes três últimos, foram afundados em Sergipe os vapores "Bependy" e "Aníbal Benévolo" do Lloyd Brasileiro e o "Araraquara" do Lloyd Nacional S.A. O inominável atentado contra indefesas unidades da Marinha Mercante de um país pacífico, cuja vida se desenrola à margem e distante do teatro de guerra, foi praticado com desconhecimento dos mais elementares princípios de direito e humanidade. O nosso país dentro de sua tradição não se atemoriza diante de tais brutalidades e o Governo examina quais as medidas a tomar em face do ocorrido. Deve o povo manter-se calmo e confiante na certeza de que não ficarão impunes os crimes praticados contra a vida e bens dos brasileiros.²⁹

A nota permite visualizar que o "inominável atentado" criou uma configuração de beligerância no horizonte oceânico nacional. Até então, prossegue a nota, o país vivia "à margem e distante do teatro de guerra". Qual é o lugar do Brasil na História da Segunda Guerra Mundial? Por que o nordeste brasileiro voltou a ganhar importância geoestratégica no tempo do Estado Novo? Por que a imagem de Sergipe foi construída pelos intelectuais como um lugar distante dos brasileiros? O que justifica o silêncio dos historiadores sobre a Guerra Submarina

na Costa de Sergipe? Como um medo típico do mundo naval se alastrou para a realidade social dos aracajuanos? Como se deu o processo de apropriação e ressignificação do atentado nazista? De que maneira uma abordagem micro-histórica ajuda a interpretar socialmente os embates marítimos? Enfim, como interpretar tantos torpedeamentos sem ser repetitivo? Essas são questões formuladas para a compreensão do evento bélico e sua relação com a sociedade sergipana naquele momento. Diante de tais indagações, não temos a pretensão de responder a todas as perguntas, mas apontar caminhos e desenvolver algumas reflexões.

Dentro de uma perspectiva escalar, estudaram-se as repercussões dos ataques dos submarinos alemães no interior da cidade de Aracaju. Jaques Ravel apontou as principais contribuições de uma abordagem micro-histórica.

Para mim o mérito da micro-história foi o de ter nos obrigado a refletir sobre o trabalho que vínhamos fazendo quase de maneira normal sem nos colocarmos questões. Espero que possa ter funcionado desta maneira também para outros. O livro "Jogos de Escala" possui uma função que eu diria propositiva, mas também uma função de estimular uma crítica às formas de se fazer a história social. Não desejo de maneira nenhuma que todos se tornem historiadores da micro-história, primeiro porque o que considero de mais interessante na micro-história é a variação de escalas proposta. Desta forma estou de acordo que se faça também um macro e uma meso história, de maneira que se possa complexificar e não simplificar a compreensão da sociedade. Por isso, sim à micro-história, mas não somente ela.³⁰

Entre idas e vindas, o olhar escalar ora ampliava ora reduzia numa inter-relação entre o micro (a cidade de Aracaju e sua costa atlântica), a meso (as práticas varguistas no tempo do Estado Novo), e a macro (a campanha submarina durante a Segunda Guer-

ra Mundial). Essa articulação entre o todo e a parte, o exterior e o interior, a superfície e as profundezas fazem lembrar a simbologia do "olho do periscópio", que capta pequenas informações e, ao reuni-las, consegue desenvolver leituras e ações mais amplas. Ao elegermos a costa de Sergipe como campo de análise, como escala de uma investigação, não se perdeu de vista outras margens atlânticas, os interesses das nações beligerantes, que ultrapassaram as ações militares e atingiram a população civil.

AS MEMÓRIAS MALAFOGADAS DOS ARACAJUANOS

Situada em lugar estratégico, às margens do estuário do Rio Sergipe e no meio da costa atlântica, a região portuária de Aracaju era um importante centro exportador e importador³¹. Desde o Segundo Império até as primeiras décadas da República, acreditava-se que a região do Vale do Cotinguiba tinha uma "vocalização naval". No entanto, o comércio fluvial-marítimo para essas águas não era nada fácil, pois os navios a vapor, que se aventuravam por lá, enfrentaram vários obstáculos como: assoreamento dos rios, baixo calado, dependência das marés, instabilidade da barra de acesso, péssimas condições climáticas no inverno, imprudência dos navegadores, má orientação de práticos e problemas estruturais do barco.

Os obstáculos naturais e técnicos do mundo naval aracajuano prosseguiram até os anos de 1940. Nessa época, o submarino alemão U-507 teve o poder de suspender a navegação a vapor para Sergipe, pois na noite do dia 15 para 16 de agosto de 1942 o referido U-boot afundou sequencialmente três navios mercantes: *Baependy*, *Araraquara* e *Aníbal Benévolo*. No ano seguinte, os nautas nazistas retornaram e afundaram mais três navios. Com inimigos navais se movendo próximo a sua localização, Aracaju se transformou em uma Cidadela dos Malafogados.

A situação de beligerância nos fez adotar a palavra "cidadela": *lugar aquartelado* onde se alojaram tropas militares no estabelecimento da defesa antissubmarina; *centro* de socorro, de busca e de assistência aos náu-

fragos; *cenário* de enfrentamentos, mortes e sobreviventes; *território* do medo; *área atlântica* que reuniu os salvados que deram à costa sergipana; *local de trabalho* do Capitão de Corveta Gentil Homem de Menezes, donde ele expedia suas ordens aos corpos que estavam subordinados; enfim, *pequena cidade* que se sente encurralada por um inimigo invisível no mar (o submarino) e outros, de múltiplas faces (o espião, o quinta-coluna, o integralista, o estrangeiro, etc.).

A outra palavra-chave, malafogado, o que significa? Um simples salvado que se desprende do navio naufragado (acidentalmente ou torpedeado) quando chegava às mãos dos aracajuano não se encerrava em si mesmo, ganhava um significado social mais profundo. Alaíde Alves de Oliveira respondeu ao questionamento acima através da sua visão de mundo.

Malafogado? É quando tinha um navio, ele ficou encajado na boca da barra e teve que botar a carga tudo para fora. Então, o pessoal de noite, na praia 13 de Julho abria os caixotes e trazia as roupas. Aí é malafogado. Brinquedos, roupas, cama, charque... tudo da carga do navio eles botavam fora, que era pra ver se salvava o navio.³²

A pilhagem dos salvados não era uma prática nova entre os aracajuano. No entanto, os sucessivos naufrágios de 1942 oportunizaram uma enxurrada de objetos à beira-mar. Contemporâneo de Alaíde Alves, Francisco Moura apresentou uma visão diferente de malafogado. Para ele, a palavra está associada à Segunda Guerra Mundial, especialmente ao tempo da guerra submarina alemã contra os navios mercantes brasileiros.

Com esses torpedeamentos aí dos nossos navios (...) boiava aqui no Mosqueiro. Lá tem um cemitério com cinco ou dez sepulturas desses que morreram tudo nos torpedeamentos, onde se encontravam corpos já corroídos de peixes, ferimentos, nus. Então, continuou essas coisas (...). Então, o grande problema foi o seguinte, este povo pobre, quando torpedearam os na-

vios aí. Então, deu na praia aqui: caixotes, cervejas, roupas, entendeu? Tudo isso boiou por aí né!? Então, esse pessoal pegava esses pacotes que apareciam na praia e levavam para suas casas: roupas, sapatos, tudo, tudo, tudo... O navio explodiu né!? Então ficou boiando por aí. Isso é malafogado.³³

Tanto Jardilino Marques como Francisco Moura e Alaíde Alves de Oliveira estavam certos em suas afirmações. Em suas palavras, "malafogado porque o navio se afoga, se afunda. Então tirava do navio, aí vinha malafogado. Era a roupa, o cascalho, a comida. Tudo, tudo que o pessoal aproveitava"³⁴. Diante das impressões das memórias coletivas, é também preciso atentar para o mundo da linguagem, ao universo das palavras e às memórias coletivas. De certo, malafogado é uma palavra aracajuana que traz consigo uma pluralidade de interpretações. O ato de escolhê-la se justifica pela importante significação para os homens e mulheres entrevistados, pois não se pode esquecer a sua importância como fonte para a compreensão da paisagem urbana, o poder do discurso, as representações, enfim, as escolhas do historiador.

Pelas escolhas que faz e pelas relações que estabelece, o historiador atribui um sentido inédito às palavras que arranca do silêncio dos arquivos. A apreensão da palavra responde à preocupação de reintroduzir existências e singularidades do discurso histórico, de desenhar a golpes de palavras cenas que são igualmente acontecimentos.³⁵

Ainda segundo Chartier, a apropriação, tal como a entendeu, tem por objetivo uma história social das interpretações remetida às suas determinações fundamentadas (que são sociais, institucionais, culturais) e inscritas nas práticas específicas que as produzem.³⁶ Neste sentido, a história dos malafogados deve ser entendida como o estudo dos processos com os quais se construiu um sentido (ou seriam vários?). Conceder, deste modo, atenção às condições e aos pro-

cessos praianos que, muito concretamente, determinam as operações de construção do sentido, “é reconhecer, contra a antiga história intelectual, que as inteligências não são desencarnadas, e, contra as correntes de pensamento que postulam o universal, que as categorias de pensamento mais invariáveis devem ser construídas na descontinuidade das trajetórias históricas”.³⁷

Os estudos históricos do Brasil têm dado pouca importância às vivências da população costeira diante dos torpedeamentos. Em virtude disso, optamos por dar uma nova direção aos salvados que chegaram à praia. À primeira vista, esse material mais parecia lixo, entulho e resto, por esta razão, ele esteve à margem da história oficial. Escolhê-lo como “objeto de estudo” foi uma estratégia para perceber as respostas sociais. As ideias de Walter Benjamin também ajudaram a interpretar o mundo dos malafogados. Não se deve atentar a um destroço em especial, mas às histórias que emergem do conjunto deles, num todo inteiramente outro. Essa relação permite visualizar não apenas a catástrofe marítima, mas também a identidade dos arcajuanos. Portanto, “é sob a forma de fragmentos que as coisas olham o mundo”.³⁸

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ainda se tem muito a estudar sobre o Brasil na Segunda Guerra Mundial. Nas últimas décadas, o olhar do historiador brasileiro se voltou para os embates navais e as

transformações sociais geradas pela Guerra Submarina. Além do mais, os pracinhas também tiveram um importante papel no *front* italiano. Desde então, trabalhos acadêmicos foram escritos evidenciando uma releitura sobre o posicionamento do país no maior confronto da história.³⁹

O torpedeamento dos navios mercantes, a saga dos marinheiros nacionais, a ocupação dos *marines* no Nordeste, a ampla vigilância costeira da Marinha de Guerra e a participação dos pracinhas no *front* europeu demonstram a importância dos brasileiros na luta contra o nazifascismo. Na interpretação de Jardimino Marques, contemporâneo dos torpedeamentos, houve um abasileiramento da Segunda Guerra Mundial. Ele apresentou outra maneira de ver esse momento dramático, “a guerra é um sinal de perigo para toda geração”. E continua: “Diante do que se passou na guerra, dos torpedeamentos, de muita gente morrer e do avião bombardear submarino. O pessoal vivia assombrado. O pessoal vivia com medo. Então essas coisas o povo não pode esquecer porque é parte principal de uma geração”.⁴⁰

Entre os trópicos da América do Sul, o litoral de Sergipe é um lugar excelente da costa do Brasil para se historiar as operações dos submarinos alemães nos anos 1942 e 1943. Portanto, o acontecimento naval que levou o país ao maior conflito da história não pode ser esquecido porque marcou uma geração e abasileirou a Segunda Guerra Mundial.

LISTA DE FONTES

Fontes orais

Aláide Alves de Oliveira. Aracajuana, nasceu em 10 de novembro de 1925. Por ter sido casada com o prático Gilberto de Oliveira, ela nutre uma visão peculiar do mundo naval sergipano, as práticas dos malafogados e as praias arcajuanas.

Francisco Moura. Aracajuano, nasceu no dia 25 de março de 1923. Oficial do Exército da Reserva Remunerada e Professor de Matemática Licenciatura Plena. Adentrou a carreira militar no ano de 1942 e compartilhou informações sobre: a paisagem urbana da cidade; a ação repressiva do Esquadrão da Cavalaria; o mundo da Guerra Submarina no Nordeste; e a prática dos malafogados.

Jardilino Marques. Nasceu no município de Santa Brígida (BA), no dia 12 de janeiro de 1916. Com 14 anos migrou para Aracaju, em busca de uma vida melhor. Na capital sergipa-

na formou família e trabalhou como ajudante de pedreiro e foi integrado momentaneamente à guarda municipal em 1942.

João Martins do Nascimento nasceu no povoado Pontal, município de Indiaroba, em 1914. Conhecido como Seu Joãozinho, exerceu várias atividades profissionais: pescador, roceiro, negociador, político, etc. Chegou a migrar para São Paulo, mas não se adaptou e voltou para vida simples às margens do Rio Real.

ARQUIVO DO JUDICIÁRIO DE SERGIPE

SANTIAGO, Enoque. Relatório do inquérito policial sobre o envolvimento dos estrangeiros nos torpedeamentos dos cinco navios brasileiros. Departamento de Segurança Pública de Sergipe. Aracaju, 10 de outubro de 1942.

BIBLIOTECA PÚBLICA EPHIFÂNIO DÓRIA

Periódicos

Correio de Aracaju. Aracaju-SE (1942)

Folha da Manhã. Aracaju-SE, (1942)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARANHA, Oswaldo. Declaração do Estado de Beligerância com a Alemanha e a Itália. Nota do Itamarati. Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1942. In: *O Brasil e a Segunda Guerra Mundial*. Ministério das Relações Exteriores. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1994.

BENJAMIN, Walter. *Origem do drama barroco alemão*. São Paulo: Brasiliense, 1984.

BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade: lembranças de velhos*. São Paulo: T. A. Queiroz/Edusp, 1987.

CHARTIER, Roger. *A História Cultural: entre práticas e representações*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990. 245 p.

CHARTIER, Roger. *À beira da falésia: a história entre incertezas e inquietude*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.

CHARTIER, Roger. O mundo como representação. *Estudos Avançados*. São Paulo: Instituto de Estudos Avançados/USP. V. 5, nº 11, jan./abr.1991.

CRUZ, Luiz Antônio Pinto. Atentado Nazista em Sergipe: a história dos torpedeamentos dos navios mercantes brasileiros (1942-1945). In: *Revista de Aracaju*: PMA/Funcaju. Ano LX. nº 10, 2003.

CRUZ, Luiz Antônio Pinto & ARAS, Lina Maria Brandão de. Submarinos Alemães e o Cotidiano de Aracaju. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe*. Aracaju: IHGS. nº 40, 2010.

CRUZ, Luiz Antônio Pinto & ARAS, Lina Maria Brandão de. Um sonho que naufragou. A história naval de Aracaju. *Cadernos UFS História*. São Cristóvão: Editora da UFS, jan/dez 2010.

CRUZ, Luiz Antônio Pinto & ARAS, Lina Maria Brandão de. A guerra submarina na costa sergipana. *Revista Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. nº 15, V. 128, 2012.

CRUZ, Luiz Antônio Pinto. "A guerra já chegou entre nós!" *O cotidiano de Aracaju durante a guerra submarina (1942/1945)*. Salvador: UFBA, 2012. (Dissertação de Mestrado em História Social – PPGH/UFBA).

DUFFY, James P. *Hitler's Secret Pirate Fleet: The Deadliest Ships of World War II*. Publicação original: Westport. Conn/Praeger, 2001.

DUBY, Georges. *A história contínua*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

FERRAZ, César. *Os brasileiros e a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar; 2005.

FERRO, Marc. *Os tabus da história: a face oculta dos acontecimentos que mudaram o mundo*. Rio de Janeiro: Ediouro, 2003.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Helio Leoncio. A Marinha na Segunda Guerra Mundial. *História Naval Brasileira*. Volume Quinto. Tomo II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha/Serviço de Documentação Geral da Marinha. 1985

GUIMARÃES, Manoel Luiz Lima Salgado. Exercendo um ofício: entrevista com o historiador Jacques Revel. In: *História Oral: Revista da Associação Brasileira de História Oral*. São Paulo: ABHO. nº 5. Jun, 2005, V 5, p. 197.

HALBAWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Centauro, 2003

HILTON, Stanley E. *Suástica sobre o Brasil. A História da Espionagem Alemã no Brasil (1939-1944)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1977.

LE GOFF, Jacques. *A história nova*. São Paulo: Martins Fontes, 1990.

MOUTINHO, Augusto César Machado. *A Bahia na Guerra: o medo e a sobrevivência em Morro de São Paulo durante a Segunda Guerra Mundial*. Dissertação de Mestrado em História Social. UFBA. Salvador, 2002.

MOURA, Gerson. *Sucessos e Ilusões: Relações Internacionais do Brasil durante a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Editora da FGV. 1991

PITALUGA, Plínio. Torpedeamento dos navios brasileiros – Uma lenda ainda em voga. *Revista do Clube Militar*. Ano LXXI, nº 349. Julho de 1998.

REVEL, Jacques (org.). *Jogos de Escala – a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 1998.

SANTAYANA, Mauro & BALTAR, Tarcísio. Assim foi iniciada uma guerra. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro-RJ, 8 a 10 de junho de 1971, p. 15.

SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. *O Brasil vai à guerra: o processo do envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial*. Barueri: Manole, 2003.

THOMPSON, Paul. *A voz do passado – História Oral*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

¹ *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 1^a de setembro de 1942, p.2.

² SCHMITT, Jean-Claude. A história dos marginais. In: LE GOFF, Jacques. *A história nova*. São Paulo: Martins Fontes, 1990, p. 261.

³ Idem.

⁴ CHARTIER, Roger, op. cit., p. 17.

⁵ Cf. DUBY, Georges. *A história contínua*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

⁶ ARANHA, Oswaldo. Declaração do Estado de Beligerância com a Alemanha e a Itália. Nota do Itamarati. Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1942. In: *O Brasil e a Segunda Guerra Mundial*. Ministério das Relações Exteriores. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1994.

⁷ *Folha da Manhã*. Aracaju-SE, 26 de agosto de 1942, p. 2.

⁸ O alemão Kurt Michel, natural do Sudetos, região da Tchecoslováquia, empossada pela Alemanha Nazista, foi empregado da Fábrica de Tecidos São Gonçalo, na cidade de São Cristóvão.

⁹ SANTIAGO, Enoque. Relatório do inquérito policial sobre o envolvimento dos estrangeiros nos torpedeamentos dos cinco navios brasileiros. Departamento de Segurança Pública de Sergipe. Aracaju, 10 de outubro de 1942, p. 5.

¹⁰ BOSI, Ecléa. *O tempo vivo da memória: ensaios de psicologia social*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003, p. 18.

¹¹ THOMPSON, Paul. *A voz do passado – História Oral*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992, p.191.

¹² *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 19 de agosto de 1942, p. 4.

¹³ O navio da Classe Liberty George Clymer partiu de Portland, dos pátios da Empresa de Construção Naval do Oregon, em 19 de fevereiro de 1942. Ele era um dos 330 navios da Classe Liberty construídos nessa companhia durante a Guerra; ele foi entregue para uso em 8 de abril de 1942. Logo depois, rumou à Cidade do Cabo. O navio passou pelo Canal do Panamá sem incidentes e navegou pelo Atlântico em direção ao sul. Em 30 de maio, a cerca de 400 milhas (aproximadamente 645 quilômetros) de Ascensions, e fora do campo de cobertura aérea oferecida pela base aérea de lá, os rolamentos do eixo principal e do bloco de apoio do cargueiro quebraram, impossibilitando-o de mover-se com o auxílio do motor. Imediatamente, um aviso de socorro, com sua localização, foi enviado. A Cidade do Cabo respondeu a esse sinal, mas o cargueiro pouco pôde captar.

Sem poder operar com o auxílio do motor, o George Clymer passou a ser controlado pelas correntes do oceano, e, durante os dias subsequentes, permaneceu à deriva, ficando mais de 200 milhas (cerca de 320 quilômetros) distante de sua posição original. Em 2 de junho, outro aviso de socorro foi transmitido, na esperança de que houvesse algum navio nas proximidades que pudesse auxiliar. Desta vez, o sinal foi captado pelo cargueiro Michel, que estava a cerca de 900 milhas (aproximadamente 1.450 quilômetros) ao norte. Ruckteschell considerou a possibilidade de o sinal ser uma armadilha, mas resolveu investigar. Ao rumar à posição do George Clymer, o Esaú foi baixado para dentro d'água e enviado à frente do corsário.

O barco-torpedo aproximou-se do cargueiro em 6 de junho, encontrando apenas o que havia sido reportado, um Liberty carregado, à deriva. O Esaú lançou dois torpedos contra o cargueiro, e então retirou-se para além do horizonte, para esperar pelos eventos. Tristemente, para cada um daqueles homens, vários membros da tripulação rapidamente baixaram as baleiras e abandonaram o navio, sem esperar por ordens. Para trás ficou o restante da única arma do George Clymer.

Na manhã seguinte, com o cargueiro ainda à deriva, os homens da tripulação retornaram a ele, e as tentativas de consertá-lo continuaram. Mais tarde, na mesma manhã, um avião de verificação britânico sobrevoou a área, e avisou que a ajuda estaria a caminho. No início da noite, o navio mercante armado britânico Alcântara chegou para remover a tripulação. Como o navio Liberty estava muito danificado para ser guinchado até o porto, ele foi afundado pelo Alcântara. Acreditando que o Liberty havia sido afundado por um submarino que ainda poderia estar rodeando a área, o Alcântara deixou a cena apressadamente; uma sábia decisão, pois, minutos depois, o Michel aproximou-se, ainda a tempo de ver os mastros gêmeos do Alcântara partindo rapidamente. DUFFY, James P. *Hitler's Secret Pirate Fleet: The Deadliest Ships of World War II*. Publicação original: Westport. Conn/Praeger, 2001, p. 171-172.

¹⁴ *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 21 de agosto de 1942, p. 4.

¹⁵ Idem.

¹⁶ *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 1^a de setembro de 1942, p. 4.

¹⁷ SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. *O Brasil vai à guerra: o processo do envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial*. Barueri: Manole, 2003, p. 292.

¹⁸ SANTAYANA, Mauro & BALTAR, Tarcísio. Assim foi iniciada uma guerra. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro-RJ, 8 a 10 de junho de 1971, p. 15.

¹⁹ Depoimento do Jornalista Mauro Santayana ao Professor Luiz Antônio Pinto Cruz. Quarta-feira, 2 de novembro de 2005. Mauro Santayana foi colunista político do *Jornal do Brasil*, correspondente na Europa no período de 1968 a 1973. Ele foi um dos primeiros brasileiros a ter acesso aos documentos da *Kriegsmarine* sobre os torpedeamentos dos navios brasileiros.

²⁰ CARNEIRO, Maria Luiza Tucci. Prefácio. In: FERRO, Marc. *Os tabus da história: a face oculta dos acontecimentos que mudaram o mundo*. Rio de Janeiro: Ediouro, 2003, p. 8.

²¹ *Ibidem*, 2003, p.9.

²² PITALUGA, Plínio. Torpedeamento dos navios brasileiros – Uma lenda ainda em voga. *Revista do Clube Militar*. Ano LXXI, nº 349. Julho de 1998, p. 14-15.

²³ MOURA, Gerson. *Sucessos e Ilusões: Relações Internacionais do Brasil durante a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Editora da FGV. 1991.

²⁴ SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. *O Brasil vai à guerra: o processo do envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial*. Barueri: Manole, 2003, p. 292.

²⁵ Entrevista de Jardilino Marques realizada em Aracaju/SE, 23 de agosto de 1999. Nasceu no município de Santa Brígida (BA), no dia 12 de janeiro de 1916. Com 14 anos migrou para Aracaju, em busca de uma vida melhor. Na capital sergipana formou família e trabalhou como ajudante de pedreiro e foi integrado momentaneamente à guarda municipal em 1942.

²⁶ João Martins do Nascimento. Nasceu no povoado Pontal, município de Indiaroba, em 1914. Conhecido como Seu Joãozinho, exerceu várias atividades profissionais: pescador, roceiro, negociador, político, etc. Chegou a migrar para São Paulo, mas não se adaptou e voltou para vida simples às margens do Rio Real.

²⁷ Entrevista de João Martins do Nascimento ao autor. Povoado de Pontal, município de Indiaroba. 7 de julho de 2005.

²⁸ Capitão Herbert A. Wener apud HILTON, Stanley E. *Suástica sobre o Brasil. A História da Espionagem Alemã no Brasil (1939-1944)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977, p. 351.

²⁹ *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 18 de agosto de 1942, p. 1.

³⁰ GUIMARÃES, Manoel Luiz Lima Salgado. Exercendo um ofício: entrevista com o historiador Jacques Revel. In: *História Oral: Revista da Associação Brasileira de História Oral*. São Paulo: ABHO. Nº 5. Jun, 2005, v 5, p. 197.

³¹ Ver CRUZ, Luiz Antônio Pinto & ARAS, Lina Maria Brandão de. Um sonho que naufragou. A história naval de Aracaju. *Cadernos UFS História*. São Cristóvão: Editora da UFS, jan/dez. 2010, p. 37-56.

³² Entrevista de Alaíde Alves de Oliveira realizada em Aracaju-SE, 04 de agosto de 2011. Aracajuana, nasceu em 10 de novembro de 1925. Por ter sido casada com o prático Gilberto de Oliveira, ela nutre uma visão peculiar do mundo naval sergipano, as práticas dos malafogados e as praias aracajuanas.

³³ Entrevista com Francisco Moura. Aracaju, 16 de janeiro de 2012. Aracajuano, nasceu no dia 25 de março de 1923. Oficial do Exército da Reserva Remunerada e Professor de Matemática Licenciatura Plena. Adentrou a carreira militar no ano de 1942 e compartilhou informações sobre: a paisagem urbana da cidade; a ação repressiva do Esquadrão da Cavalaria; o mundo da Guerra Submarina no Nordeste; e a prática dos malafogados.

³⁴ Entrevista de Jardilino Marques realizada em Aracaju-SE, 23 de agosto de 1999.

³⁵ CHARTIER, Roger. *À beira da falésia: a história entre incertezas e inquietude*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002, p. 9.

³⁶ CHARTIER, Roger. *A História Cultural – Entre práticas e representações*. Algés: Difel, 2002, p. 26.

³⁷ Idem, pp. 26-27.

³⁸ BENJAMIN, Walter. *Origem do drama barroco alemão*. São Paulo: Brasiliense, 1984, p. 208.

³⁹ FERRAZ, César. *Os brasileiros e a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar; 2005, p. 71.

⁴⁰ Entrevista de Jardilino Marques realizada em Aracaju-SE, 23 de agosto de 1999.

Artigos

Sergio Willian de Castro Oliveira Filho

Tiago Miguel d'Oliveira Xavier Conde Fraga

Isabela Dias de Albuquerque

Temperança a bordo: o Reverendo Metodista Daniel Kidder e sua pregação contra o consumo do álcool durante suas viagens pelo Império do Brasil*

Sergio Willian de Castro Oliveira Filho

Primeiro-Tenente (T), Mestre em História Social pela Universidade Federal do Ceará. Atualmente é doutorando em História Cultural pela Universidade Estadual de Campinas e pesquisador da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

RESUMO

No século XIX o Brasil vivenciou uma grande presença de estrangeiros em seu território. Um destes estrangeiros foi o Reverendo Metodista norte-americano Daniel Parish Kidder. Este viajante escreveu relatos contendo suas impressões sobre este território e seus habitantes. Tal artigo busca perceber a história marítima a partir de uma análise dos discursos e experiências deste estrangeiro protestante com relação a seu olhar sobre o consumo de bebidas alcoólicas que através de seus escritos construíram um amplo jogo de relações de alteridade com o Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Temperança, Protestantismo, História Marítima

ABSTRACT

In the nineteenth century, Brazil experienced a large presence of foreigners in its territory. One of those foreigners was the American Methodist Reverend Daniel Parish Kidder. This traveler wrote reports containing his views on this territory and its inhabitants. This article seeks to understand the maritime history from the analysis of arguments and experiences of this foreign Protestant regarding his views on the consumption of alcoholic beverages, which through his writings built an extensive collection of alterity relations with Brazil.

KEYWORDS: Temperance, Protestantism, Maritime History

Geralmente encontrávamos o barco escolhido para as celebrações rigorosamente arrumado e decorado com todo gosto, com bancos para toda a assistência. Como era bonito ver os escaleres repletos de marinheiros virem, cada um por sua vez, amarrar ao costado do navio e descarregar a sua carga humana; homens que, não fora esta oportunidade, estariam em terra à cata de diversões, expostos a todas as tentações do vício e aos ardis do pecado! Quão sublimes eram os sentimentos que tais cenas inspiravam, principalmente em lugar tão lindo como o Rio de Janeiro. O céu brilhante, as montanhas altaneiras, o vai e vem das ondas não poderiam deixar de impressionar o espectador; mas quando além dessa beleza ambiente nos era dado observar numa reunião de marítimos a alma coletiva com a atenção fixa nas

* Artigo recebido em 15 de abril de 2013 e aprovado para publicação em 3 de maio de 2013.



cousas eternas, traindo-se aqui por um arfar mais forte, ali por uma lágrima furtiva, acolá por uma resolução tomada.¹

Durante o século XIX uma inserção constante de viajantes e imigrantes estrangeiros em terras brasileiras foi desencadeada. Tais viajantes possuíam motivações das mais diversas na vinda ao Brasil, como as de caráter científico, mera curiosidade turístico-aventureira, participação em missões religiosas (de cunho católico ou protestante), motivações comerciais, ofícios político-administrativos. Devido a este movimento de sujeitos rumo à América do Sul durante os oitocentos, Barreiro acredita então que este momento pode ser encarado como uma “espécie de redescoberta e revisitação do Brasil pelos viajantes”².

Isto porque a partir da efervescência dos movimentos científicos e filosóficos surgidos em meados dos séculos XVII e XVIII as visões de mundo explanadas em tratados dos séculos XV e XVI sobre a América não eram mais aceitas pela comunidade científica, pois grande parte destes relatos passou a ser tido como uma série de fabulações cerceadas de misticismo e fantasia, daí um desejo de “redescoberta”.

Nesse contexto da presença estrangeira passou a ser praticado por parte de muitos destes visitantes o gênero narrativo-descritivo denominado “literatura de viagem” que poderia perpassar, entre outros aspectos, os hábitos, os costumes, a economia, a história, as práticas políticas e a biodiversidade dos locais visitados. Devendo-se salientar que tais discursos muitas das vezes eram cerceados pelo referencial do que se compreendia como “modernidade” onde existia claramente o ensejo por “amplas transformações no plano de sociedade e cultura”³.

A literatura de viagem não se tratou de uma invenção do século XIX, muito pelo contrário, o viajar e compilar as experiências e interpretações sobre o “outro” era algo que já compreendia a realidade de viajantes medievos. Porém tais relatos paulatinamente inspiravam novos escritos, isto pelo fato de que o relato do viajante, quando publicado, não traça apenas o fim de uma viagem, pelo contrá-

rio ele denota o início de tantas outras viagens que não de ocorrer após a leitura do dito relato. Todorov pondera que “o relato de viagem não é, em si mesmo, o ponto de partida, e não somente o ponto de chegada, de uma nova viagem? O próprio Colombo não tinha partido porque havia lido o relato de Marco Polo?”⁴, ao que Edward Said e Peter Burke parecem tentar responder ao problema acima com dois caminhos antagônicos, porém verossímeis:

Muitos viajantes se descobrem dizendo sobre uma experiência num país novo que ela não corresponde a suas expectativas, querendo dizer que ela não é o que um livro afirmava que seria.⁵

Pode-se mostrar que alguns viajantes haviam lido sobre o país antes de nele porem os pés, e, ao chegar, viram o que haviam aprendido a esperar.⁶

Entretanto o decurso dos séculos trouxe em seu bojo uma série de modificações no modo de ver e vivenciar o mundo. Desta forma modificaram-se os interesses ao viajar ao mesmo tempo em que ocorriam mutações nos interesses do público leitor deste gênero literário. Maior acessibilidade ao livro impresso nos séculos XVIII e XIX também diversificou os leitores.

Os séculos XVIII e XIX são marcados pela efervescência deste tipo de literatura. A Europa vivenciou um período de intensificação do interesse pelas viagens científicas ou de lazer, desenvolvendo ao mesmo tempo a escrita destes relatos das peripécias de viajantes em terras estrangeiras, e aguçou a curiosidade dos leitores por estes “diários” repletos de aventuras exóticas⁷.

O escrito do viajante passou a ser o guia, o ponto de referência, dos que almejavam seguir seu exemplo, ou, então, um aparato de lazer àqueles que não podiam viajar, mas que se divertiam em conhecer novidades acerca deste admirável mundo novo e estranho que se encontrava nas territorialidades outras, principalmente na América meridional e no interior do continente africano.

Robert Darnton⁸ esboça que os livros de viagem e de história constituíam as categorias favoritas das bibliotecas francesas

no século XVIII, os quais serviam para a formulação das teorias filosóficas esclarecidas do período acerca da natureza e do homem. Na medida em que o iluminismo teceu a figura do explorador, mais conhecido como *voyageur philosophe*, Todorov assinala que tal aspiração de viajante seria um tipo ideal inspirado em Montaigne:

Le philosophe, en effet, est universaliste, évidemment, par destination; c'est la différence dans l'universalité qui l'intéresse, il n'est pas ethnocentrique en principe. Son but est la vérification de la variété, de la différenciation infinie des valeurs, des cultures et la tentative de conciliation de ceci dans une vision universelle des choses.⁹

Assim, os naturalistas, na literatura de viagem científica, esforçavam-se por legitimar seu posicionamento na sociedade que estavam inseridos, isto é, viajavam e relatavam suas viagens com o suposto objetivo de multiplicação do conhecimento científico para que este ficasse para a posteridade e servisse para a utilidade geral, tendo desta maneira um assíduo público leitor entre os “esclarecidos”.

Ao mesmo tempo em que viajantes deixavam tais tipos de relatos sobre os locais visitados e seus habitantes, alguns estrangeiros viajavam com objetivos religiosos, como no caso das missões protestantes norte-americanas de várias vertentes, tais como presbiterianas, metodistas, batistas, que tinham por fim tornar prosélitos protestantes os habitantes das terras visitadas.

Tal projeto missionário fluía de um movimento nascido nos Estados Unidos no século XVIII e que se fortalecera sobremaneira nos oitocentos, que tinha por objetivo a propagação do protestantismo entre as nações. Os missionários geralmente escreviam relatos sobre suas impressões e convicções religiosas em periódicos das nações visitadas ou de sua terra natal, tais relatos perpassavam os sucessos e dificuldades da missão em terras estrangeiras.

Em meados do século XIX o Império do Brasil inseriu-se neste contexto missionário

protestante norte-americano quando diversos comitês missionários estadunidenses passaram a perceber os brasileiros como almas a serem alcançadas e convertidas ao protestantismo.

Um destes missionários norte-americanos a ser enviado ao Brasil foi o Reverendo Daniel Parish Kidder. Daniel Kidder era natural de Darien (Nova York) e converteu-se ao metodismo no início da década de 1830, apesar de seu pai não ter visto com bons olhos tal fato, pois o mesmo não era simpático aos metodistas¹⁰. Em seguida, Kidder iniciou a carreira como ministro metodista, graduando-se na Wesleyan University e aceitando o convite de seu superior eclesiástico Bispo Waugh para assumir uma viagem missionária ao Rio de Janeiro.

Bastante jovem, este ministro protestante chegou ao Brasil com 22 anos de idade e viajou, basicamente por via marítima, entre os anos de 1838 e 1840 por diversos pontos do Império, principalmente nas capitais das Províncias. Até que a morte de sua esposa no Rio de Janeiro motivou seu retorno aos Estados Unidos.

Em 1845, ou seja, pouco menos de cinco anos após seu retorno aos Estados Unidos, Daniel publicou o *Sketches of residence and travels in Brazil embracing historical and geographical notices of the empire and its several provinces*, cujo objetivo seria mostrar a seus compatriotas “alguns apontamentos históricos e geográficos, nossas reminiscências relativas a quase dois anos e meio de residência e viagens”¹¹, apontamentos estes os quais o reverendo metodista fez questão de tentar fornecer uma ideia de fidedignidade a seu relato ao assinalar que para a consecução da obra havia consultado

frequentemente a história de Southey e sua continuação pelo sr. Armitage.

(...)

Fizemos, além disso, numerosas referências a relatórios de presidentes de Províncias, documentos oficiais, autores brasileiros, em suma, a todas as mais recentes e autênticas fontes de referência de que nos pudemos valer com relação a todos os recantos do Império.¹²

Esta não foi a única empreitada como escritor de Daniel Kidder. Após retornar aos Estados Unidos, Daniel assumiu o cargo de Editor da *Sunday School Publications and Tracts*¹³ entre 1844 e 1856 o que lhe possibilitou publicar diversos escritos direcionados às atividades das Escolas Bíblicas Dominicais metodistas dos Estados Unidos. Além disso, retornou ao tema Brasil, em 1857, através da publicação do famoso *Brazil and the brazilians: portrayed in historical and descriptive sketches* em parceria com o ministro presbiteriano James Cooley Fletcher, também membro da Sociedade Bíblica Americana, o qual esteve diversas vezes no Brasil durante a segunda metade do século XIX.

Daniel chegou ao Império do Brasil durante o conturbado período regencial e as diversas revoltas nas Províncias periféricas à Corte. Tal situação chegou inclusive a estar presente nos escritos de Kidder. Ao passar pelo Maranhão o Reverendo consideraria o movimento da Balaiada como a obra de “desesperados sem escrúpulos” manipuladores de “ignorantes e malfeitores”:

Alguns desesperados sem escrúpulo, nada mais visando que o assassinio, o saque e o roubo, conseguiram insuflar o espírito revolucionário entre os ignorantes e malfeitores – dos quais a província deveria estar repleta – e começaram a atacar indivíduos e famílias sem defesa.¹⁴

Entretanto, a preocupação primordial deste reverendo metodista, presente em seus escritos de viagem, foi relacionada ao fator motivador de sua vinda ao Brasil; Kidder estava no Brasil a serviço da Sociedade Bíblica Americana, instituição surgida no início do século XIX, cujo objetivo era a venda e a distribuição de bíblias e literatura protestante em nações não protestantes e no idioma dos países visitados por seus membros, o que era chamado por estes missionários de trabalho de “colportagem”.

Inicialmente este missionário fixou-se por alguns meses na cidade do Rio de Janeiro auxiliando o reverendo protestante Justin Spaulding nos trabalhos religiosos destinados aos marinheiros¹⁵ e habitantes de língua

inglesa desta cidade, porém, imbuído em um projeto missionário de conversão de brasileiros ao protestantismo dentro do campo de possibilidades que lhe era colocado, Kidder partiu rumo ao norte do Império para a consecução da missão que lhe fora dada pela Sociedade Bíblica Americana. Para isso o reverendo metodista assinalou que

Como subsídio para os nossos trabalhos evangélicos, tínhamos preparado quatro novas publicações em português, especialmente adaptadas ao ambiente brasileiro. Delas tiramos larga edição e desembarcamos na Alfândega nova remessa de bíblias, testamentos e Saltérios, recebida dos Estados Unidos, que melhor nos aparelhou para o bom desempenho de nossa missão.¹⁶

A presença de protestantes neste momento no Brasil não era algo de total desconhecimento por parte da população do Império. Isso não significa dizer que houvesse um conhecimento profundo acerca da fé protestante, mas a maior presença de estrangeiros que professavam tal fé, principalmente nos centros urbanos, possibilitou a criação de certos estereótipos acerca destes sujeitos.

Ademais, no momento em que Kidder empreendeu suas viagens pelo Brasil, em diversas cidades do Império já havia a presença de cemitérios destinados a protestantes, que recebiam a alcunha de “cemitério dos ingleses”. Desta maneira, mesmo que nem sempre bem vistos, muitas vezes tidos por hereges, estes estrangeiros protestantes não eram totalmente estranhos a muitos dos brasileiros.

E como tal o missionário Kidder almejava ser percebido como protestante, até mesmo pelo fato de que este era seu ofício, ou seja, o ensejo pelo proselitismo de brasileiros ao protestantismo, ainda que de maneira incipiente, tendo em vista o “campo de possibilidades”¹⁷ do momento histórico vivenciado, isto é, o momento de atuação missionária de Kidder no Brasil não possibilitava a este reverendo metodista grandes liberdades legais¹⁸ no contexto de uma implementação

de uma missão protestante fixa com o intuito de fundação de uma comunidade metodista voltada aos brasileiros.

Assim, Kidder expôs aos seus leitores (e compatriotas) sobre quais aspectos voltaria-se ao escrever sobre esta outra nação, relacionando seu olhar diretamente a sua profissão: “Quando lá estivemos, nossa atenção esteve principalmente voltada a capítulos tais como a Educação, a Moral e a Religião, aos quais, na qualidade de missionários cristãos, nos cumpria de preferência observar”¹⁹.

Imbuído de tal perspectiva para seu olhar, o reverendo metodista partiu rumo às províncias setentrionais do Império. Aproveitando-se da recente implantação por parte da Brazilian Steam Packet Company de linhas marítimas de transporte regular de passageiros e malas postais entre o Rio de Janeiro e a Região Norte do Brasil, Kidder embarca no paquete *São Sebastião* com destino a Pernambuco.

Daniel Kidder passa então a comparar atitudes que ele considerou positivas com ações tidas por degradantes a ingleses a bordo do *São Sebastião*. O missionário de antemão afirma que quase toda a tripulação do navio era formada por ingleses e que, além disso, na cabina, era acompanhado na viagem pelos seguintes passageiros: três ingleses e um coronel brasileiro. Para Kidder, enquanto a companhia do coronel era “muitíssimo interessante e agradável”, não podia dizer o mesmo dos ingleses que constantemente consumiam bebidas alcoólicas, expressavam-se com linguagem reprovável e jogavam cartas²⁰.

Tal comportamento tido por reprovável ao reverendo metodista não se resumia aos companheiros de cabina, mas estendia-se ao capitão da embarcação. Quando da chegada em Salvador, ante uma forte chuva, o missionário preferiu não desembarcar no primeiro momento para assim poder, sem a presença dos três ingleses, “gozar, na cabina, da quietude da noite”²¹. No entanto, para surpresa do pastor metodista, o capitão do navio receberia naquela noite:

a visita de dois colegas seus, também ingleses, que depois de lauto jantar, fartamente regado de bons vinhos não se mostravam

dispostos a moderar a linguagem livre em que se exprimiam.

Como nos confrange a alma o sermos forçados a ouvir uma conversa desbragada.²²

Esta busca por parte de Kidder em reprovador comportamentos outros partindo de seus repertórios culturais mostrar-se-ia constante por todo o relato do reverendo assim como sua tentativa de perceber-se no outro. Já no Maranhão, Daniel pôde identificar-se com uma tipografia cujo nome era “*Tipografia de Temperança*” (grafado em destaque pelo próprio reverendo em seu relato de viagem), a qual imprimia publicações contra o consumo de bebidas alcoólicas e em prol da abstinência total do álcool.

Para completar este quadro “o proprietário do estabelecimento era um cavalheiro inteligente e distinto. Dois de seus filhos haviam sido educados nos Estados Unidos”²³, isto é, não se pode negar que o fato de a educação nos Estados Unidos por parte dos filhos do dono da tipografia dava a este *status* de cavalheirismo e distinção ante o olhar do reverendo metodista.

Toda essa ênfase na temperança, abstinência de álcool e crítica ao alcoolismo enquadrava-se na lógica metodista, já que o metodismo buscava seguir os ensinamentos de John Wesley que davam “maior realce à santificação. Renascer para o espírito de Cristo significava uma conduta reta e pura, uma infatigável caridade, não beber álcool,(...), rezar, praticar a confissão pública, participar regularmente da ceia”²⁴.

Este posicionamento quanto ao consumo de bebidas alcoólicas pode ser vislumbrado nos escritos Kidder ainda quando de sua chegada ao Brasil, enquanto trabalhava como auxiliar do Reverendo Justin Spaulding no Rio de Janeiro, na catequese de marítimos ingleses e estadunidenses, levando a cabo a campanha de “Temperança”, isto é, a pregação para que os marinheiros abstivessem-se de bebidas alcoólicas.

Desta maneira, além dos trabalhos de colportagem, a pregação contra o consumo de álcool fora constante em suas viagens pelo Brasil, tanto que em Recife o reverendo metodista mostrou-se extremamente satisfeito

por ter sido solicitado pelos passageiros do paquete a vapor *São Sebastião* a redigir um termo de temperança à tripulação:

Uma comissão de passageiros alojados no castelo de proa (...) veio nos pedir que redigíssemos um compromisso de temperança às condições existentes a bordo. Estas, sabíamos serem bastante desfavoráveis, pois se distribuíam rações diárias de álcool à tripulação e muitos dos marinheiros já eram inveterados apreciadores de ruinoso líquido.²⁵

Apesar da feição do documento e da assinatura do mesmo por parte de 13 marinheiros e fogueiros, Kidder afirma que o capitão do navio (o mesmo que o reverendo havia criticado quando de sua estada em Salvador pela “conversa desbragada” decorrente do consumo de vinho) não assinara o termo de compromisso sendo posteriormente: “O único a ser demitido e desembarcado por embriaguez. O vinho do capitão constituía, para ele, tentação forte demais”.

Notória é a ênfase dada por Kidder acerca dos malefícios advindos do consumo de bebidas alcoólicas a bordo dos navios. No entanto, tal uso destes tipos de bebidas era na realidade tido como fundamental entre os homens do mar. De fato, desde que o homem passou a empreender grandes viagens marítimas a existência de bebidas alcoólicas nas embarcações não se resumia a sua utilidade de lazer, mas destinava-se a outras finalidades, tais como uma alternativa à água potável contaminada, prevenção do escorbuto e estimulante laboral.

Acerca deste assunto o português Joaquim Xavier da Silva disserta em seu *Breve Tratado de Hygiene Militar e Naval* de 1836:

O vinho he muito útil tanto aos soldados embarcados, como aos marinheiros; sustenta e repara as forças, dá energia ao estomago, e favorece a digestão; corrige as más qualidades dos alimentos, e inspira sensações agradáveis; quando os marinheiros se tem fatigado muito com o trabalho a ponto de lhes excitar copioso suor,

he útil distribuir-lhes huma pequena quantidade de vinho para ser misturado com agoa, que serve de a desalterar, e tornar huma bebida animante.²⁶

Além do vinho o mesmo autor ainda trata dos benefícios de se ter a bordo a “agoa ardente” para que os marinheiros pudessem trabalhar melhor em climas úmidos e frios, a cidra e a cerveja para prevenção do escorbuto. No entanto, o próprio tratado afirma que se deveriam ministrar tais bebidas com moderação na medida em que seu consumo em excesso poderia produzir nos homens a bordo “febres de máo caracter”.

No entanto, sob a perspectiva ascética protestante de Daniel Kidder, a moderação era algo impossível de se alcançar quando se tratava do consumo de bebidas alcoólicas, para este missionário não haveria “qualquer método de se forrar alguém contra o vício da embriaguez, a não ser pela abstinência total”²⁷.

Após uma curta temporada em Pernambuco Kidder retomou sua jornada rumo ao Norte do Império embarcando no paquete *Maranhense*. Novamente a temática do consumo de bebidas alcoólicas a bordo manifestar-se-ia presente nos escritos do missionário estadunidense. Segundo Daniel, o comandante do paquete apoiava tudo que se destinasse ao bem-estar da tripulação e sabedor do termo de temperança redigido por Kidder à tripulação do *São Sebastião* “manifestou a esperança de que conseguíssemos, através de nossos esforços, o milagre da temperança”²⁸.

Antes mesmo de partir rumo às províncias do Norte do Império o metodista Kidder demonstraria seu posicionamento acerca do consumo de qualquer bebida alcoólica, que demandaria punição exemplar ao consumidor. Uma imigrante irlandesa, chamada Maria, fora por algum tempo empregada doméstica de Kidder durante sua estadia no Rio de Janeiro, até que a mulher irlandesa acabara sumindo. Tempos depois Kidder receberia uma carta escrita em inglês da dita mulher solicitando auxílio do missionário, pois estava presa na casa de correção, ao que, quando Kidder buscou saber o motivo da custódia de Maria, acabou recusando

ajudá-la, crendo que a prisão seria salutar para a irlandesa. Maria havia sido condenada a ficar encarcerada por um mês por haver feito algazarra na rua em estado de embriaguez²⁹.

Em outra ocasião, já na cidade Fortaleza, Daniel Kidder agradeceu-se por haver encontrado uma mulher abstinente, algo, segundo tal estrangeiro raro no Brasil:

À ceia, serviram vinho e, tendo-o recusado, foi com prazer que notamos que a Sra. G, dona da casa, também não fazia uso de bebidas alcoólicas por pertencer a uma sociedade de abstêmios. Essa circunstância foi motivo de congratulações de ambas as partes visto ser muito raro um hóspede recusar vinho e uma senhora brasileira fazer abstinência total.³⁰

Desta maneira, o uso do álcool, combatido e/ou criticado por Kidder, na realidade o era não pela ação em si, mas pelas consequências que tal uso traria aos usuários, isto é, o vício teria como resultado imediato a ociosidade e a vadiagem, que causariam a formação de um ciclo pernicioso, daí o porquê de os “vadios”, criados, mulheres e menores serem destacados como propensos ao vício.

Tal percepção só era possível devido à formação cultural deste estrangeiro, na medida em que o mesmo partia de uma ética protestante que aflorava em seus repertórios culturais. Paulatinamente nas nações majoritariamente protestantes formatou-se uma ética do trabalho que se diferenciava bastante das de outras nações.

Sérgio Buarque de Holanda, que como se sabe fora bem afeito aos escritos de Max Weber, faz em seu *Raízes do Brasil* uma diferenciação entre dois tipos humanos – o aventureiro e o trabalhador – tendo sido o Brasil herdeiro do tipo de colonizador aventureiro. A partir daí Holanda passa a tecer suas considerações acerca das características aventureiras que, segundo o autor, foram constantes nos colonizadores ibéricos da América. No entanto, antes de adentrar em tal discussão, Holanda descreve o tipo trabalhador:

O trabalhador, ao contrário, é aquele que enxerga primeiro a dificuldade a vencer, não o triunfo a alcançar. O esforço lento, pouco compensador e persistente, que, no entanto, mede todas as possibilidades de desperdício e sabe tirar o máximo proveito do insignificante (...)

Existe uma ética do trabalho, como existe uma ética da aventura. Assim, o indivíduo do tipo trabalhador só atribuirá valor moral positivo às ações que sente ânimo de praticar e, inversamente, terá por imorais e detestáveis as qualidades próprias do aventureiro – audácia, imprevidência, irresponsabilidade, instabilidade, vagabundagem.³¹

E qual seria esta ética do trabalho senão aquela levada a cabo pela ética protestante analisada por Weber. Desta maneira, o estrangeiro protestante que apresentamos neste artigo de um modo extremamente natural postulava em seus escritos e práticas a valorização cotidiana desta ética do trabalho; do trabalho que era visto como positivo, valoroso, abençoado, enfim, seu ideal não era o de “colher o fruto sem plantar a árvore”, mas sim de colher o fruto após suar bastante no processo de plantio da árvore.

O trabalho ligava-se diretamente à ideia de disciplina, o que se percebe claramente quando em sua viagem de retorno do Pará com destino ao Rio de Janeiro, Kidder embarcaria no Pacote *Pernambucana* não fazendo alusão alguma ao consumo de bebidas alcoólicas por parte da tripulação ao mesmo tempo em que afirmava ser: “Excelente a disciplina a bordo deste vapor. O capitão era inglês e a tripulação mista de portugueses, franceses e negros”³².

Na medida em que Daniel Kidder estava no Brasil na função de missionário, ele tendia a assemelhar-se a figura do missionário espanhol Las Casas que, segundo Todorov, por “amar” o “outro” postava como seu objetivo transformar o “outro” em nome de si mesmo e desta maneira acabar por submetê-lo³³. E destarte, já que o intuito era a transformação do outro, isto significava que algo de errado havia neste outro, pois na maior parte das vezes “a primeira reação, espontâ-

nea, em relação ao estrangeiro é imaginá-lo inferior, porque diferente de nós”³⁴.

Tal “inferioridade” só podia ser constatada mediante o olhar comparativo que posta determinados padrões comportamentais e de conduta como os adequados, geralmente extraídos da cultura de quem vê. Este era o olhar que por vezes permeou os escritos deste estrangeiro protestante que analisamos, o qual constantemente buscava encontrar elementos que pudessem ser comparados com aqueles que lhes fossem familiares às suas percepções de mundo, como no caso das suas acepções acerca do alcoolismo e do trabalho.

Já de volta ao Rio de Janeiro empreendendo ações conjuntas com o Reverendo Spaulding em prol dos marítimos de língua inglesa, Kidder põe em destaque novamente a temática da abstenção do consumo de álcool, informando com satisfação sobre a criação de uma *Sociedade de Temperança dos Marinheiros*, cuja existência não se destinaria apenas à marinha mercante mas também “a bordo de navios de guerra norte-americanos”³⁵.

Ao finalizar seu relato de viagem ao Brasil o reverendo estadunidense tentaria fazer a seus compatriotas uma espécie de análise geral das perspectivas que tinha acerca dessa nação visitada:

A ignorância, a superstição, a intolerância, o vício são os baluartes atrás dos quais ganham força esses elementos hostis. E enquanto não puderem ser eles destruídos pelo suave poder do saber e da piedade, é inútil esperar prosperidade contínua e progresso ininterrupto, na trilha que leva à grandeza nacional. Nenhuma nação existe que esteja inteiramente isenta das dificuldades e perigos decorrentes das

causas apontadas; mas, se há um país sobre a Terra que mais vantagens poderia hoje colher, se desses males se libertasse inteiramente, tal país é, sem sombra de dúvida, o Império do Brasil.³⁶

Kidder viera ao Brasil em 1837 e passara cerca de três anos percorrendo este território até então só revelado a este colportor através das letras de outros viajantes. Podemos considerar que o escrito de viagem de Kidder (e isso poderia ser estendido a outros viajantes) resultou do embate entre seus projetos iniciais e a experiência resultante da tentativa de efetivação de tais empreendimentos, bem como o período de compilação de dados e exercício de sua memória pessoal para a constituição final da publicação. Tal como afirma Mary Louise Pratt postando o relato de viagem inserto em uma dimensão heteroglóssica, cujo “conhecimento advém não apenas da sensibilidade e dos poderes de observação do viajante, mas da interação e experiência usualmente dirigida e gerenciada por viajados”³⁷.

Assim uma construção discursiva dialética emerge das palavras finais do missionário metodista como numa espécie de manifesto visando a “grandeza” do país que visitara, Kidder exporia que para surgir o novo, o velho deveria ser extirpado. Algumas palavras destacam-se com ênfase no texto, tais como o “suave poder do saber e da piedade”, que propiciariam ao Império brasileiro “prosperidade”, “progresso” e “grandeza”.

Mas para alcançar todas estas benesses da modernidade seria necessário ao Brasil a libertação de algumas mazelas que assolariam esta nação: “A ignorância, a superstição, a intolerância, o vício” e entre estes vícios estaria o relativo ao consumo de bebidas alcoólicas.

REFERÊNCIAS

ALEGRE, Maria Sylvania Porto. *Comissão das borboletas: A ciência do Império entre o Ceará e a corte (1856-1867)*. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2003.

BARREIRO, José Carlos. *Imaginário e viajantes no Brasil do século XIX: Cultura e cotidiano, tradição e resistência*. São Paulo: Editora Unesp, 2002.

BAUDRILLARD, Jean & GUILLAUME. *Figures de l'altérité*. Paris: Descartes & Cie, 1994.

BURKE, Peter. *Cultura Popular na Idade Moderna*. Tradução de Denise Bottman. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

_____. *O que é História Cultural?* Tradução de Sérgio Goez de Paula. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005.

DARNTON, Robert. *O grande massacre de gatos e outros episódios da história cultural francesa*. Tradução de Sonia Coutinho. 5ª ed. Rio de Janeiro: Graal, 2006.

DELUMEAU, Jean. *Nascimento e afirmação da reforma*. Tradução de João Pedro Mendes. São Paulo: Pioneira, 1989.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 26ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de Viagens e Permanências nas Províncias do Norte do Brasil: compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias*. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1972.

_____. *Reminiscências de Viagens e Permanências no Brasil [Rio de Janeiro e Província de São Paulo]: compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e de diversas províncias*. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2001.

OLIVEIRA FILHO, Sérgio Willian de Castro. "*Emissários do frade apostata*": *Inserção, transgressão e Disciplina Eclesiástica na Igreja Presbiteriana de Fortaleza (1882-1899)*. Fortaleza Monografia de Graduação UECE, 2008.

_____. *Estranho em terra estranha: Práticas e olhares estrangeiro-protestantes no Ceará oitocentista*. Fortaleza Dissertação de Mestrado UFC, 2011.

PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação*. Tradução de Jézio Gutierre. Bauru: Edusc, 1999.

SAID, Edward W. *Orientalismo: o Oriente como invenção do Ocidente*. Tradução de Rosaura Eichenberg. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

SILVA, Joaquim Xavier da. *Breve Tratado de Hygiene Militar e Naval*. 2ª ed. Lisboa: Typographia da Academia Real de Sciencias, 1836.

STROBRIDGE, G. E. *Biography of the Rev. Daniel Parish Kidder, D.D., LL.D.* New York: Hunt & Eadon, 1894.

TODOROV, Tzvetan. *A Conquista da América: a questão do outro*. 3 ed. Tradução de Beatriz Perrone Moisés. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

VELHO, Gilberto. *Projeto e Metamorfose. Antropologia das sociedades complexas*. 2 ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1999.

- ¹ KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de Viagens e Permanências nas Províncias do Norte do Brasil: compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias*. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1972. p. 220.
- ² BARREIRO, José Carlos. *Imaginário e viajantes no Brasil do século XIX: Cultura e cotidiano, tradição e resistência*. São Paulo: Editora UNESP, 2002. p. 11.
- ³ Ibidem, p.10.
- ⁴ TODOROV, Tzvetan. *A Conquista da América: a questão do outro*. 3ª ed. Tradução de Beatriz Perrone Moisés. São Paulo: Martins Fontes, 2003. p. 17.
- ⁵ SAID, Edward W. *Orientalismo: o Oriente como invenção do Ocidente*. Tradução de Rosaura Eichenberg. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. p. 141.
- ⁶ BURKE, Peter. *O que é História Cultural?* Tradução de Sérgio Goez de Paula. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005. p. 86.
- ⁷ Alegre afirma que "O período romântico, ao desenvolver o gosto pelo bizarro, pelo exótico, por aquilo que era diferente, tendeu a estimular as expedições às terras longínquas, reforçando a busca dos viajantes por países estrangeiros" In ALEGRE, Maria Sylvia Porto. *Comissão das borboletas: A ciência do Império entre o Ceará e a corte (1856-1867)*. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2003. p. 25.
- ⁸ DARNTON, Robert. *O grande massacre de gatos e outros episódios da história cultural francesa*. Tradução de Sonia Coutinho. 5ª ed. Rio de Janeiro: Graal, 2006. pp. 284-285.
- ⁹ TODOROV, Tzvetan apud BAUDRILLARD, Jean & GUILLAUME. *Figures de l'altérité*. Paris: Descartes & Cie, 1994. p. 10. "O filósofo, aliás, é universalista, evidentemente, por destinação; é a diferença sobre a universalidade que lhe interessa, ele não é etnocêntrico, em princípio. Sua finalidade é a verificação da variedade, da diferenciação infinita de valores, de culturas e a tentativa de conciliação disso em uma visão universal das coisas". (Tradução Livre).
- ¹⁰ STROBRIDGE, G. E. *Biography of the Rev. Daniel Parish Kidder, D.D., LL.D.* New York: Hunt & Eadon, 1894. p. 27. (<http://www.archive.org/details/biographyofrevda00stro>).
- ¹¹ KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de Viagens e Permanências no Brasil [Rio de Janeiro e Província de São Paulo]: compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e de diversas províncias*. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2001. p. 19.
- ¹² Ibidem, pp. 19-20.
- ¹³ STROBRIDGE, G. E. Op. cit. pp. 161-216.
- ¹⁴ KIDDER, Daniel P. Op. cit. (1972). p.150.
- ¹⁵ Ao discutir acerca da "subcultura" dos marinheiros no século XVII, Peter Burke afirma que eram frequentes os clérigos empenhados na penetração deste "mundo" exemplificando o discurso de John Ryther que "comparava o corpo a um navio, a alma à sua mercadoria, o mundo ao mar, e o céu ao porto para onde o marinheiro precisa se dirigir" In BURKE, Peter. *Cultura Popular na Idade Moderna*. Tradução de Denise Bottman. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. P. 72.
- ¹⁶ KIDDER, Daniel P. Op. cit. (1972), p. 2.
- ¹⁷ VELHO, Gilberto. *Projeto e Metamorfose. Antropologia das sociedades complexas*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1999. p. 28.
- ¹⁸ Diversos mecanismos legais impossibilitavam uma atuação efetiva de missões protestantes neste primeiro momento do Brasil Imperial, alguns pontos da Constituição Imperial, por exemplo, traziam uma liberdade religiosa de maneira contraditória, já que expressava categoricamente a religião Católica Apostólica Romana como religião oficial a ser respeitada, não sendo admitidas manifestações religiosas públicas nem aparência exterior de templo a agrupamentos acatólicos. Cf. OLIVEIRA FILHO, Sérgio Willian de Castro. "Emissários do frade apostata": *Inserção, transgressão e Disciplina Eclesiástica na Igreja Presbiteriana de Fortaleza (1882-1899)*. Fortaleza Monografia de Graduação Uece, 2008. pp. 44-58.
- ¹⁹ KIDDER, Daniel P. Op. Cit. (2001). p. 19.
- ²⁰ KIDDER, Daniel P. Op. cit. (1972). p. 4.
- ²¹ Ibidem, p. 6.
- ²² Ibidem, pp. 6-7.
- ²³ Ibidem, p. 153.
- ²⁴ DELUMEAU, Jean. *Nascimento e afirmação da reforma*. Tradução de João Pedro Mendes. São Paulo: Pioneira, 1989. p. 244.
- ²⁵ KIDDER, Daniel P. Op. cit. (1972). p. 133.
- ²⁶ SILVA, Joaquim Xavier da. *Breve Tratado de Higiene Militar e Naval*. 2ª ed. Lisboa: Typographia da Academia Real de Ciências, 1836. pp. 79-80.
- ²⁷ KIDDER, Daniel P. Op. cit. (1972). p. 133.
- ²⁸ Ibidem, p. 144.
- ²⁹ KIDDER, Daniel P. Op. cit. (2001). pp.91-92.
- ³⁰ KIDDER, Daniel P. Op. cit. (1972). p. 138.
- ³¹ HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 26 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. p. 44.
- ³² KIDDER, Daniel P. Op. cit. (1972). p. 212.
- ³³ TODOROV, Tzvetan. Op. cit. p. 245.
- ³⁴ Ibidem, p. 105.
- ³⁵ KIDDER, Daniel P. Op. cit. (1972). p. 221.
- ³⁶ Ibidem, p. 256.
- ³⁷ PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação*. Tradução de Jézio Gutierre. Bauru: Edusc, 1999. p. 234.

A tipologia da Fragata Portuguesa no século XVII: Interrogações e propostas*

Tiago Miguel d'Oliveira Xavier Conde Fraga

Assistente de Investigação do Centro de História de Além-Mar da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas (FCSH), Universidade Nova de Lisboa e da Universidade dos Açores. Investigador do Centro de Investigação em Ciências Históricas (Universidade Autónoma de Lisboa)

RESUMO

A presença internacional portuguesa no século XVII encontra-se a ser desafiada em todos os seus palcos. A jazida arqueológica da fragata *Santo António de Tanná*, construída na Índia e naufragada no Quênia em 1697, poderá representar uma morfologia construtiva em resposta aos desafios técnicos e militares dessa conjuntura negativa. O seu estudo revelou diversas particularidades que indicam uma resposta tecnológica à alteração do cenário político-militar na região do Índico. O estudo desta jazida levanta questões sobre o caminho percorrido pela fragata portuguesa e principalmente demonstra a capacidade inovadora portuguesa que poderá ter sido um factor para a continuidade da presença portuguesa na Índia.

PALAVRAS-CHAVE: Construção Naval, Fragata, Arqueologia Náutica

ABSTRACT

In the 17th century Portuguese international presence is challenged in all its theaters of operation. The archaeological site of the *Santo António de Tanná*, a frigate built in India and sank in Kenya in 1697, may represent a morphological constructive response to military and technical challenges of this negative context. This study revealed several peculiarities that indicate a technological answer to the changing political-military scenario in the region of the Indian Ocean. The study of this deposit raises questions about the path traveled by the Portuguese Frigate and shows the Portuguese capacity towards innovation. Which may have been a factor for the continuity of the Portuguese presence in India.

KEYWORDS: Naval Construction, Frigate, Nautical Archaeology

INTRODUÇÃO

A fragata portuguesa *Santo António de Tanná*, construída na Índia e perdida no Quênia, é por enquanto o único vestígio arqueológico desta embarcação. Para compreendermos a evolução deste tipo de navio é necessário enquadrar o contexto histórico português, entre os séculos XVI e XVII, analisando sucintamente as influências exteriores, sobretudo a rede comercial e o desenvolvimento da marinha de guerra. Destacaremos os acontecimentos que precederam a construção da fragata *Santo António de Tanná* e o aparecimento de diversas rivalidades europeias nos mares da Índia. Importa, por fim, perceber como esse contexto influenciou uma construção naval cuja tradição remota pelo menos ao século XVI.

* Artigo recebido em 18 de abril de 2013 e aprovado para publicação em 3 de maio de 2013.

Este sítio arqueológico levanta certas questões, num estudo académico mais abrangente que os navios da expansão portuguesa e aponta para certas soluções técnicas que determinam uma proposta classificativa inicial como uma fragata-mercante.

CONTEXTO

No início do século XV, Portugal passou de um tráfego marítimo maioritariamente europeu para se tornar num relevante intermediário portuário e comercial entre o Mediterrâneo, a costa atlântica africana e as praças mercantis da Europa do Norte.¹ A época da expansão serviu diversos interesses nacionais, uns mais imediatos, como a legitimação de uma nova dinastia, a defesa do litoral, e um controlo marítimo à entrada do Mediterrâneo.² Simultaneamente lançou Portugal no caminho da exploração marítima para além-mar, abrindo novas perspectivas e dinâmicas comerciais. Como resultado, nos séculos seguintes, o fluxo de produtos desta abertura colocou Portugal no centro de uma imensa teia de rotas transaccionais.³

Esta centralidade teve nas Índias Orientais uma presença comercial dominante, sustentada por construções fortificadas que, em conjunto com uma importante força naval, permitiu que Portugal fosse o intermediário directo entre a Ásia e a Europa até ao século XVII. No caso de África, o domínio era, até ao século XVII, costeiro, sem qualquer intenção de penetração territorial. Entrepostos construídos no litoral, abastecidos por monarcas locais que estavam subjogados ou eram aliados de Portugal, serviam como centros de abastecimento do tráfego

de escravos e ouro africano, com destino à Europa e à América. Por último, a ocupação do Brasil com uma importante colonização feita a partir de gente oriunda de Portugal e de um fluxo contínuo de escravos. Esta geografia humana garantiu a exploração e o trabalho nos campos de cultivo do açúcar e tabaco, e na extracção de madeiras como produtos principais de exportação para a Europa.

Durante os séculos XV e XVI não surgiram desafios à Marinha Portuguesa que justificassem um desenvolvimento das embarcações militares, mas antes um incentivo económico para o aumento da capacidade de carga e autonomia dos navios. Este incentivo conduziu ao desenvolvimento de uma marinha mercante de grande tonelagem, auxiliada por uma Marinha de Guerra constituída maioritariamente por embarcações de médio porte.

No período da União Ibérica (1580-1640), o Império dos Habsburgos encontrava-se numa posição de domínio político, económico e militar. Este domínio foi, contudo, ameaçado por uma série de novos e poderosos inimigos ou da conjugação negativa de forças europeias e asiáticas rivais (Figura 1).⁴

Um desses exemplos foi a França que se sobrepôs ao império espanhol, sobretudo no reinado de Luís XIV (1643-1715), como esfera de influência política e cultural europeia. Contudo, se a Europa possuía esta visão dos monarcas de Paris, no teatro marítimo, ele teve dificuldade a impor-se dada a sua tradição continental e devido a duas outras nações, fortes economicamente e possuidoras de uma longa tradição marítima: os Países Baixos e a Inglaterra. Estes serão, sem dúvida, os principais adversários, primeiro

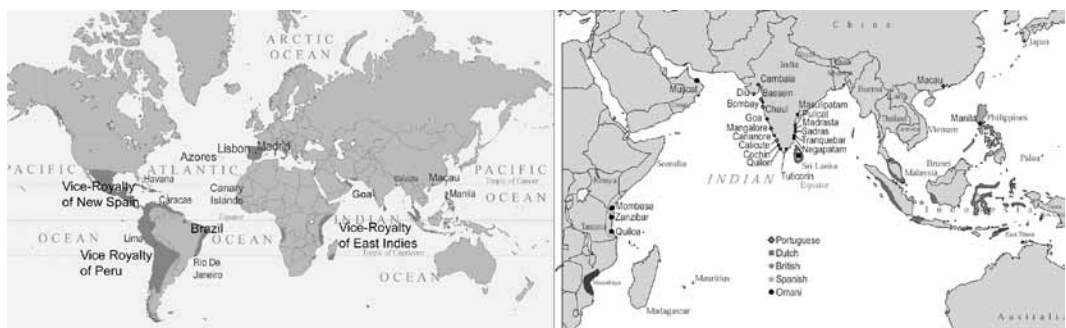


Figura 1 – Contexto do Império Português. Século XVI e século XVII (Autor)

da União Ibérica e, mais tarde, de Portugal e Espanha no controlo do comércio e dos mercados das Índias Orientais e Ocidentais.

Os Países Baixos tornaram-se uma potência marítima e económica ao longo do século XVII. Isto é sobretudo observado através da criação da Companhia Holandesa das Índias Orientais (*Verenigde Oostindische Compagnie* or V.O.C.) com o duplo propósito de se apoderar do comércio marítimo com a Ásia, e de contrapor a Companhia Inglesa das Índias Orientais entretanto criada (1600). Os efeitos no Império Português é imediato, os bloqueios navais a Goa, os ataques a Malaca, entre outras acções bélicas, causaram danos à presença portuguesa no Oriente. O impulso da V.O.C. permitiu-lhe, em 1616, estabelecer uma capital em Batavia que serviria para atacar impunemente o comércio português.⁵

Noutra perspectiva surge a Inglaterra. Durante a primeira metade do século XVII, a expansão inglesa é condicionada pela holandesa e pelas políticas internas, limitadas pelo elevado nível de corrupção e por uma guerra civil que deixou os cofres da Coroa inglesa demasiadamente fragilizados.⁶ Na segunda metade do século XVII, a Inglaterra começou a ameaçar as possessões portuguesas e espanholas, atacando directamente as rotas comerciais. Se o objectivo inicial era o comércio das especiarias, a competição holandesa e subsequente quebra de preços no mercado levaram os mercadores ingleses à procura de novas opções.⁷ Essa alternativa foi oferecida pela importância crescente dos tecidos indianos nos mercados europeus.⁸ Este novo interesse ofereceu à Inglaterra uma catapulta de crescimento financeiro para que no final do século XVII, reforçada com o fim das guerras anglo-holandesas, se arrogue como centro da economia do mundo e como a maior força naval. Com a independência portuguesa e uma capacidade militar seriamente debilitada, ameaçada pela guerra na fronteira ibérica e nos domínios além-mar, Portugal ofereceu Bombaim como parte de um dote matrimonial que garantia a protecção, ou pelo menos a não agressão da força naval inglesa aos interesses portugueses. Bombaim tornou-se um porto estratégico dos ingleses e

juntamente com os portos de Madras e Calcutá a Inglaterra conseguiu assim reforçar a sua presença nos mares indianos, assumindo paulatinamente o papel que tinha sido da V.O.C.

Durante o século XVII os proveitos da Rota do Cabo decrescem significativamente. Foi um século de perdas para os portugueses no Oriente, com a sua supremacia marítima ameaçada por uma série de novos e poderosos inimigos ou da conjugação negativa de forças europeias e asiáticas rivais.⁹ No Atlântico, os portugueses viram-se acosados pelas conquistas holandesas, ameaçando o seu lugar no comércio de produtos americanos. As dificuldades do ultramar eram acerbadas pelos problemas políticos na Europa, onde franceses, holandeses e ingleses lutavam contra o poderio dos Habsburgos.

Neste contexto, D. João IV (1640-1656) vê-se forçado a uma guerra em duas frentes: uma contra a Espanha para garantir a recém-conquistada independência e outra contra a Holanda no espaço ultramarino. Com défice de capital para custear a administração e as guerras, a Coroa Portuguesa voltou o seu interesse para o comércio brasileiro, como um substituto às perdas de rendimento das Índias Orientais.¹⁰ A importância do Brasil na receita fiscal portuguesa tinha já crescido com o aumento da venda de açúcar, tabaco e madeira no início do século XVII, mas foi nas últimas décadas, com a descoberta de ouro e pedras preciosas na colónia, que o Brasil se tornou a principal fonte de preocupação da Coroa.¹¹ No século seguinte o ouro brasileiro forneceu o suporte necessário para as políticas nacionais e internacionais da Coroa Portuguesa. Além de revitalizar o crédito português, este comércio aumentou o volume de tráfego mercante nos portos internos, à medida que mercadores de todas as partes da Europa viajam para Portugal para comercializar os seus produtos em troca do recém-desembarcado ouro.

No século XVII surgem marinhas de guerra com capacidade transatlântica, transformando-se os navios de plataformas militares em verdadeiras armas de artilharia. A primeira "corrida ao armamento" ocorre entre 1640

e 1720. Foi uma época em que os navios de guerra sofreram imensas transformações, de modo a maximizar a sua eficiência enquanto arma e enquanto ferramenta dissuasora do corso e pirataria.¹² Também os portugueses para manterem o seu nível de presença nos palcos do comércio ultramarino foram participantes activos neste processo.

Ocorreu, assim, a reformulação da marinha de guerra portuguesa para a tornar mais capaz de manter a segurança das rotas marítimas. É claro que o estrangulamento económico do comércio marítimo português pela concorrência das novas potências, aliado à falta de recursos humanos e materiais, causou constrangimentos ao seu desenvolvimento nos moldes europeus e obrigou a uma política de armamento aparentemente diferente das outras nações, mais à semelhança da resposta espanhola.¹³ É nesta política que a fragata *Santo António de Tanná* se insere.

FRAGATA SANTO ANTÓNIO DE TANNÁ

Em dezembro de 1680, a Fragata *Santo António de Tanná* iniciou a sua carreira como um dos poucos navios de linha a operar no Oceano Índico.¹⁴

Sabemos pela documentação que foi construída como um navio de 50 peças da quarta classe.¹⁵ As restantes características são obtidas por inferência entre os factos históricos e os *dados* arqueológicos, nomeadamente no estabelecimento das dimensões estruturais: comprimento roda a roda, boca e pontal. Para o comprimento roda a roda calculou-se inicialmente 39 metros.¹⁶ Investigações mais recentes colocaram o seu comprimento na ordem dos 40 metros.¹⁷ A boca é estimada entre 9,65 metros e 11,30 metros.¹⁸ Estas dimensões fornecem um rácio comprimento/boca correspondente entre 1:3.6 a 1:4.

As fontes documentais fornecem-nos mais elementos dos 17 anos de carreira da Fragata *Santo António de Tanná*. Operou principalmente no Oceano Índico com pelo menos uma viagem ida e volta até Lisboa.¹⁹ Em novembro de 1696, a fragata exercia funções de nau capitânia num esquadrão de socorro do Oceano Índico. Comandada pelo

Capitão Domingues Pereira de Gusmão, a esquadra tinha instruções para fornecer reforços e abastecimentos ao Forte São Jesus, localizado em Mombasa, Quénia.²⁰

Forte Jesus era uma das fortalezas estratégicas na defesa da rota do cabo que se encontrava cercada pelos turcos omanitas. A chegada do esquadrão no Dia de Natal foi um momento de alento para os sitiados e abalou o moral das tropas invasoras que levantaram cerco pouco tempo depois.²¹ Porém o alívio foi de pouca duração, porquanto, oito meses passados, o forte encontrava-se novamente cercado, em agosto de 1697, pelas tropas omanitas.

Como anteriormente, foi enviado um esquadrão encabeçado pela Fragata *Santo António de Tanná* com reforços e abastecimentos. Desta vez o esquadrão navegava sob o comando directo do Governador General de Moçambique Sampaio de Melo. No dia 20 de outubro de 1697, enquanto ancorada perto do forte, a fragata perdeu os cabos de amarração e ficou à deriva. Encalhada perto de uma das baterias inimigas e sob fogo constante, seguiu-se uma luta intensa entre os portugueses e os omanitas pelo controlo da fragata. Valeu-lhe uma sortida do forte, comandada pelo Capitão José Pereira de Brito que tomou conta das paliçadas imediatamente acima da bateria inimiga. Com a vantagem táctica que tal posição oferecia aos portugueses, as tropas omanitas não tiveram outra alternativa do que retirarem-se da área e permitir o salvamento da fragata.²²

A fragata, entretanto rebocada para a protecção da artilharia do forte, foi inspecionada, tendo-se verificado a existência de danos extensos à quilha e ao casco. Sob ordens directas do rei para não se perder nenhum dos navios de grande porte e completamente consciente do reduzido número de navios de guerra portugueses a operar na área, o General Sampaio de Melo foi relutante em ordenar o abandono da fragata. Seguiu-se um conselho de oficiais e homens bons para determinar o destino da fragata.²³ Tomou-se a decisão de afundar o navio após salvamento dos seus conteúdos. A quantidade de artefactos ainda depositados no naufrágio permite supor que essa operação não foi terminada antes do seu afundamento.

Em 1960, quase dois séculos após, dois mergulhadores amadores, Conway Plough e Peter Phillips, localizam aquilo que viria a ser identificado com os restos da *Santo António de Tanná*.²⁴ Na década seguinte, uma equipa conjunta do Institute of Nautical Archaeology e National Museums of Kenya, dirigida por Robin Piercy e Hammo Sasson, escavaram o local a uma profundidade de 15 metros numa extensão de 33 metros por 12 metros.

Durante os cinco anos de campanhas realizadas no sítio arqueológico, mais de 15.000 artefactos foram recolhidos, entre os quais se destacam cinco peças de artilharia, diversas armas pessoais e munições, três bússolas, ferramentas de bordo, cerâmica, utensílios de cozinha, ornamentos, utensílios de higiene pessoal e por último mais de 200 troncos de *Dalbercia Melanoxylon*, ébano.²⁵ Alguns destes artefactos significaram descobertas inéditas, na década de 70 do século XX, que permitiram estabelecer relações com a vida a bordo, as capacidades militares, actividades comerciais, e cruzamento de influências entre as sociedades europeias, asiáticas e africanas que estariam aquarteladas no navio. Por outro lado, permitiu perceber que muitos destes elementos eram alusivos a inovação e a ingenuidade portuguesa, contrariando correntes históricas e arqueológicas que as atribuem cronologicamente a outras origens culturais.

Dentro destes elementos estão obviamente a identificação do local como sendo os destroços da Fragata *Santo António de Tanná*, através da descoberta de dois fragmentos de um painel com as armas de Portugal e algumas estátuas de querubins.²⁶

Os vestígios do casco representam uma considerável extensão estrutural do navio que permite conceber o *design* e perceber

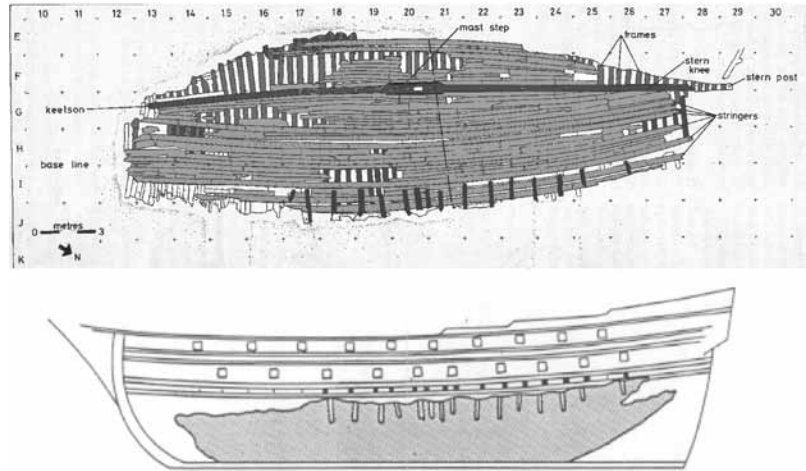


Figura 2 – Extensão da jazida arqueológica e percentagem correspondente do Navio (Adaptado de Piercy e de Thompson).²⁷

a construção de uma fragata portuguesa do século XVII (Figura 2). A evidência material faz-nos supor que o navio sofreu o principal impacto na proa, e que terá adornado para bombordo, tendo em conta que este sobreviveu até quase à coberta de artilharia. O lado de estibordo, que terá colapsado para dentro do navio, está conservado até a zona do côvado. No sentido da meia-nau, a estrutura próxima da proa sobreviveu até ao fim do delgado. Porém, por causa do impacto, da proa não resta nenhuma estrutura coerente.

SANTO ANTÓNIO DE TANNÁ: CARACTERÍSTICAS

Nos vestígios relacionados com a fragata foram identificadas diversas características da tradição ibero-atlântica como preconizada por Oertling.²⁸ Das onze referidas por Oertling a Fragata *Santo António de Tanná* apresenta seis confirmadas, uma muito provável, e as restantes quatro não podem ser determinadas (ver tabela).

Do *design* do navio destacam-se imediatamente duas características: o padrão de balizamento, o número de escoas e verdugos.

Do cavername permanecem 55 balizas, em que cada uma consiste numa caverna, dois primeiros braços e restos dos dois segundos braços. Não foram identificadas madeiras de enchimento (Figura 3). As cavernas apresentam uma secção quadrada de 25,6 cm por

TABELA – Características da construção ibério-atlântica e correspondências na Santo António de Tanná

Característica Ibero-Atlântica	Santo António de Tanná
As cavernas centrais são fixas aos primeiros-braços, por malhetes em forma de cauda de andorinha, conjuntamente com cavilhas de madeira e pregos	N/d
O forro exterior utiliza uma combinação de pregos e cavilhas de madeira para a sua fixação ao cavername	Talvez, o forro interior segue esse padrão, sendo provavelmente duplicado no forro exterior
Existe um couce de popa	N/d
Existe uma peça de reforço, o coral sobre as ligações da quilha ao cadaste	N/d
As picas encontram-se emalhetadas no coral	N/d
A face inferior da sobrequilha é recortada para receber as faces superiores do cavername	Sim
A carlinga do mastro é parte da sobrequilha e parcialmente cortada para receber as bombas do navio;	Sim
A carlinga do mastro é apoiada por contrafortes	Sim, porém neste caso acompanham o sentido longitudinal do navio.
O forro interior parte da sobrequilha até à ponta superior das cavernas.	Sim
Bigotas em forma de lágrima são utilizadas na mesa das enxarcias para suporte dos óvens;	Sim
O painel de popa é liso.	Sim

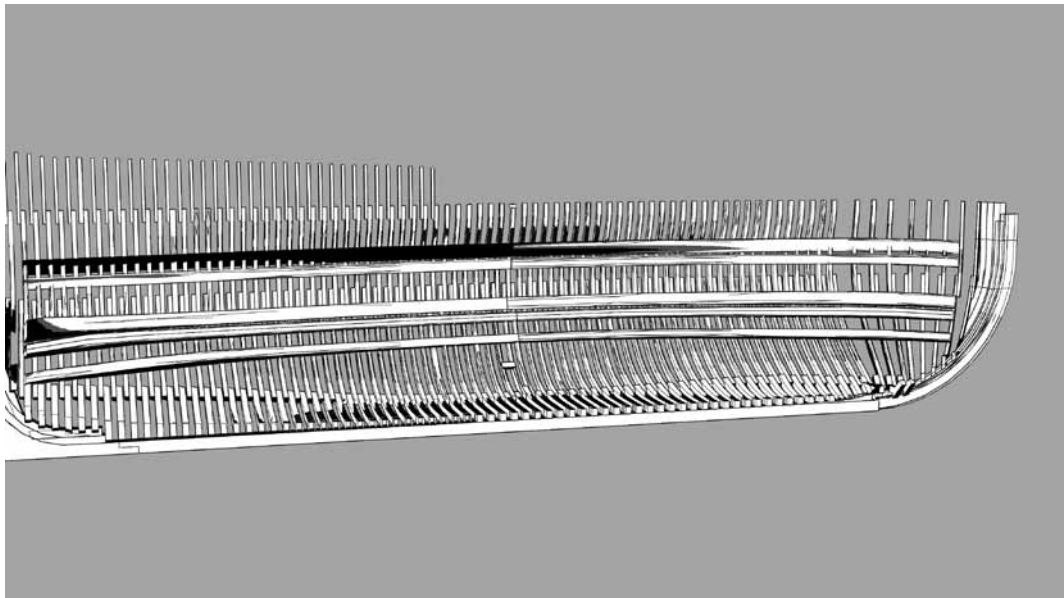


Figura 3 – Cavername (Autor)

20,48 cm, e os braços uma secção quadrada de 25,6 cm por 20,48 cm na base e 25,6 cm por 15,36 cm no topo.

Baseada nas nove escoas sobreviventes a proposta reconstitutiva da Fragata *Santo António de Tanná* utiliza 18 deste tipo de peças (Figura 4). Das que se registaram, sete a bombordo e duas a estibordo, apresentam uma secção de 12,5 cm por 20 cm.²⁹ As primeiras três escoas encontram-se encostadas umas às outras de forma a fazer um reforço sólido na área do côvado. Seguem-se mais duas à meia altura do porão e uma terceira a uma altura de 2,14 metros. Por último são colocadas duas escoas que servem de base para as curvas de alto. As escoas são compostas por várias peças ligadas entre si, na maioria por escarvas diagonais e pregadas às cavernas. Como exemplo a escoa mais bem preservada é composta por quatro madeiras, da popa à proa, uma primeira de 19,10 metros de comprimento, a segunda com 5,35 metros, uma terceira com 2,65 metros e uma quarta incompleta de 2,10 metros com um tamanho provável de 3,1 a 3,6 metros.³⁰

Partindo dos restos materiais relacionáveis com fontes históricas, foi possível obter uma proposta reconstitutiva tridimensional de como a fragata *Santo António de Tanná* seria estruturada (Figura 5).

SANTO ANTÓNIO DE TANNÁ: UMA FRAGATA-MERCANTE?

Ao contrário das congéneres europeias, que balizam os seus navios de uma forma massiva, compondo um bloco de madeira para servir de maior protecção contra a artilharia, a construção da Fragata *Santo António de Tanná* ainda se efectua com um balizamento espaçado sem presença de peças de enchimento.³¹ Apesar de aparentar ser um atraso técnico nos paradigmas

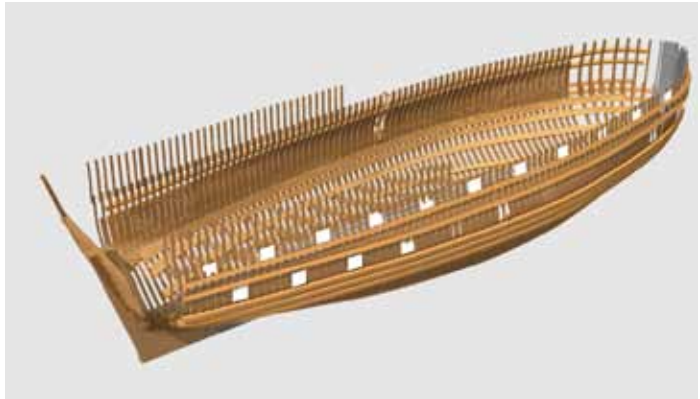


Figura 4 – Escoas (Autor)

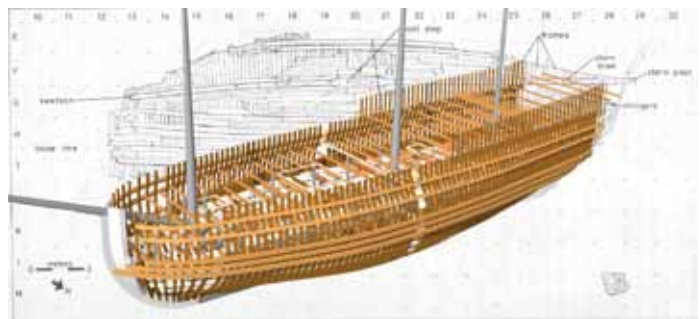


Figura 5 – Proposta reconstitutiva

da construção naval do século XVII, torna o navio mais leve e conseqüentemente mais rápido. Este tipo de balizamento poderia ser uma desvantagem em caso de confronto militar, sendo a *Santo António de Tanná*, em teoria, um navio mais frágil. Porém não é o caso. A solução encontra-se no uso elevado de verdugos e escoas por todo o navio. Estes formam um padrão cruzado de madeiras que em conjugação com o tipo de madeira utilizada – teca – criam uma muralha defensiva bastante eficiente contra a artilharia.

A morfologia da caverna mestra encontra-se baseada unicamente na curva interior, quando comparada com outras fragatas e navios de quarta classe europeia, mostra uma aproximação ao *design* espanhol (Figura 6). Não obstante a necessidade de incluir algum tipo de pé na nossa proposta, a verdade é que este tipo de casco permite uma melhor acomodação de carga do que as outras congéneres europeias.

Regressando a uma visão de contexto do Estado da Índia Portuguesa, este sistema dinâmico de relações interpessoais de-

pendia da capacidade de comunicação entre praças e postos portugueses separados entre si. Uma necessidade sempre ávida que obrigava a utilização intensiva de todas as embarcações disponíveis para comunicação, abastecimento, trocas comerciais, missões diplomáticas, policiamento e corso. A fragata portuguesa no Índico enquadra-se nesta diacronia de funções onde, por fontes documentais, se verifica a sua utilização tanto em funções bélicas como de índole pacífica. Desde abastecimentos de arroz à Praça de Goa ao transporte de dignatários nacionais e estrangeiros, a fragata cumpre funções comerciais e diplomáticas. O caso da Fragata *Santo António de Tanná*, com a sua carga comercial ao mesmo tempo que se desloca em situação de urgência militar, é um fato paradigmático de uma realidade do Estado português. A utilização de navios militares em tarefas comerciais e diplomáticas foi um compromisso útil à medida que o contexto político-militar no Oceano Índico se tornava cada vez mais hostil à presença portuguesa.

a necessidade de possuir navios militares e mercantes, os construtores navais portugueses conceberam um navio híbrido que, na nossa opinião, é uma espécie de *fragata-mercante* que pudesse cumprir a sua função militar primária, mas ao mesmo tempo servir como fonte de rendimentos e cumprir as necessidades logísticas de abastecimentos com a máxima eficiência. Uma ferramenta adequada para as necessidades do Estado da Índia e comprovativo da capacidade inovadora portuguesa.

A *Santo António de Tanná* é o único exemplo de um navio dos finais do século XVII que possui recentes propostas de interpretação naval. Apresentamos fundamentos de que esta fragata teria sido um navio multifunções, capaz de operar de forma independente ou enquadrado numa frota, e que foi concebido simultaneamente para o comércio e para a guerra. Apesar de esta proposta interpretativa não poder ainda afirmar que esta fragata é uma resposta às alterações sócio-militares na política portuguesa além-mar do século XVII, pode o seu estudo levantar diversas questões sobre a razão de existência de tantas dissemelhanças construtivas com as suas congéneres europeias.

Estas ainda pouco estudadas porque, no plano académico, a maioria dos estudos concentra-se nos navios da expansão (XV-XVI). O caso dos trabalhos de Henrique Lopes de Mendonça onde aborda a questão da arqueologia naval no estudo da armada portuguesa.³³ Sousa Viterbo com o seu trabalho bibliográfico sobre marinheiros e construtores navais.³⁴ Quirino da Fonseca com as suas teorias sobre a construção naval e *design* dos navios da expansão.³⁵ Tal como Estanislau de Barros com o seu estudo das naus portuguesas.³⁶ A obra de Adolfo Silveira Martins apresenta o leque de embarcações no panorama marítimo português baseada nas fontes históricas disponíveis.³⁷ Existem algumas excepções, como Braz de Oliveira que, além de teorizar sobre os navios da expansão, dedicou-se ao estudo da marinha portuguesa no século XVIII.³⁸ Nesta investigação mais tradicional, destaca-se o trabalho de Pimentel Barata nos campos de arqueologia, etnografia e história naval, com os seus estudos pormenorizados sobre as

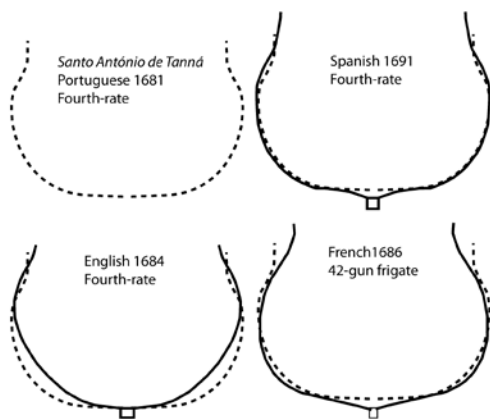


Figura 6 – Design da caverna mestra em comparação com outros *designs* europeus (Autor, adaptado de Chailé; Garrote 1691; Keltridge 1684)³²

A construção da Fragata *Santo António de Tanná*, a sua morfologia, a sua participação em missões comerciais, constitui um forte argumento no sentido de que no século XVII a construção naval portuguesa se desenvolveu numa direcção distinta das restantes potências. Confrontados com uma constante falta de recursos, mas com

fontes históricas e iconográficas conhecidas.³⁹ Actualmente, autores como Francisco Contente Domingues vêm contribuindo significativamente para o estudo dos navios envolvidos na Carreira da Índia, mas também para períodos posteriores.⁴⁰

No campo da arqueologia, investigadores como Oertling e Barker têm abordado estes mesmos navios da expansão a partir do estudo da cultura material.⁴¹ Luis Vieira de Castro tornou-se um nome de referência com a edição de uma colectânea de estudos dedicados ao estado do conhecimento da arqueologia naval portuguesa.⁴² Isto na linha de continuidade com o anterior trabalho de Francisco Alves.⁴³ Nestas duas obras, são analisadas as jazidas arqueológicas conhecidas de navios portugueses que foram alvo de estudo. A maioria destas abordagens centra-se nos navios do início da expansão marítima portuguesa, mas inclui artigos como os de Jordan sobre *Santo António de Tanná*.⁴⁴ Esta é a única jazida de fragata entre as 56 conhecidas de navios classificados por Vieira de Castro como ibero-atlânticos.⁴⁵ Devemos realçar que a maioria dos sítios referidos, *Mollasses Reef, Corpo Santo, Ria de Aveiro A, Cais do Sodré, Nossa Senhora dos Mártires, Lomelina, AngraD*, relacionando com as fontes históricas, tem permitido afirmar a existência de uma tipologia construtiva ibérica, se não mesmo portuguesa. Não obstante a ausência de mais testemunhos específicos de fragatas, é nos permitido avançar com as hipóteses das várias soluções tecnológicas que estariam ao dispor dos mestres da época para a construção deste tipo de navios.

A falta de vestígios arqueológicos não tem inibido o estudo da História da Marinha Portuguesa. Relativamente a estes, temos que recordar o importante trabalho do Comandante Marques Esparteiro com a recolha e a publicação das carreiras dos navios portugueses ao serviço da Marinha.⁴⁶ Esta tem sido investigada maioritariamente no seio da Academia de Marinha, que publica regularmente artigos e monografias. Como é o caso dos trabalhos de Gomes Pedrosa, Semedo de Matos e Saturnino Monteiro.⁴⁷ Outro investigador da academia, Rodrigues Pereira publicou um estudo abrangente sobre a marinha de guerra portuguesa.⁴⁸

Porém, se existem estudos sobre os navios portugueses no final do período Moderno, como a nau e o galeão de guerra, são muito raros os trabalhos monográficos sobre a fragata portuguesa, confinando-se apenas aos de Leitão e Simões, e Fraga.⁴⁹

A ausência de um estudo sistemático da náutica e da construção naval mostra que existe um desfasamento entre a investigação portuguesa e aquela que é feita em vários países com tradição marítima, como é o caso da França, onde o Historiador Naval Jean Boudriot realizou o estudo dos navios franceses.⁵⁰ Não podemos esquecer de referir Robert Gardiner e Bryan Lavery que escreveram obras dedicadas às fragatas inglesas.⁵¹ Fundamentalmente, estes trabalhos monográficos são importantes, pois mostram uma visão histórica de como foram utilizadas as fragatas e quais seriam as funções nas estratégias de cada país.

Julgamos que a fragata portuguesa teve características únicas, que a distinguem, mas que, por enquanto, está reduzida a dois exemplos: a *Santo António de Tanná*, do século XVII, e a *D. Fernando e Glória* do século XIX. Estas, inseridas num universo diacrónico de três séculos de construções, desde a mais antiga referência histórica sobre a fragata portuguesa (1611) até ao afundamento da última fragata à vela *D. Fernando II e Glória* (1963), representam actualmente o nosso único meio de perceber a evolução, utilização e maturação da fragata portuguesa.⁵²

CONCLUSÕES

Nos séculos XV e XVI, Portugal torna-se um dos principais intermediários entre o Norte de Africa, o Mediterrâneo e a Europa, num impulso mercantil que levará ao desenvolvimento de uma rede comercial que se estende por dois oceanos. Considerada uma potência naval dominante, manteve a marinha de guerra inalterada até ao século XVII. Parte da união ibérica, Portugal vê-se a braços com a rivalidade de duas potências marítimas emergentes, os Países-Baixos e a Inglaterra. Após conquista da independência em 1640, Portugal viu-se numa corrida ao armamento naval onde, além de ter que assegurar as suas fronteiras na Europa, tem

que reformular a sua marinha para fazer face a novas conjunturas nos diversos palcos de operação. A análise arqueológica da única jazida conhecida de uma fragata portuguesa indica ser paradigmática na construção naval portuguesa. As diversas características mostram uma continuada padronização construtiva desde o século XVI, mas indica também uma adaptação morfológica ao contexto mundial do século XVII. Propomos que este tipo de embarcação seria uma fragata-mercante utilizada tanto no plano militar como no económico contribuído para a manutenção da presença portuguesa nos mares da Índia. Várias questões continuam por solucionar. Primeiramente, se este tipo de navio se estende para além do Oceano Índico e, em segundo, qual a cronologia de utilização deste tipo de navio. Estudos mais aprofundados, eventuais descobertas arqueológicas poderão contribuir para afirmação de uma tipologia construtiva que terá seguido du-

rante um determinado período um caminho totalmente diferente dos restantes países europeus. Uma opção que, na nossa opinião, é um exemplo da adaptabilidade portuguesa e uma das razões contributivas para a duração da presença portuguesa nos mares da Índia.

AGRADECIMENTOS

Ao Cmd. Ricardo Guimarães pelo desafio. Aos Prof.-Dr.s Filipe Vieira de Castro, Kevin Cristman e James Rosenheim pelo seu apoio. À Fundação Calouste Gulbenkian sem a qual a base deste artigo teria sido impossível. Ao meu colega Jorge Freire pela sua preciosa edição deste artigo. Aos meus mentores Jean-Yves e Maria Luísa Blot. Ao Robin Piercy e a Hamo Sasson, sem os quais ainda não saberíamos nada sobre fragatas portuguesas. Por último à Fundação para a Ciência e Tecnologia que suporta a investigação actual por meio de uma bolsa de investigação.

¹ COELHO, António. Mercadores Portugueses nos séculos XIV e XV. In *Portugal e o Mundo*. Vol. 1. 1. Edição, Lisboa: Alfa, 1989, p. 74.

BETHENCOURT, Francisco. O contacto entre povos e civilizações. In *História da Expansão Portuguesa*. Vol. 1. 1. Edição, Lisboa: Círculo de Leitores, 1998, p. 88.

² FARINHA, António Dias. O interesse pelo Norte de África. In *Portugal e o Mundo*. Vol. 1. 1. Edição, Lisboa: Alfa, 1989, p. 112.

FARINHA, António Dias. Norte de África. In *História da Expansão Portuguesa* Vol. 1. 1. Edição, Lisboa: Círculo de Leitores, 1998, p. 119-120.

³ ALMEIDA, A. A. Marques de. A evolução da economia portuguesa de 1450 a 1550. In *Portugal e o Mundo*. Vol. 2. 1. Edição, Lisboa: Alfa, 1989, p. 112-113.

MATOS, Artur Teodoro. A rede das carreiras comerciais no Atlântico. In *Portugal e o Mundo*. Vol. 4. 1. Edição, Lisboa: Alfa, 1989, p. 251.

RODRIGUES, Victor Luís Gaspar. A apropriação das rotas comerciais no Índico pelos portugueses durante o século XVI. In *Portugal e o Mundo*. Vol. 4. 1. Edição, Lisboa: Alfa, 1989, p. 260- 261.

⁴ DISNEY, Anthony. *A decadência do Império da Pimenta: Comércio Português na Índia no início do séc. XVII*. Tradução P. Jordão. 1. Edição, Lisboa: Edições 70, 1981, p. 70.

SUBRAHMANYAM, Sanjay. *O império Asiático Português, 1500-1700: Uma História Política e Económica*. 1. Edição, Linda-a-Velha, Portugal: Difel 82, 1993, p. 207.

⁵ DISNEY, Anthony. *A decadência do império da Pimenta: Comércio Português na Índia no início do séc. XVII*. Tradução P. Jordão. 1. Edição, Lisboa: Edições 70, 1981, p. 40.

⁶ LAVERY, Brian. *The Ship of the Line*. Vol. 1, *The Development of The Battlefleet 1650-1850*. 1. Edição, London: Conway Press, 1983, pp. 192.

⁷ MARSHAL, Peter James. The English in Asia. In *Oxford History of the British Empire*. Vol. 1, *The Origins of Empire*. 1. Edição, London: Oxford University Press, 2001, p. 274.

⁸ MARSHAL, Peter James. The English in Asia. In *Oxford History of the British Empire*. Vol. 1, *The Origins of Empire*. 1. Edição, London: Oxford University Press, 2001, p. 277.

⁹ DISNEY, Anthony. *A decadência do império da Pimenta: Comércio Português na Índia no início do séc. XVII*. Tradução P. Jordão. 1. Edição, Lisboa: Edições 70, 1981, p.70

BOXER, Charles. *O Império Marítimo Português 1415-1825*. Tradução I. S. Duarte. 1. Edição, Lisboa : Edições 70, 1992, p. 119-120.

SUBRAHMANYAM, Sanjay. *O Império Asiático Português, 1500-1700: Uma História Política e Económica*. 1. Edição, Linda-a-Velha, Portugal: Difel 82, 1993, p. 207.

¹⁰ SERRÃO, Joaquim Veríssimo. "O quadro económico: Configurações estruturais e tendências de evolução" In *História de Portugal*. Vol. 4. 1. Edição, Lisboa: Estampa, 1993, p. 71-117.

¹¹ MAURO, Frédéric. *Portugal Brasil e o Atlântico: 1570-1670*. Vol. 2. Translated by Manuela Barreto. 1. Edição, Lisboa: Editorial Estampa, 1988, p. 238-240.

- ¹² LAVERY, Brian. *The Ship of the Line. Vol. 1, The Development of The Battlefleet 1650-1850*. 1. Edição, London: Conway Press, 1983, pp. 192.
- ¹³ BOUDRIOT, Jean. *The Seventy Gun Ship*. Tradução D.H. Roberts. 1. Edição, Paris : J. Boudriot, 1986, 4 Vol.
- ¹⁴ RAHN-PHILIPS, Carla. *Six Galleons for the King of Spain: Imperial Defense in the Early Seventeenth Century*. 1. Edição, London: John Hopkins University Press, 1992, p. 318.
- ¹⁵ PONA, A. Contruções Navaes no Seculo XVII. *Annaes do Clube Militar Naval XX*. 1. Edição, Lisboa: Clube Militar Naval, 1890 p. 217-223, 255-258.
- ¹⁶ BLOT, Jean-Yves e BLOT, Maria Luísa. Report on a Research in India and Portugal on the Historical Aspects of the 17th Century Portuguese Frigate Santo Antonio de Tanna Sunk in Mombasa, Kenya, November, 1697. Manuscrito. Disponível em College Station: Institute of Nautical Archaeology, 1984.
- ¹⁷ FRAGA, Tiago Miguel. *Santo António de Tanná: Story and Reconstruction*. 2007. 231 f. Dissertação (Mestre em Antropologia). Texas A&M University, College Station, 2007. p. 151.
- ¹⁸ FRAGA, Tiago Miguel. *Santo António de Tanná: story, excavation, and reconstruction*. In *The Edge of Empire: Proceedings of the Symposium held at SHA 2006, Sacramento, California*, 1. Edição, Lisboa: Caleidoscópico, 2008, p. 210.
- ¹⁹ JORDAN, Brian. Wrecked Ships and Ruined Empires: an Interpretation of the Santo Antonio de Tanna's Hull Remains Using Archaeological and Historical Data. In *Proceedings International Symposium on Archaeological of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition*, 1. Edição, Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, 2001, p. 308.
- ²⁰ FRAGA, Tiago Miguel. *Santo António de Tanná: Story and Reconstruction*. 2007. 231 f. Dissertação (Mestre em Antropologia). Texas A&M University, College Station, 2007. p. 151.
- ²¹ ESPARTEIRO, António Marques. *Três Séculos no Mar 1640-1910*. 1. Edição, Lisboa : Ministério da Marinha, 1978, Vol. 10. p. 56.
- ²² BLOT, Jean-Yves e BLOT, Maria Luísa. Report on a Research in India and Portugal on the Historical Aspects of the 17th Century Portuguese Frigate Santo Antonio de Tanna Sunk in Mombasa, Kenya, November, 1697. Manuscrito. Disponível em College Station: Institute of Nautical Archaeology, 1984. p. 42.
- ²³ BOXER, Charles. *From Lisbon to Goa, 1500-1750*. 1. Edição, London: Variorum Reprints, 1984, p. 41.
- ²⁴ BLOT, Jean-Yves e BLOT, Maria Luísa. Report on a Research in India and Portugal on the Historical Aspects of the 17th Century Portuguese Frigate Santo Antonio de Tanna Sunk in Mombasa, Kenya, November, 1697. Manuscrito. Disponível em College Station: Institute of Nautical Archaeology, 1984. p. 45.
- ²⁵ FRAGA, Tiago Miguel. *Santo António de Tanná: Story and Reconstruction*. 2007. 231 f. Dissertação (Mestre em Antropologia). Texas A&M University, College Station, 2007. p. 48.
- ²⁶ FRAGA, Tiago Miguel. *Santo António de Tanná: Story and Reconstruction*. 2007. 231 f. Dissertação (Mestre em Antropologia). Texas A&M University, College Station, 2007.
- ²⁷ SASSON, Hammo. The Sinking of the Santo António de Tanna in Mombasa Harbour. *Paideuma* Frankfurt : Frobenius-Institut vol. 28, p.106.
- ²⁸ PIERCY, Robin. Mombassa Wreck Excavation. Preliminary Report 1977. *IJNA*. Portsmouth: Nautical Archaeology Society, vol. 6, fascículo 4, p. 331-347.
- ²⁹ PIERCY, Robin. Mombassa Wreck Excavation. Preliminary Report 1977. *IJNA*. Portsmouth: Nautical Archaeology Society, vol. 6, fascículo 4, p. 331-347.
- _____. Mombassa Wreck Excavation. Second Preliminary Report, 1978. *IJNA*. Portsmouth: Nautical Archaeology Society, vol.7, fascículo 4, p. 301-319.
- _____. Mombassa Wreck Excavation. Third Preliminary Report, 1979. *IJNA*. Portsmouth: Nautical Archaeology Society, vol. 8, fascículo 4, p. 303-309.
- _____. Mombassa Wreck Excavation. Fourth Preliminary Report, 1980. *IJNA*. Portsmouth: Nautical Archaeology Society, vol. 10, fascículo 2, p. 109-118.
- ³⁰ BLOT, Jean-Yves e BLOT, Maria Luísa. Archives and Nautical Archaeology: Late 17th century Portuguese shipbuilding in India and the *fragata* Santo Antonio de Tanna. In *Fourth Centenary Volume of the Goa Archives (1595-1995)*. Goa : D.A.A.G.G, 2001, p. 104-124.
- ³¹ PIERCY, Robin. Mombassa Wreck Excavation. Second Preliminary Report, 1978. *IJNA*. Portsmouth: Nautical Archaeology Society, vol.7, fascículo 4, Figure 1.
- ³² THOMPSON, Bruce Frank Carl. The rigging of a 17th-century frigate at Mombasa, Kenya. 1988. 160 f. Dissertação (Mestre em Antropologia). Texas A&M University, College Station, 1988. Figure 9.
- ³³ OERTLING, Thomas. The Concept of the Atlantic Vessel. In *Proceedings International Symposium on Archaeological of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition*. 1. Edição, Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, 2001, p. 213-228.
- _____. Characteristics of Fifteenth- and Sixteenth-Century Iberian Ships. In *The Philosophy of Shipbuilding*. 1. Edição, Colege Station : Texas A&M University Press, 2005, p. 129-36.
- ³⁴ THOMPSON, Bruce Frank Carl. The rigging of a 17th-century frigate at Mombasa, Kenya. 1988. 160 f. Dissertação (Mestre em Antropologia). Texas A&M University, College Station, 1988. p. 26.
- ³⁵ JORDAN, Brian. Wrecked Ships and Ruined Empires: an Interpretation of the Santo Antonio de Tanna's Hull Remains Using Archaeological and Historical Data. In *Proceedings International Symposium on Archaeological of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition*, 1. Edição, Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, 2001, p. 305)
- ³⁶ FRAGA, Tiago Miguel. *Santo António de Tanná: Story and Reconstruction*. 2007. 231 f. Dissertação (Mestre em Antropologia). Texas A&M University, College Station, 2007. p. 139.
- ³⁷ BOUDRIOT, Jean. *The History of the French Frigate, 1650-1850*. Tradução by D.H. Roberts. 1. Edição, Paris: J. Boudriot, 1993, p. 416.
- ³⁸ CHAILLÉ, P. Fregate du Primeire Rang. 1686. 1 Desenho técnico. Desenho a Lápis. Colecção Museu de la Marine, Paris. GARROTE, Antonio. *Fabrica de Baseles* Transcrição Juan Taverro cood. 2008. Madrid: Centro Marítimo y Naval Castro Méndez Núñez, 1691. Figura N.

- KELTRIDGE, William. Fourth-Rate Frigate. 1684. Desenho técnico. Desenho a Lápis. Coleção Ships Plans National Maritime Museum, Greenwich.
- WINFIELD, Rif. *The 50-gun Ship*. 1. Edição, London : Chatham Publishing, 1997, p. 128.
- ³³ MENDONÇA, Henrique Lopes da. *Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI*. 1. Edição, Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1915, p. 119.
- ³⁴ VITERBO, Francisco Marques de Sousa. *Trabalhos Náuticos dos Portugueses*. 1. Edição, Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1898, 2 Vol.
- ³⁵ FONSECA, Francisco Quirino da. *Os portugueses no mar: memórias históricas e arqueológicas das naus de Portugal*. 2. Edição. Lisboa : Comissão Cultural da Marinha, 1989, p. 781.
- _____. *A arquitectura naval da época de Fernão de Magalhães*. 1. Edição, Lisboa: Empresa Nacional de Indústrias Gráficas, 1922, p. 34.
- _____. O Problema das Características dos Galeões Portugueses. *Arquivo Histórico da Marinha*. 1. Edição, Lisboa: Marinha Portuguesa, Vol. 1, fascículo 1, 1933b, p. 77- 91.
- _____. *A Caravela Portuguesa e a Prioridade Técnica das Navegações Henriquinas*. 1. Edição, Coimbra: Imprensa da Universidade, 1934, 2 Vol.
- ³⁶ BARROS, Estanislau. *Traçado e Construção das Naus Portuguesas dos Séculos XVI e XVII*. 1. Edição, Lisboa: Imprensa da Armada, 1933, p. 14.
- ³⁷ SILVEIRA MARTINS, Adolfo. *A Arqueologia Naval Portuguesa (séculos XIII-XVI)*. 1. Edição, Lisboa. Universidade Autónoma de Lisboa, 2001, p. 458.
- ³⁸ OLIVEIRA, João Braz de. *Os Navios de Vasco da Gama*, 1. Edição, Lisboa: Typ. da Academia Real das Sciencias, 1892, p. 36.
- _____. *Marinha Portuguesa no Tempo dos Franceses: Centenário da Guerra da Península*. 1. Edição, Lisboa: [s.n.], 1894, p. 23.
- _____. *Os Navios da Descoberta*, reimpressão da conferência feita em 23-11-1894 no Clube Militar Naval. 1. Edição, Lisboa: Museu e Biblioteca da Marinha, 1940, p. 46.
- ³⁹ PIMENTEL BARATA, João da Gama 1970. Introdução à Arqueologia Naval In *Estudos da Arqueologia Naval*. 2. Edição, Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda. 2. Vols.
- ⁴⁰ DOMINGUES, Francisco Contente. *Os Navios da Expansão*. 2000. 2 Vols. Tese (Doutoramento em História), Universidade de Lisboa, Lisboa, 2000.
- _____. *Arqueologia Naval Portuguesa (séculos XV e XVI): História, conceito, bibliografia*. 1. Edição, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2003, p. 85.
- _____. *Os Navios do Mar Oceano*. 1. Edição, Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004, 533.
- ⁴¹ OERTLING, Thomas. The Few Remaining Clues. In *Underwater Archaeology Proceedings for the Society for Historical Archaeology Conference*. 1. Edição, Baltimore: Society for Historical Archaeology, 1989, p. 100-103.
- _____. The Concept of the Atlantic Vessel. In *Proceedings International Symposium on Archaeological of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition*. 1. Edição, Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, 2001, p. 213-228.
- _____. Characteristics of Fifteenth and Sixteenth-Century Iberian Ships. In *The Philosophy of Shipbuilding*. 1. Edição, College Station: Texas A&M University Press, 2005, p. 129-136.
- ⁴² CASTRO, Filipe e CUSTER, Katie, eds. *The Edge of Empire. Proceedings of the Symposium held at SHA 2006, Sacramento, California*. 1. Edição, Lisboa: Caleidoscópio, 2008, p. 294.
- ⁴³ ALVES, Francisco ed. *Proceedings International Symposium on Archaeological of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition*. 1. Edição, Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, 2001, p. 463.
- ⁴⁴ JORDAN, Brian. Wrecked Ships and Ruined Empires: an Interpretation of the Santo Antonio de Tanna's Hull Remains Using Archaeological and Historical Data. In *Proceedings International Symposium on Archaeological of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition*. 1. Edição, Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, 2001, p. 301-316.
- ⁴⁵ CASTRO, Filipe. In Search of Unique Iberian Ship Design Concepts. *Historical Archaeology*. Germantown: Society for Historical Archaeology, vol. 42, fascículo 2, p. 63-87.
- ⁴⁶ ESPARTEIRO, António Marques. *Três Séculos no Mar 1640-1910*. 1. Edição, Lisboa: Ministério da Marinha, 1987, 32 Vol.
- ⁴⁷ PEDROSA, Fernando Gomes. *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar*. 1. Edição, Lisboa: Academia de Marinha, 1997, p. 407.
- MATOS, Luís Jorge Semedo de. *Presença Naval Portuguesa No Oriente*. 1. Edição Lisboa: Academia de Marinha, 2007.
- MONTEIRO, António Saturnino. *A evolução do pensamento naval português*. 1. Edição, Lisboa: Academia de Marinha, 1993, p. 29
- ⁴⁸ PEREIRA, José António Rodrigues *Marinha Portuguesa: Nove Séculos de História*. 1. Edição, Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, 2010, p. 643.
- ⁴⁹ LEITÃO, Manuel e SIMÕES, Ferdinando. *Fragata D. Fernando II e Glória: Restauo e Recuperação*. 1. Edição, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2002, p. 302.
- FRAGA, Tiago Miguel. *Santo António de Tanná: Story and Reconstruction*. 2007. 231 f. Dissertação (Mestre em Antropologia). Texas A&M University, College Station, 2007.
- ⁵⁰ BOUDRIOT, Jean. *The History of the French Frigate, 1650-1850*. Tradução by D.H. Roberts. 1. Edição, Paris: J. Boudriot, 1993, p. 416.
- ⁵¹ GARDINER, Robert. *The First Frigates*. 1. Edição, Londres: Conway Maritime Press, 1992, p. 127.
- LAVERY, Brian. *The Ship of the Line. Vol. 1, The Development of The Battlefleet 1650-1850*. 1. Edição, London: Conway Press, 1983, p. 192.
- LAVERY, Brian. *The Ship of the Line. Vol. 2, Design, Construction and Fittings*. 1. Edição, London: Conway Press, 1984, p. 192.
- ⁵² Arq. de Simancas,1611 Sec. Provinciales VII Cód 1472.

*A furore Normannorum libera nos, Domine: a invasão dos vikings à Inglaterra de Alfred, o Grande (século IX)**

Isabela Dias de Albuquerque

É mestre em História Comparada pela UFRJ e graduada e licenciada em História pela UFF. Atualmente, é tutora no consórcio Cecierj/Cederj no curso de Formação Continuada em História.

RESUMO

Este artigo procura identificar como ocorreu a presença dos *vikings* na Inglaterra, a partir do século IX. Para tanto, analisaremos quais as motivações dos escandinavos em se lançarem aos mares e à conquista de novas terras dentro da Europa cristã. A fim de que possamos traçar melhor como se deu a convivência entre os habitantes anglo-saxões da ilha e os recém-chegados, analisaremos a *Danelaw* enquanto um espaço de interação.

PALAVRAS-CHAVE: migrações escandinavas, Inglaterra medieval, *vikings*

ABSTRACT

This article intends to identify how the presence of the vikings in England occurred from the 9th century. Therefore we will analyze which were the motivations of scandinavians in launching into the seas and to the conquest of new lands inside christian Europe. In order to trace how companionship developed between Anglo-saxon inhabitants of the island and the new comers, we will analyze Danelaw as a space of interaction.

KEYWORDS: scandinavian migrations, medieval England, vikings

O CONTEXTO DAS MIGRAÇÕES ESCANDINAVAS (SÉCULO VIII/IX)

Os povos de origem escandinava, comumente chamados de *vikings*, entre os séculos VIII-X, migraram para diversas regiões da Europa cristã, espalhando medo e causando terror por onde passavam. Suas incursões foram mais numerosas no Norte da França e na Inglaterra, e em ambos territórios eles também conseguiram se fixar.

Documentações cristãs como, por exemplo, os *Annales Bertiniani* (Anais de São Bertin), escritos no século IX, e os *Annales Vedastini* (Anais de São Vaast), do século X, expressam com detalhes o horror que esses povos causavam em suas *raids*. Os *vikings* eram conhecidos ainda por não pouparem de saques nem mesmo abadias e igrejas, porque não eram cristãos, e isso corroborava para espalhar ainda mais sua fama de guerreiros cruéis.

A partir do século VIII, a Europa viveu sua última grande leva de migrações, desde os tempos em que Roma ainda se organizava como Império. Povos de origem germânica, oriundos do Norte da Europa – mais especificamente da Escandinávia – deslocaram-se motivados

* Artigo recebido em 1 de maio de 2013 e aprovado para publicação em 17 de maio de 2013.



por fatores distintos. Apesar de denominá-los *vikings*, os povos da Escandinávia eram identificados por diferentes vocábulos, de acordo com a região: nas fontes de origem latina, os francos utilizavam *normann* – homens do norte – ou daneses, enquanto os ingleses preferiam daneses ou pagãos.¹

Não se sabe ao certo a procedência do termo *viking*, mas especula-se que sua utilização passou a ser mais recorrente a partir do século XIX. A origem da palavra está provavelmente ligada à palavra *vik* (baía) em nórdico antigo.² No contexto anglo-saxão do século VII, o vocábulo também aparece vinculado a atividades marítimas, em especial à pirataria, o que legou, mais tarde, a fama dos *vikings* de navegadores voltados muitas vezes para o saque.³ Em outras palavras, *vikings* eram primeiramente vistos como navegadores e em geral associados como piratas.

Apesar de identificarmos maior presença dos povos de origem escandinava a partir do século VIII/IX na Europa cristã, sabemos, tanto por meio de fontes documentais quanto por dados arqueológicos, que seu contato com Roma, por exemplo, data do século I. Os romanos não ocuparam a região da Escandinávia, bem como nunca tentaram conquistar estes povos, provavelmente porque as terras eram muito distantes e porque estes não representavam propriamente um perigo para as fronteiras do Império. Entretanto, o contato entre romanos e escandinavos foi relativamente regular, sobretudo no que diz respeito às trocas mercantis.

Entre os produtos mais importados, provenientes do mundo romano, pelos escandinavos, encontrávamos seda e outros têxteis, temperos e também vinho. Já os principais bens que os escandinavos exportavam para os romanos eram peles variadas, principalmente de foca. Escravos também eram um bem extremamente valioso que circulava entre regiões do Império e a Escandinávia.⁴

Em relação aos aspectos religiosos, sabemos que os escandinavos cultuavam diversos deuses e, apesar de estes apresentarem uma estrutura muito similar aos dos germanos descritos por Tácito (55-120), seus nomes costumam ser diferentes. Mui-

to embora tratemos dos aspectos religiosos dos escandinavos enquanto grupo, cabe ressaltar que não se tratava de um sistema unificado e/ou organizado, muito embora houvessem locais para cultos e altares.⁵ De acordo com Davidson, os deuses cultuados pelos nórdicos não eram exclusivos. Podemos identificá-los, sob outros nomes entre outros povos germânicos da primeira e da segunda geração das invasões, como por exemplo, visigodos e os anglo-saxões. O próprio Odin teria se desenvolvido “a partir de conceitos anteriores, comuns entre os germânicos do continente”⁶, e seria equivalente a Wodan ou Wotan.

É bastante comum também associarmos os *vikings* no imaginário popular a grandes navegadores e, de fato, eles o eram. Apesar de a tradição da construção naval escandinava não ser muito distinta das de outros povos do Norte da Europa – como anglos, saxões e frísios, por exemplo –, evidências arqueológicas apontam que navios *vikings* eram mais leves e mais velozes.⁷ A navegação era muito importante para esses grupos, pois os assentamentos escandinavos estavam localizados próximos ao mar. Nenhuma dessas regiões era montanhosa, o que só corrobora a nossa hipótese de que a navegação desenvolvia um papel central na vida na Escandinávia durante os primeiros tempos medievais. Além dessa importância geográfica, possuir embarcações era um sinal também de distinção social e quanto mais adornada esta fosse, maior o prestígio que seu dono possivelmente possuía.

Os *vikings* construíram diferentes navios, de pescueiros a dracares⁸, este último considerado um dos símbolos da Era Viking. Tendo em vista a importância que as embarcações e a navegação possuíam na vida dos escandinavos, suas lideranças muitas vezes escolhiam ser enterrados juntos com seus navios,⁹ conforme atesta também a arqueologia.

As viagens marítimas eram realizadas normalmente durante do dia, a uma distância segura da costa – longe o suficiente para evitar possíveis ataques em terra, mas também perto o bastante para terem locais em terra como referência. Outro pon-

to importante é que os escandinavos dos primeiros tempos medievais não utilizavam instrumentos de navegação, mas isso não impediu que transitassem por áreas que não conheciam. Quando navegavam em águas desconhecidas, por exemplo, procuravam valer-se de experiências anteriores e conselhos de navegadores que já haviam passado por aquela região.¹⁰

Entretanto, nem sempre os escandinavos navegavam próximos à costa e poderiam destinar suas embarcações, muitas vezes, por dias sem saber onde estavam. A fim de que não se perdessem, procuravam manter-se na mesma direção o máximo de tempo que pudessem, observando as aves como um método de navegação, para saberem se estavam próximos da terra ou não.

AS MIGRAÇÕES ESCANDINAVAS

Historiadores tem revisto nas últimas décadas quais os motivos que levaram os povos da Escandinávia a migrarem e, posteriormente, fixarem-se em algumas áreas da Europa cristã, mas isso ainda é passível de muitas discussões. Atualmente, os pesquisadores têm dado preferência a utilizar o termo migrações em vez de invasões, pois estamos diante de um evento no qual pessoas se deslocam, modificando não apenas os locais para os quais se destinam, como os de onde partiram também.¹¹ Outro ponto que merece destaque também é que estes eventos não ocorreram em um único momento, mas ao longo de décadas, sobretudo no caso da Inglaterra.

A primeira teoria a ser postulada para o deslocamento das populações de origem escandinava foi a do aumento populacional. Segundo esta, a população teria aumentado a tal ponto que ficaram faltando terras, o que gerou uma pressão demográfica e consequentemente a busca por outros locais para se fixarem. Entretanto, esta teoria não é aplicável para todas as regiões da Escandinávia, mas apenas para a parte ocidental da Noruega, onde havia poucas terras férteis cultiváveis. Somando-se a isso, a maioria dos *vikings* da primeira geração não estava à procura de terras para se fixar, mas de riqueza e pilhagem,

o que fazia com que logo em seguida deixassem a região atacada. Outro fator que corrobora para não sustentar tal postulado é que a população da Escandinávia não era também tão numerosa assim a ponto de demandar uma saída em massa.¹²

Outra teoria para as migrações centra-se na expansão comercial no Norte da Europa. No final do século VII, intensificou-se o contato entre a Inglaterra e o continente, o que ajudou a desenvolver centros relativamente grandes para a época, tais como Londres, York, Dorestead (no estuário do Reno) e Quentovic (atual Étapes-sur-Mer, no Norte da França). As regiões da Escandinávia e do Báltico desenvolveram-se devido a esse intercâmbio, particularmente, por suas peles, com elevado valor na Europa ocidental, e pelo âmbar.¹³

Sawyer relacionou esse contato com o interesse comercial ao seguinte:

The commercial links between northern and western Europe had consequences that in their turn prepared the way for the Viking raids (...) their contacts with western merchants enabled Scandinavians to learn about Europe's wealth and about the conflicts between, and within, European kingdoms from which they were later able to profit.¹⁴

Como podemos depreender pelo trecho acima, os escandinavos não estavam alheios ao que se passava na Europa cristã, fora da Escandinávia, pois não estavam isolados como muitas vezes somos levados a pensar. A possibilidade de lucro a partir desses contatos, fossem eles amistosos ou não, só fez com que o interesse pela Europa ocidental aumentasse.

Há ainda duas outras teorias que merecem destaque, pois nos ajudam a explicar as distintas motivações para as migrações: a expansão dos reis daneses e os conflitos nos reinos europeus.

A partir do século IX, os reis daneses iniciam sua expansão em torno das regiões de Skagerrak¹⁵ e Kattegat¹⁶, a fim de submeter senhores de terra menores. Aqueles que não conseguissem resistir e não quissem

se manter sob domínio dos daneses poderiam recorrer ao exílio, uma proposta mais atrativa, na qual poderiam reunir fama e riqueza ou liderar essas incursões.¹⁷ Quando não se submetiam ao comando, após conquistados, os antigos senhores de terra na Escandinávia recorriam ao exílio. Dentro dessa perspectiva estava o que Wilson chamou de espírito de aventura¹⁸, tendo em vista que esta era uma maneira de enriquecer por meio da guerra, a partir do butim, conquistando também fama e glória das batalhas. Os escandinavos julgavam melhor e mais importante sair em busca de riqueza fora da Península, se fosse o caso, a se submeter a alguém de condição mais elevada.

Como grandes conquistadores dos mares no período medieval, os escandinavos foram responsáveis ainda pela colonização da Islândia – iniciada no século IX pelos noruegueses – e, a partir desta, continuaram a empreitada com a ocupação da Groenlândia, também no mesmo século. Contudo, sua participação nos mares não se encerrou por aí, pois foram responsáveis também pela tentativa de estabelecer assentamentos na porção Norte da América, no atual Canadá, na Ilha de Terra Nova (*Newfoundland*).¹⁹

As primeiras incursões *vikings* no século IX concentraram-se em duas regiões: parte sudeste do Mar do Norte e na costa do Canal da Mancha. Algumas vezes, as dificuldades enfrentadas pelos escandinavos em posteriormente conquistar essas regiões fizeram com que estes se deslocassem para áreas não muito organizadas política e militarmente, como a Irlanda, por exemplo.

Os conflitos entre as lideranças guerreiras na Europa, tanto na Inglaterra quanto na França, tornaram também o ambiente propício para que os escandinavos adentrassem estes territórios. Em 841, após a morte de Luís, o Piedoso, seus filhos iniciaram uma guerra uns contra os outros pela ocupação do trono no Reino Franco. Com este desguarnecido, os *vikings* perceberam que não seria difícil pilhar, mosteiros e cidades, a partir de rios navegáveis.²⁰ Outro exemplo foram os bretões da Cornualha, em 838, que receberam *vikings* para ajudá-los na luta contra Wessex, um dos reinos anglo-saxões.

Como podemos identificar, não há apenas um motivo que impulsionou e tornou possível o deslocamento de populações escandinavas. O interesse econômico dos *vikings* nos reinos europeus cristãos, as disputas das lideranças dentro da Escandinávia e a possibilidade de se aproveitarem dos conflitos na Europa ocidental e de lucrarem com eles compõem o nosso quadro explicativo dos fatores que corroboraram para as migrações danesas, entre os séculos IX e XI.

A PRESENÇA ESCANDINAVA NA EUROPA CRISTÃ: O CASO DA INGLATERRA ALFREDIANA (SÉCULO IX)

A melhor documentação em que encontramos informações sobre as incursões *vikings* na Inglaterra são as *Crônicas Anglo-Saxãs*, normalmente utilizadas na forma inglesa *The Anglo-Saxon Chronicles*. As *Crônicas* são uma convenção adotada entre os pesquisadores para designar uma série de manuscritos produzidos e compilados em diferentes regiões da Inglaterra, entre os séculos IX-XI, tanto em latim quanto em inglês antigo. Organizados normalmente em oito manuscritos²¹, não há uma padronização dos eventos narrados por cada uma delas. De autoria desconhecida, os cronistas – que poderiam ser clérigos ou leigos – não relatam os acontecimentos de maneira objetiva, mas de diferentes formas, segundo seus pontos de vista.

Os manuscritos diferem uns dos outros também quanto a algumas informações locais, relativas às regiões nas quais cada um foi produzido. Utilizamos neste trabalho o MS A (*The Parker Chronicle*), escrito em inglês antigo, pelo fato de ser considerado a narrativa mais completa em relação aos eventos durante a ascensão do reino de Wessex.

As investidas escandinavas aterrorizavam camponeses e depunham dinastias de seus tronos. No caso específico da Inglaterra, os primeiros ataques foram ao mosteiro de Lindisfarne, em junho de 793, na costa da Northumbria. Seguiram-se a estes outros ataques também a mosteiros, como em Iona, na Escócia, e Whitby, no norte da In-

glaterra. Nas *Crônicas*, encontramos diversas referências às incursões *vikings*, não só em território inglês, como também em outras regiões da Europa, como a França, por exemplo. Sobre o ataque de Lindisfarne, segue o trecho abaixo:

This year came dreadful fore-warnings over the land of the Northumbrians, terrifying the people most woefully: these were immense sheets of light rushing through the air, and whirlwinds, and fiery, dragons flying across the firmament. These tremendous tokens were soon followed by a great famine: and not long after, on the sixth day before the ides of January in the same year, the harrowing inroads of heathen men made lamentable havoc in the church of God in Holy-island, by rapine and slaughter.²²

Como podemos identificar, o ataque a Lindisfarne foi descrito como uma espécie de prenúncio – seguido de raios, turbilhões e dragões cortando o céu. O documento em questão serve para ilustrar a descrição do medo que os ataques escandinavos representavam para os ingleses.

Alguns grupos pequenos tinham como objetivo apenas o saque e, posteriormente, retornar para a Escandinávia. Entretanto, não demorou para que começassem a se interessar em permanecer mais tempos nos territórios invadidos, podendo, inclusive, fixarem-se nestes.

De acordo com as *Crônicas*, os ataques *vikings*, que nesta documentação eram chamados de pagãos, eram muito esparsos e só passaram a ser mais constantes por volta de 835, dessa vez na parte sul da ilha. O silêncio na documentação sobre esses ataques durante o primeiro quarto do século IX sugere que os ingleses não teriam sido muito incomodados pelos escandinavos nesse período.

No ano de 851, uma frota de 350 navios adentrou o estuário do Tâmis, saqueou Londres e derrotou o Rei Beorthwulf, da Mercia.²³ Na visão de Richards, professor do Departamento de Arqueologia da Universi-

dade de York, devemos tomar alguns cuidados com os números fornecidos pelas *Crônicas*, pois eles tendem a ser exagerados. Como os ingleses estavam sendo invadidos, era normal que eles tendessem a aumentar o número dos invasores.²⁴

De acordo com ASC, por volta de 865/6, um grande exército (*micel here*, em inglês antigo) chegou a East Anglia, provavelmente vindo da Escandinávia, muito embora exista a possibilidade de que fosse composto também de *vikings* com base no continente ou na Irlanda.

The annals in the *Anglo-Saxon Chronicles* afford a good sense of the course of the army's campaign in the late 860's, as it moved from East Anglia into Northumbria in 866, from Northumbria into Mercia in 867, and back into Northumbria in 868, before returning via Mercia to East Anglia in 869.²⁵

A movimentação dos escandinavos, de acordo com as datas das *Crônicas*, era constante, passando por diferentes regiões da Inglaterra. A Northumbria foi o primeiro reino a cair nas mãos dos invasores e onde assentamentos e a cultura escandinava estabeleceram suas raízes, dando origem, mais tarde, ao reino de York, o qual resistiria ao domínio de Wessex até o ano de 954, quando seu último rei de origem escandinava Eric *Bloodaxe* (Machado Sangrento) morreu.²⁶

Este exército não se fixou em East Anglia, mas se deslocou por duas outras regiões: Mercia e Northumbria. Após retornarem a East Anglia em 869, os escandinavos mataram o Rei Edmund, estabelecendo um sistema de governo próprio. Foi a partir da conquista da região em questão que os *vikings* iniciaram suas ofensivas a um dos reinos mais ricos da Inglaterra: Wessex.

Entretanto, os ingleses não estavam tão despreparados assim no momento da chegada dos escandinavos à Inglaterra, tendo em vista o número de fortificações já existentes. O que representava um grande diferencial para a vitória dos daneses residia na rapidez dos ataques.²⁷ Com um grupo considerável de guerreiros e se utilizando dos es-

tuários dos rios, tais como o Tâmis, ao sul, e o Humber, ao norte, os *vikings* puderam, com relativa facilidade, adentrar as cidades mais distantes do litoral, sem que estas estivessem esperando o ataque.



Mapa da Inglaterra durante a Heptarquia

O REINADO DE ALFRED DE WESSEX E A DANELAW

Alfred foi rei de Wessex entre os anos 871 e 899. Nascido em Wantage, no atual condado de Oxfordshire, em 849 – muito embora essa informação ainda seja passível de discussões –, era o quinto filho do rei Æthelwulf (839-858) com sua primeira esposa Osburh. Quando assumiu o trono, em 871, seus irmãos Æthelstan, Æthelbald (858-860), Æthelberth (860-865) e Æthelred (865-871) já estavam mortos. Este último foi morto em combate contra os *vikings*.

O período alfrediano (871-899) pode ser identificado pela iniciativa do governante no incentivo à produção literária. A corte de Alfred era marcada por letrados que se dedicavam à produção de textos, e não havia apenas homens de origem angla ou saxã, mas também francos, frísios, irlandeses, bretões e escandinavos, por exemplo.²⁸

Foi no ano de 871 que as primeiras investidas dos daneses a Wessex começaram. Neste mesmo ano, os ingleses travaram sua primeira batalha contra os escandinavos em Reading, no vale do Tâ-

misa, e, além de não terem conseguido conter o avanço escandinavo, as baixas dos saxões do oeste foram muitas, incluindo a do seu rei, Æthelred (865-871).

A partir de 873/4, o “grande exército” – identificado nas *Crônicas* como *mycel here*, comandado por Halfdan, irmão de Ivar, uniu-se a um “grande exército de verão” (*mycel sumorlida*), atuando concomitantemente em Mercia. No ano de 875, entretanto, estes dois exércitos dividiram-se: Halfdan foi em direção ao norte e retornou para York, enquanto o exército de verão permaneceu em Mercia, sob o comando de Guthrum.²⁹

Alfred sucedeu seu irmão em abril do mesmo ano como rei de Wessex e possuía a difícil tarefa de conter o avanço escandinavo. Entre os anos 875 e 878, Wessex esteve sob a constante ameaça de invasão dos daneses, tendo em vista que seu líder, Guthrum, controlava East Anglia e Mercia, regiões fronteiriças ao reino dos saxões do oeste.

No ano de 878, os saxões do oeste sob a liderança de Alfred conseguiram derrotar Guthrum, na batalha de Edington, o primeiro e um dos maiores marcos da vitória dos ingleses contra os escandinavos. Após ter sido derrotado, Guthrum fez a paz com Alfred, aceitando deixar Wessex, e foi batizado com o nome de Æthelstan. Entre 878 e 886 Alfred e Guthrum, por meio de uma paz formal, firmaram um acordo que delimitou as fronteiras de ambos, bem como suas esferas de influência.³⁰

A vitória dos saxões do oeste em Edington foi de fundamental importância para conter o avanço escandinavo na Inglaterra. Após esse episódio, Wessex passou a comandar o processo de retração das conquistas danesas, conseguindo inclusive recuperar territórios, que posteriormente ficaram sob seu comando, tais como Mercia e Northumbria.³¹

A partir do momento em que escandinavos e ingleses eram impelidos à convivência na ilha, delimitou-se uma divisão, que ficou conhecida como *Danelaw*. Essa região correspondia a uma faixa de terra que abrangia a área de Yorkshire, East Anglia e a parte central e oriental das *Midlands*.³² Muito embora não houvesse uma precisão no que tange à

divisão da terra, a importância da *Danelaw* está no fato de, mais tarde, dividir quais as áreas na Inglaterra eram tipicamente inglesas e quais eram de influência escandinava.

The *Danelaw* receives its earliest implicit recognition in an undated treaty between Alfred and Guthrum (d. 890). Each recognised the territorial rights of the other and gave equal legal value, or *wergild*, to both Dane and Englishman. Part of its purpose was to provide protection for Englishmen of free status who fell under the authority of Guthrum and 'the army', whose own customary law was already affecting land-rights.³³

Dessa forma, o objetivo da *Danelaw* era delimitar onde cada liderança poderia atuar, bem como garantir a proteção de homens livres daneses, caso estivessem em território comandado pelos ingleses e vice-versa. O uso da terminologia étnica (*dane*) não indica, portanto, que essas áreas eram apenas compostas por daneses, mas que os governantes dessa região eram de origem escandinava. O termo *Danelaw* aparece nos regis-

tros pela primeira vez c. 1008 e era utilizada em códigos legais ao longo dos séculos XI e XII, a fim de distinguir regiões tipicamente danesas, em oposição àquelas sob influência de Wessex e Mercia.³⁴

Podemos observar também que no período das migrações escandinavas as diferenças regionais tenderam a diminuir, pois toda a comunidade inglesa acabava por enxergar os *vikings* como um inimigo comum.

É importante ressaltarmos ainda que, ao mesmo tempo em que houve a marcação da diferença entre escandinavos e ingleses, houve também algumas assimilações, principalmente no que diz respeito à língua. Outra questão importante foram as uniões entre ingleses e escandinavos, como uma forma destes galgarem posições sociais mais elevadas.³⁵ Esse processo, no século XI, leva-nos a falar dessas regiões de assentamentos escandinavos como áreas anglo-escandinavas.

A *Danelaw* representava, portanto, um espaço de interações em que é possível perceber melhor como as relações entre ingleses e escandinavos ocorrem, a fim de que possamos rastrear as identidades de ambos os grupos. Apesar de nos utilizarmos dessas denominações identitárias – ingleses, anglo-saxões, escandinavos, *vikings*, daneses – como uma forma de conceituarmos nossos protagonistas, na realidade isso não acontece de maneira assim tão sistemática.

Durante a Antiguidade e a Idade Média, não se tinha muito clara a noção de pertença a um grupo étnico específico. No processo de formação dos reinos germânicos, por exemplo, não havia homogeneidade, como muitas vezes os próprios nomes sugerem – Reino Franco, Reino Visigodo, Reino Vândalo. As disputas por territórios não ocorriam devido a diferenças culturais ou étnicas, propriamente, pois os habitantes desses reinos recém-formados não distinguiam claramente os termos étnicos, políticos e territoriais, mas muito mais por uma rivalidade entre a aristocracia.³⁶

No caso específico dos povos na Idade Média, é importante que não percamos de vista o processo histórico que constituiu suas identidades, pois este não é natural, como muitas vezes somos impelidos a pen-



Mapa *Danelaw*

sar. As elites possuem um papel importante nessa empreitada e, apesar de vermos referência em documentos medievais a povos (*Lex Visigothorum*, *Regnum Francorum*, *Gens Anglorum*), há uma diversidade de povos dentro de seus domínios.

Diversos desses reinos não constituíam, nem mesmo em suas elites, cerca de 1% do grupo étnico ao qual diziam pertencer. Portanto, o grupo étnico foi pensado e construído a partir do discurso, como uma estratégia política. A polietnia, que era uma realidade a essa época, foi transformada em unidade com o nome dos reinos (Reino dos Visigodos, Reino dos Vândalos, Reino dos Burgúndios, Reino dos Francos, etc.)³⁷ e a adoção de uma Inglaterra anglo-saxã faz parte deste contexto. A própria *Danelaw* é uma expressão dessa construção, pois, apesar da referência danesa ao território, isto significa que era governado por eles, mas não que seus habitantes eram todos de origem escandinava.

CONCLUSÃO

Como podemos depreender pelos argumentos expostos ao longo do texto, os *vikin-*

gs desempenharam um papel fundamental no processo de formação da Inglaterra, no século IX/X, juntamente com a matriz anglo-saxã. As diferenças entre ambos os grupos geraram desde conflitos, durante as tentativas de saque e repartição dos espólios da ilha, até negociações mais amistosas que prezavam pelo convívio entre os dois grupos.

Navegadores habilidosos, os escandinavos utilizaram-se dos elementos disponíveis no que tange aos conhecimentos da navegação da época, a fim de não apenas limitarem-se à costa europeia, mas também a áreas mais longínquas, como Groenlândia e até mesmo o atual Canadá.

Durante o período alfrediano, dentro desse processo de contato entre ingleses e escandinavos, estes se revezaram entre razias esparsas e constantes, chegando até a se fixarem em território inglês, estabelecendo novos limites para a atuação de ambos na ilha, como no caso da *Danelaw*. Entretanto, muito embora tendamos a classificar esses povos enquanto categorias muito bem marcadas, as identidades nem sempre estiveram tão bem delimitadas quanto costumamos imaginar.

REFERÊNCIAS

Fontes

The Anglo-Saxon Chronicles. Capturado de <http://omacl.org/Anglo/> em maio de 2011.

Bibliografia

ABELS, Richard. *Alfred the Great: War, Kingship and Culture in Anglo-Saxon England*. Harlow: Longman, 1998.

DAVIDSON, H.R. Ellis. *Deuses e mitos do Norte da Europa*. São Paulo: Madras, 2004.

DURHAM, Keith, HARRISON, Mark & HEATH, Ian. *The Vikings: voyageurs of discover and plunder*. Wellingborough: Osprey Publishing, 2006.

GEARY, Patrick. *O mito das nações: a invenção do nacionalismo*. Cambuci: Conrad Livros, 2005.

HADLEY, D.M. Viking and native: re-thinking identity in the Danelaw. In: *Early Medieval Europe*. Blackwell Publishers Ltd, 2002.

HINDLEY, Geoffrey. *A brief history of the Anglo-Saxons. The beginnings of the English nation*. London: Robinson, 2006.

LAPIDGE, Michael, BLAIR, John, KEYNES, Simon and SCRAGG, Donald. *The Blackwell Encyclopedia of Anglo-Saxon England*. Oxford: Blackwell Publishing, 2008.

NEVEUX, François. *A brief history of the Normans: the conquests that changed the face of Europe*. London: Robinson, 2008.

POHL, Walter. *The construction of ethnic communities*. Leiden: Brill, 1998.

RICHARDS, Julian D. *Viking Age England*. Stroud: The History Press, 2010.

SAWYER, Peter. *The Oxford Illustrated History of the Vikings*. Oxford: Oxford University Press, 2011.

WILLIAMS, Ann. *Kingship and Government in pre-Conquest England: (500-1066)*. London: Macmillan Press LTD, 1999.

WILSON, David. *The Vikings and their Origins: Scandinavia in the First Millennium*. London: Thames and Hudson, 1970.

¹ SAWYER, Peter. The Age of the Vikings, and Before. In: *The Oxford Illustrated History of the Vikings*. Oxford University Press, 2011. p. 2.

² RICHARDS, Julian D. *Viking Age England*. Stroud: The History Press, 2010. p. 10.

³ NEVEUX, François. *A brief history of the Normans: the conquests that changed the face of Europe*. London: Robinson, 2008.

⁴ WILSON, David. *The Vikings and their Origins: Scandinavia in the First Millennium*. London: Thames and Hudson, 1970.

⁵ SØRENSEM, Preben M. Religions Old and New. In: *The Oxford Illustrated History of the Vikings*. Oxford: Oxford University Press, 2011. p. 213.

⁶ DAVIDSON, H.R. Ellis. *Deuses e mitos do Norte da Europa*. São Paulo: Madras, 2004. p. 44. Dentre as deidades mais famosas no panteão nórdico encontramos: Odin (deus da poesia, mestre da magia; possuía um grande poder e conhecimento. Era também o deus da guerra, e aqueles que o seguiam que morriam em batalha juntavam-se a ele no *Valhalla*); Thor (um deus mais popular, embora não tão poderoso quanto Odin. Seu nome está associado ao trovão e ele era extremamente forte. Sua mãe é Jörd e seu pai, Odin. Seu martelo (*Mjollnir*) era um símbolo muito popular entre os amuletos) e Njord (deus dos mares, do vento e da fertilidade. Era pai de Freya, deusa do amor, e Frey).

⁷ BILL, Jan. Ships and seamanship. In: *The Oxford Illustrated History of the Vikings*. Oxford: Oxford University Press, 2011. p. 182.

⁸ Dracares eram típicos navios *vikings*, com remos e velas. Utilizado tanto para conquistas quanto para o comércio, esse tipo de embarcação era comum pela cabeça de dragão em sua proa. Poderia ser usado ainda para a navegação em águas profundas e em águas rasas.

⁹ DURHAM, Keith, HARRISON, Mark & HEATH, Ian. *The Vikings: voyageurs of discover and plunder*. Wellingborough: Osbrey Publishing, 2006. p. 142.

¹⁰ BILL, Jan. Ships and seamanship. In: *The Oxford Illustrated History of the Vikings*. Oxford: Oxford University Press, 2011. p. 197.

¹¹ NEVEUX, François. *A brief history of the Normans: the conquests that changed the face of Europe*. London: Robinson, 2008. p. 24.

¹² NEVEUX, François. *Op. cit.* p. 25.

¹³ SAWYER, Peter. The Age of the Vikings, and Before. In: *The Oxford Illustrated History of the Vikings*. Oxford: Oxford University Press, 2011. p. 4.

¹⁴ SAWYER, Peter. *Op. cit.* p. 7. "As ligações comerciais entre a Europa do norte e ocidental tiveram consequências que posteriormente prepararam o caminho para as incursões *vikings*. (...) seus contatos com mercadores ocidentais tornaram possível aos escandinavos aprender sobre as riquezas da Europa e seus conflitos entre e com os reinos europeus, em cima dos quais eles puderam, mais tarde, lucrar." (tradução livre)

¹⁵ Estreito que liga a costa sudeste da Noruega à costa sudoeste da Suécia, com a península da Jutlândia, na Dinamarca.

¹⁶ Conexão da Escandinávia com o Mar Báltico.

¹⁷ SAWYER, Peter. The Age of the Vikings, and Before. In: *The Oxford Illustrated History of the Vikings*. Oxford: Oxford University Press, 2011. p. 8.

¹⁸ WILSON, David. *The Vikings and their origins: Scandinavia in the First Millenium*. London: Thames and Hudson, 1970. p. 47.

¹⁹ RAFNSSON, Sveinbjörn. The Atlantic Islands. In: *The Oxford Illustrated History of the Vikings*. Oxford: Oxford University Press, 2011. p.119.

²⁰ SAWYER, Peter. The Age of the Vikings, and Before. In: *The Oxford Illustrated History of the Vikings*. Oxford: Oxford University Press, 2011. p. 9.

²¹ Os manuscritos da ASC são: 39 (MS. A, conhecido também como *The Parker Chronicle*), 188 (MS. B), 191 (MS.C), 192 (MS.D), 346 (MS.E, conhecido também como *The Peterborough Chronicle*), 148 (MS. F) , 180 (MS.G) e 150 (MS.H). KEYNES, Simon. Anglo-Saxon Chronicle. In: LAPIDGE, Michael, BLAIR, John, KEYNES, Simon and SCRAGG, Donald. *The Blackwell Encyclopaedia of Anglo-Saxon England*. Oxford: Blackwell Publishing, 2008.

²² *The Anglo-Saxon Chronicles*. Capturado de <http://omacl.org/Anglo/> em maio de 2011. "Neste ano, ocorreu um terrível prenúncio na terra dos northumbrianos, aterrorizando, mui lamentavelmente, as pessoas: foram imensos raios cortando os céus e turbilhões ferozmente, dragões voando pelo firmamento. Estes sinais foram logo seguidos de uma grande fome: e não muito depois, no sexto dia antes dos idos de janeiro, no mesmo ano, as angustiantes invasões de pagãos fizeram uma lamentável devastação na igreja de Deus, na Santa Ilha, saqueando e matando." (Tradução livre)

²³ HINDLEY, Geoffrey. *A brief history of the Anglo-Saxons. The beginnings of the English nation*. London: Robinson, 2006. p. 185.

²⁴ RICHARDS, Julian D. *Viking Age England*. Stroud: The History Press, 2010. p 26.

²⁵ KEYNES, Simon. The Vikings in England (c.790-1016). In: SAWYER, Peter. *The Oxford Illustrated History of the Vikings*. Oxford: Oxford University Press, 2011. p. 54. "Os anais nas *Anglo-Saxon Chronicles* dão-nos uma boa noção do curso da campanha do exército na década de 60 do século IX, enquanto se movia de East Anglia para Northumbria, em 866, da Northumbria para Mercia, em 867, da volta a Northumbria em 868, antes de retornar para East Anglia, via Mercia, em 869." (Tradução livre)

²⁶ ABELS, Richard. *Alfred the Great: War, Kingship and Culture in Anglo-Saxon England*. Harlow: Longman, 1998. p. 117.

²⁷ WILLIAMS, Ann. *Kingship and Government in pre-Conquest England: (500-1066)*. London: Macmillan Press LTD, 1999. p. 69.

²⁸ HINDLEY, Geoffrey. *A brief history of the Anglo-Saxons. The beginnings of the English nation*. London: Robinson, 2006. p. 215.

²⁹ WILLIAMS, Ann. *Op. cit.* p. 70.

³⁰ WILLIAMS, Ann. *Op. cit.* p. 71.

³¹ HINDLEY, Geoffrey. *A brief history of the Anglo-Saxons. The beginnings of the English nation*. London: Robinson, 2006. p. 198.

³² HIGHMAN, N.J. Danelaw. In: LAPIDGE, Michael, BLAIR, John, KEYNES, Simon and SCRAGG, Donald. *The Blackwell Encyclopedia of Anglo-Saxon England*. Oxford: Blackwell Publishing, 2008. p.136.

³³ HIGHMAN, N.J. Danelaw. *Op. cit.* p.136. "Danelaw recebe seu reconhecimento mais antigo implícito a partir de um tratado sem data entre Alfred e Guthrum (m.890). Cada um reconhecia os direitos territoriais do outro e dava valor legal igual, ou *wergild*, para ambos daneses ou ingleses. Parte desse acordo foi para providenciar proteção para os ingleses livres que caíssem sob a autoridade de Guthrum e do 'exército', cujo próprio direito consuetudinário já afetava os direitos da terra." (Tradução livre)

³⁴ HADLEY, D.M. Viking and native: re-thinking identity in the Danelaw. In: *Early Medieval Europe*. Blackwell Publishers Ltd, 2002. p. 47.

³⁵ HADLEY, D.M. *Op. cit.* p. 61.

³⁶ GEARY, Patrick. *O mito das nações: a invenção do nacionalismo*. Cambuci: Conrad Livros, 2005. p. 178.

³⁷ POHL, Walter. Introduction. In: Strategies of distinction: *The construction of ethnic communities*. Leiden: Brill, 1998. p. 3 "A questão mais importante é que as comunidades étnicas não são essências biológicas ou ontológicas imutáveis, mas o resultado de um processo histórico, ou, como se pode colocar, um processo histórico em si mesmas." (Tradução livre)

A gênese da profissão naval

Carlos André Lopes da Silva

Capitão de Corveta (T), mestre pelo Programa de Pós-Graduação de História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro e especialista em História Militar Brasileira pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, sócio efetivo do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e membro do Laboratório de Estudos dos Militares na Política. Atua como pesquisador da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha há pouco mais de dez anos.

Resenha de ELIAS, Norbert. *The Genesis of the Naval Profession*. Dublin: University College Dublin Press, 2007.

Talvez hoje já soe algo repetitivo afirmar que os militares e as Forças Armadas foram deixados de lado como objetos de investigação pelas Ciências Sociais brasileiras. José Murilo de Carvalho, em meados dos anos sessenta, quando publicou a primeira versão de um texto singular sobre o envolvimento das instituições militares na construção de alternativas conservadoras para o Estado brasileiro nas primeiras décadas da República¹, apontava para essa lacuna que, mesmo depois de preenchida pelo crescente número de historiadores, sociólogos e antropólogos que se dedicaram a temas militares a partir da segunda metade da década de 1980, não deixou de tratar um universo tão heterogêneo como esse com alguma dose de simplificação.

E uma dessas recorrentes simplificações vem da própria compreensão generalista, adjetivo “militar” que, por vezes, especifica elementos ligados às forças de terra, mas comumente indica – e “coloca no mesmo saco” – entes da Marinha, do Exército e da Força Aérea. O que pode haver de singularidade em cada uma dessas instituições estaria justamente no cenário em que desenvolvem suas atividades – terra, mar e ar – e nos meios que empregam para executá-las, demandando treinamentos e, conseqüentemente, produzindo profissionais e *élans* dis-

tintos. E é justamente no entendimento de uma dessas especificidades que o celebrado sociólogo alemão Norbert Elias investiu quando delimitou o nascimento da “profissão naval” perseguindo a dinâmica da formação do corpo de oficiais da Marinha inglesa, entre os séculos XVI e XIX.

Os estudos de Elias sobre a “profissão naval” tiveram um trajeto tortuoso, semi-edificados em dois ensaios publicados com um intervalo de 27 anos. O primeiro, *Studies in the Genesis of Naval Profession*, saiu em 1950 no prestigiado periódico *British Journal of Sociology*. Naquele ambiente de pós-guerra, Elias ainda tentava encaixar-se no cenário intelectual e acadêmico inglês. Mesmo tendo chegado a Londres em 1935, naquele começo de década ainda não tinha se fixado como professor, somente alguns anos depois conseguiria um cargo na Universidade de Leicester. A intercessão de temas – a Marinha inglesa e a gênese de uma profissão – tão caros às ciências sociais britânicas foi também um caminho para que Elias pudesse adentrar naquele restrito círculo acadêmico. Já o segundo apareceu em 1977 na proeminente revista holandesa *De Gids* sob o título *Drake en Doughty: De Ontwikkeling van een Conflict*. O sociólogo alemão já desfrutava de crescente reconhecimento nos círculos universitários – com suas primeiras obras traduzidas

do alemão para diversos idiomas – e tinha se fixado justamente em Amsterdã, porém o apartamento daquele artigo com o de escopo mais amplo publicado na Inglaterra fazia com que o publicado na Holanda fosse lido como uma curiosa narrativa do conflito entre dois *privateers* de origem social distinta a serviço da rainha Elizabeth I. Os dois ensaios somente poderiam ser completamente apreendidos quando conectados, pois eram as etapas iniciais de um abrangente estudo em que Elias intentava mapear a dinâmica da formação de um corpo profissional vinculado a uma demanda essencial do Estado inglês – a concretização de seu monopólio da violência no ambiente marítimo. Proposta que ficou inacabada, pois Elias não publicou em vida um terceiro texto em que se propunha demonstrar o amálgama de qualificações provocado pelo relacionamento conflituoso entre dois grupos socialmente distintos que disputaram aquela função militar, balizando o que veio a ser o perfil esperado do oficial da Marinha britânica no final do século XVIII e início do seguinte.

O projeto original de Elias de um livro sobre o tema foi parcialmente concluído em 2007, com a publicação daqueles dois ensaios junto a manuscritos inéditos em um volume da coleção *The Collected Works of Nibert Elias* da *University College Dublin* intitulado *The Genesis of the Naval Profession*, organizado, como toda aquela coleção, pelos sociólogos René Moelker e Stephen Mennell.

Nessa obra Elias aponta que a crescente complexidade da guerra no mar – arraigada pela introdução das tecnologias vinculadas à “revolução militar” dos séculos XVI e XVII² – e o aumento de sua importância frente à atividade guerreira levada a cabo por forças de terra em uma nação insular induziram que o comando militar de navios não permanecesse exclusividade de determinados estratos da nobiliarquia, os *gentlemen*, como foram conservados, por muito tempo no caso inglês, em terra. O sucesso de empreendimentos corsários, como o de Francis Drake, e as condições sociopolíticas vigentes na Inglaterra elisabetana permitiram o ingresso de homens oriundos dos “baixos estratos” – como o próprio Drake, filho de

um marinheiro que tornou-se pregador protestante – a postos de comando militar no mar quando traziam consigo a experiência prática necessária para conduzir um navio, quase sempre adquirida no comércio marítimo ou na pesca.

Conforme destaca Elias, os *gentlemen* viam fugir de seu uso exclusivo funções de comando militar quando estas estavam ligadas ao mar. Estes homens, que contavam com um instrumental próprio para impor a sua liderança frente às tropas formadas por camponeses, dado pela sua posição social, educação qualificada e redes de clientela, não detinham, a princípio, qualquer experiência nas atividades marítimas, nem acerca dos saberes indispensáveis para a condução de uma embarcação, nem sobre de qual legitimidade dispor para se sobrepor aos *seamen* (marinheiros). Era justamente essa “batalha” pelo comando militar dos navios do rei e pela obediência de suas tripulações que dava sentido às desavenças entre Drake, o corsário, e Thomas Doughty, o empobrecido *gentleman*, durante a expedição de 1577-78 contra as linhas de comunicação marítima espanholas.

Os continuados embates entre dois grupos aos quais o rei confiava o comando dos seus navios – os comandantes *gentlemen*, de um lado, e os comandantes *taraulins*, do outro – foram “característicos do estágio inicial do surgimento de uma nova profissão – a do oficial de marinha – [e] eram sintomáticos de uma luta de poder resultante da crescente interdependência mútua de dois grupos sociais anteriormente independentes.”³ E a disputa entre esses dois modelos de competências para o comando militar-naval marcou o surgimento da profissão naval na Inglaterra e a própria conformação do corpo de oficiais da Marinha inglesa, que ascenderia como a principal marinha de guerra já no século XVIII e seria um dos principais instrumentos da supremacia britânica no século seguinte. O que fica patente na análise de Elias é que o processo que levou à consolidação da profissão naval na Inglaterra não foi replicado nas monarquias continentais ao longo do século XVIII.

Ao invés da dialética que levou à normalização das qualificações esperadas de um

oficial, e à homogeneização do próprio oficialato da Marinha inglesa através da qualificação técnica dos *gentlemen*, as monarquias continentais tenderam a produzir “escolas para nobres”, que educariam muitos dos comandantes dos navios franceses e espanhóis que lutaram, e perderam, em Trafalgar. Enquanto, na Marinha inglesa foi instituído, em meados do XVIII, o posto de *midshipman* para treinar jovens *gentlemen* na miríade de conhecimentos vistos como necessários para um oficial de marinha, institucionalizando o aprendizado prático nos navios de guerra – replicando o modo como eram formados os comandantes *taraulins* –, as “academias navais” da França e da Espanha investiram em um ensino de forte conteúdo científico – exemplificado pelo *Cours de mathématiques a l’usage des Gardes du Pavillon et de Marine* do matemático francês Étienne Bezout. Esperava-se que os futuros comandantes de navios de guerra aplicassem o conhecimento matemático adquirido na navegação, cartografia e na balística, porém, tal formação essencialmente teórica distanciava-os da gestão mais imediata da batalha, “saber” somente adquirido através do treinamento que aproximasse tanto quanto possível o que deveria ser aprendido da ação real.

O conceito de profissão naval de Elias destaca a formação especializada pautada na prática, na experiência advinda de uma continuada formação a bordo de navios de guerra. Contudo, o aprendizado pela prática, conforme proposto para os *midshipmen*, obrigava a superação da noção de mácula

mecânica⁴ pela nobreza empregada no serviço naval. A apreensão da profissão naval dentro da Marinha inglesa, que se dava, necessariamente, numa relação mestre-aprendiz em um aprendizado pela prática e de distintivo manual, não era passível de ser aceita e valorizada em sociedades que distinguiam e, claramente, antagonizavam o trabalho do espírito do corpo, o que incluiria, para além das Monarquias absolutistas de França e Espanha, o duradouro Antigo Regime português.⁵

Se pudéssemos afirmar, como o faz Elias a partir dos exemplos francês e espanhol, que o aprendizado prático manteve-se apartado do ensino teórico na experiência lusa, concluiríamos que o próprio desenvolvimento da função de oficial dentro do aparato naval herdado pelo Império brasileiro não encontrou a profissão naval conforme foi acolhida pelos oficiais da Marinha inglesa.

The Genesis of the Naval Profession tem muito em comum com os trabalhos mais difundidos de Norbert Elias, longe do corrente na Sociologia das Profissões produzida na Inglaterra no imediato pós-guerra, não há aqui uma separação da construção do conhecimento que delimita uma profissão dos homens que nela labutam. O conflito está tão presente nesse trabalho de Elias como o mitigado pela etiqueta no seu estudo da sociedade de corte francesa ou nas relações entre estabelecidos e *outsiders* na pequena Winston Parva, porém, desta vez, fornecendo proposições preciosas para os que lidam com a história naval.

¹ CARVALHO, José Murilo. “As forças armadas na Primeira República: o poder desestabilizador” In: FAUSTO, Bóris (org.) *História Geral da Civilização Brasileira*. O Brasil Republicano. t. III: Rio de Janeiro: Difel, 1977.

² PARKER, Geoffrey. *The military revolution: military innovation and the rise of the West, 1500-1800*. Cambridge: Cambridge University Press, 1999. p. 16-19.

³ ELIAS, Norbert. *The Genesis of the Naval Profession*. Dublin: University College Dublin Press, 2007, p. 74-75.

⁴ A mácula ou defeito mecânico denunciava que um indivíduo era oriundo de “baixa extração social”, já que, em algum momento, tinha tirado seu sustento do trabalho manual, identificado com os ofícios mecânicos organizados através das corporações. “O exercício de atividades manuais implicou, desde cedo, a degradação dos ofícios, do que resultou a noção de ‘defeito mecânico’ – impedimento que inabilitava para certos cargos os descendentes de artesãos e mesmo de mercadores. Em razão disso, os portadores de tal ‘defeito’ não podiam ser qualificados como ‘homens bons’, sendo impedidos de ocupar cargos municipais, de ser nomeados como oficiais de milícias ou receber títulos honoríficos.” GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. OFÍCIOS mecânicos. In: VAINFAS, Ronaldo (dir.). *Dicionário do Brasil Colonial (1500-1808)*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2000. p. 434.

⁵ Em uma “sociedade ancorada nas aparências” a exteriorização da posição elevada dos indivíduos na hierarquia social se dava na sua apresentação como proprietário que vivia da renda amealhada por suas terras, “homens livres da mácula mecânica que, de acordo com o modelo social corporativista, era exigência prévia ao ingresso no grupo dos nobres, já que os oficiais mecânicos constituíam-se a ‘antítese’ do mesmo.” STUMPF, Roberta Giannubilo. Nobreza na América portuguesa: notas sobre as estratégias de enobrecimento na capitania de Minas Gerais. *Almanack*, Guarulhos, nº 1, p. 119-136, 1ª semestre de 2011. p. 124.

Documento

DOCUMENTO: "Histórico dos Comboios da Segunda Guerra Mundial 1939-1945"

LOCALIZAÇÃO: Arquivo da Marinha, Divisão de Documentos Escritos.

Histórico dos Comboios da Segunda Guerra Mundial 1939-1945

André Luiz Melo Tinoco Nogueira

Graduando em História pela Universidade Gama Filho e estagiário do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Sob a guarda do arquivo da Marinha, o “Histórico dos Comboios da Segunda Guerra Mundial 1939-1945” é uma compilação de documentos referentes às operações navais brasileiras realizadas durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), organizado pelo Estado Maior da Armada. É apresentado por um sistema de divisões organizadas por índice numerado, que documentam dados, registros e relatórios dos Comboios realizados pela Marinha do Brasil. Na primeira parte do documento, a divisão “Histórico”, há uma descrição sucinta dos acontecimentos ocorridos durante a guerra, como as questões políticas e diplomáticas entre os países envolvidos no conflito e as ameaças submarinas, incluindo ainda registros dos torpedeamentos e ataques a nossos navios mercantes. Na seção sobre os comboios, encontramos informações sobre o sistema adotado pela Marinha do Brasil para a escolta dos navios mercantes, do início dessas atividades em 1942 até as operações de cobertura aérea, em princípios de 1943.

O documento ainda apresenta, na divisão “Instrução”, um informativo do Comando Naval do Centro (Divisão de Operações) em que podemos recuperar toda a rotina de preparação para a ação dos comboios, descrevendo: o esquema dos navios e suas posições no percurso das operações, a mo-

vimentação dos comboios, o sistema de sinalização empregado, o armamento, os horários de partida e previsão de chegada aos destinos, os códigos de reconhecimento e ocorrências, os pontos de concentração nas operações e a conduta a ser seguida pelos navios durante a travessia pelo Atlântico, além de um ofício indicando as ações de primeiros socorros a serem seguidas em caso de necessidade.

Na divisão “Balanço”, encontramos números relevantes e dados estatísticos das operações de comboio, separados em sete grupos de acordo com as regiões de atuação, a nacionalidade dessas embarcações, a tonelagem total, a relação dos navios de guerra brasileiros servindo na escolta e o número total das ações dos comboios realizadas pelos grupos no período 1942-1945. Os registros sobre os navios mercantes estão organizados separadamente.

O “Histórico dos Comboios da Segunda Guerra Mundial 1939-1945” é uma fonte importante e rica de informações, servindo como relevante material para pesquisa e consulta, sobre as maiores operações navais brasileiras realizadas durante a Segunda Guerra Mundial, preservando uma parte importante da história da Marinha do Brasil e a sua atuação em um dos maiores eventos da história mundial.

COMBOIOS DO 1º GRUPOa) Comboios MoSu

Foram realizados 7 comboios. Por escoltas brasileiras ou mixtas foram comboiados 46 navios perfazendo o total de 304.861 toneladas, assim distribuídas:

<u>Nacionalidade</u>	<u>Nº de navios comboiados</u>	<u>Tonelagem bruta</u>
Brasileiros	11	55.199
Americanos	25	176.092
Inglêses	4	30.807
Panamenses	5	34.436
Noruegueses	1	8.326

b) Comboios SuHo

Foram realizados 7 comboios. Por escoltas brasileiras ou mixtas foram comboiados 60 navios perfazendo o total de 354.462 toneladas, assim distribuídas:

<u>Nacionalidade</u>	<u>Nº de navios comboiados</u>	<u>Tonelagem bruta</u>
Brasileiros	21	91.273
Americanos	19	134.746
Inglêses	11	57.832
Panamenses	3	24.998
Noruegueses	4	18.501
Suécio	1	11.236
Yugoslavo	1	5.875

COMBOIOS DO 2º GRUPOa) Comboios HT

Foram realizados 18 comboios. Por escoltas brasileiras ou mixtas foram comboiados 236 navios perfazendo o total de 2.099.520 toneladas, assim distribuídas:

<u>Nacionalidade</u>	<u>Nº de navios comboiados</u>	<u>Tonelagem bruta</u>
Brasileiros	54	230.197
Americanos	163	1.118.326