



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 Eduardo Bacellar Leal Ferreira

SECRETARIA-GERAL DA MARINHA

Almirante de Esquadra Liseo Zamprônio

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias

Departamento de História

Capitão de Fragata Pierre Paulo da Cunha Castro

Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão de Corveta (T) Ericson Castro de Santana

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

Anderson de Rieti Santa Clara dos Santos (DPHDM/UNL)
Carlos André Lopes da Silva (DPHDM/IGHMB/LEMP)
Daniel Martins Gusmão (DPHDM/LAAA-UFS)
Francisco Eduardo Alves de Almeida (PPGEM-EGN/IGHMB)
José Miguel Arias Neto (UEL/IGHMB)
Marcello José Gomes Loureiro (EN/IGHMB)
Paulo André Leira Parente (UNIRIO/IGHMB)
Pierre Paulo da Cunha Castro (DPHDM/IGHMB)
Ricardo dos Santos Guimarães (DPHDM/SAB)
Sérgio Willian de Castro Oliveira Filho (DPHDM/CEHIR)
Wagner Luiz Bueno dos Santos (DPHDM/UNIRIO)

CONSELHO CONSULTIVO

José Carlos Mathias (DPHDM)
Armando de Senna Bittencourt (IHGB/IGHMB)
Arno Wehling (IHGB/ABL)
Cláudio de Carvalho Silveira (UERJ)
Edina Laura Costa Nogueira da Gama (IGHMB)
Francisco Carlos Teixeira da Silva (UFRRJ/ECEME)
Gilson Rambelli (UFS/SAB)
Guilherme de Andrea Frota (IHGB/IGHMB)
Marcos Guimarães Sanches (UNIRIO)
Maria Cristina Mineiro Scatamacchia (USP)
Milton Sergio Silva Corrêa (RMB)
Reginaldo Gomes Garcia dos Reis (EGN)

INDEXADA POR / INDEXED BY

Latindex
www.latindex.unam.mx

REDIB
www.redib.org

CLASE
www.clase.unam.mx

Diadorim
<http://diadorim.ibict.br>

Portal de periódicos da Capes
www.periodicos.capes.gov.br

ICAP-Pergamum
www.pergamum.puc.br/icap

Livre
www.cnen.gov.br/centro-de-informacoes-nucleares/livre

Sumários de Revistas Brasileiras
www.sumarios.org

EQUIPE EDITORIAL

Editor

Dr. Sérgio Willian de C. Oliveira Filho

Organização do dossiê

Prof. Dr. William Gaia Farias

Identidade Visual

Designer Gráfica Edna Costa

Editoração Eletrônica

Designer Gráfica Amanda C. do C. Pacheco
Designer Gráfica Rebeca Pinheiro G. Baroni

Capa

Designer Gráfica Rebeca Pinheiro G. Baroni

Revisão

Jornalista Jacir Roberto Guimarães
Jornalista Donato Barbosa do Amaral
Jornalista Denise Koracakis
Jornalista Kelly Cristiane Ibrahim

Web Designer

Designer Gráfica Célia Gutierrez

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.

– n.1 (jun. 1970) – n.20 (jun. 1985) – n.28 (dez. 2018)

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

Semestral

ISSN 0100-1248

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

1. Brasil – História Marítima – Periódicos

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

II. Título: Subsídios para a história marítima do Brasil

CDD 359.00981

Sumário

5 APRESENTAÇÃO

DOSSIÊ AMAZÔNIA: HISTÓRIA MARÍTIMA, FLUVIAL E NAVAL

9 Apresentação do Dossiê *William Gaia Farias*

13 **A Nau Nossa Senhora de Belém e S. José (1766-1805), de Luís Isidoro de Gouveia, e a Génese do Arsenal Real de Belém do Pará (Brasil)** The ship of the line *Nossa Senhora de Belém e S. José* (1766-1805), by Luis Isidoro de Gouveia, and the genesis of Belém's Royal Arsenal, at Pará (Brazil) *Nuno Saldanha*

28 **O tempo das canhoneiras: organização e atuação dos navios de guerra nos rios amazônicos** The time of the gunboats: organization and actions of the warships in the amazonic rivers *Pablo Nunes Pereira* *Joana D'Arc Moreira da Silva*

41 **Contratación de sargentos instructores de artillería de los Estados Unidos del Norte: La organización, la táctica y los intentos de profesionalizar la artillería costera rayada en la Regeneración Guzmancista (1875-1876)** Contratação de sargentos instrutores de artilharia dos Estados Unidos da América: A organização, a tática e as tentativas de profissionalizar a artilharia costeira raiada na Regeneração Guzmancista (1875-1876) *Germán José Guía Caripe*

57 **A política faroleira no alvorecer da República no Pará: o Farol de Macapá (1889-1907)** Between frontiers, conflicts and commerce: the lighthouse policy on the dawn of the Republic in Pará and the Lighthouse of Macapá (1889-1907) *William Gaia Farias* *Gabriel Napoleão Veloso Neto*

72 **Análise das tensões nas fronteiras da Amazônia observadas através dos documentos do Exército Brasileiro produzidos na primeira metade do século XX** Analysis of tensions at the borders of the Amazon and the Central West observed through the Brazilian Army documents produced in the first half of the 20th Century *Fernando da Silva Rodrigues*

ARTIGOS

85 **Recrutamento e epidemia da cólera-morbo no interior da Província do Rio de Janeiro, década de 1860** Recruitment and cholera morbo epidemic in the province of Rio de Janeiro, 1860 *Jorge Prata de Sousa*

97 **A Revista Marítima Brasileira no século XIX: o desenvolvimento de um periódico militar**
The *Revista Marítima Brasileira* in the 19th: the development of military journal
André Luiz Melo Tinoco Nogueira

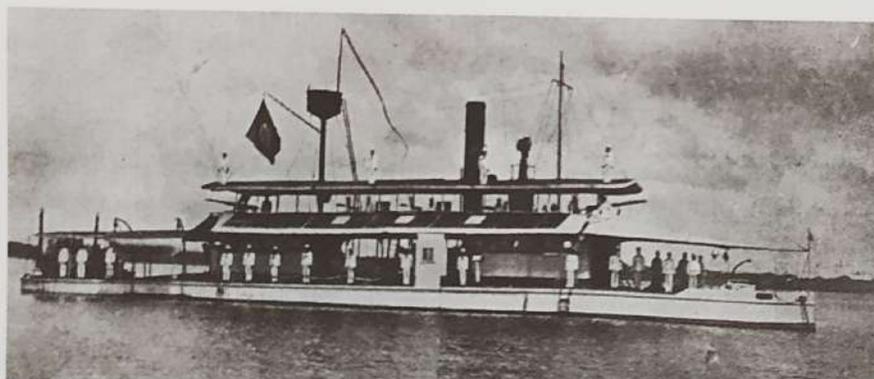
109 **Monitores sob ataque: do Alagoas em Humaitá ao Pernambuco em Porto Esperança, a dura arte de aprender lições**
Monitors under attack: from the *Alagoas* in Humaitá to the *Pernambuco* in Porto Esperança, the hard way of learning lessons
Fernando Ribas De Martini

124 **A Aviação Naval na Revolução de 1932**
The Naval Aviation in the Revolution of 1932
Carlos Roberto Carvalho Daróz

135 **As transformações no sistema de ensino do Exército Brasileiro**
The transformations in the teaching system of the Brazilian Army
Fabio da Silva Pereira

DOCUMENTO

151 **Subsídios para a História Marítima do Brasil, Volume 1 (1938)**
Laura Costa Nogueira da Gama Lemos dos Santos



Capa - Canhoneira Fluvial Amapá na região amazônica (década de 1910)

Navio classe *Melik* construído em 1904 na Inglaterra. Fazia parte de uma série de quatro navios (*Acre*, *Juruá*, *Missões* e *Amapá*) cuja encomenda teve por finalidade dotar a Flotilha do Amazonas com canhoneiras de projeto igual às utilizadas pela Marinha britânica nos rios do continente africano. A imagem foi originalmente publica-

da no periódico *Fon-Fon* em 1914 e registra a tripulação da Canhoneira *Amapá*, sob o comando do Capitão de Corveta Francisco Villar, em Postos de Continência. A imagem do navio está sobreposta a uma carta náutica da região amazônica, especificamente de trechos dos rios Trombetas, Tapajós e Amazonas nos atuais estados do Pará e Amazonas.

4ª Capa - Corveta Bahiana no Rio Javari (1965)

Navio da classe *Imperial Marinheiro* construído em estaleiro holandês e incorporado à Marinha do Brasil em 1955. Na década de 1960 a Corveta *Bahiana* realizou diversas e importantes comissões nos rios da região amazônica. A fotografia do navio foi tirada pelo 1ºTen (QC-CA) Nelson Gallo em janeiro de 1965, quando a *Bahiana*, sob o comando do Capitão de Corveta Francisco Antônio Reis, levava mantimentos ao Pelotão de Fronteira do Exército Brasileiro alocado no Estirão do Equador. À boreste do navio está o Peru e à bombordo o Brasil.



Apresentação

Inquestionável é a relevância da região amazônica para o Brasil, que se constitui como um espaço detentor de inumeráveis riquezas materiais e imateriais. Tanto os aspectos naturais quanto os humanos presentes na região merecem um constante e atento olhar dos historiadores. Nesse sentido, e coadunada ao sesquicentenário da criação da Flotilha do Amazonas, ocorrida em 1868, a Revista *Navigator* traz em seu vigésimo oitavo número o dossiê temático intitulado "Amazônia: História Marítima, Fluvial e Naval", organizado pelo Professor Doutor William Gaia Farias (UFPA).

Historicamente, a utilização das vias fluviais na Amazônia (por motivação comercial, militar, assistencial, como meio de transporte etc.) configura-se como um elemento de elevada importância sendo dotada de características únicas. Por sua vez, a presença da Marinha do Brasil na região, com seus militares, navios, estabelecimentos de terra e faróis, propicia aos historiadores uma ampla gama de objetos a serem pesquisados. Assim, tal dossiê, constituído por cinco artigos, apresenta pertinentes discussões sobre a história marítima, fluvial e naval da região amazônica, abordando aspectos vinculados à construção naval, sinalização náutica, comércio, navegação, atuação de meios navais e presença militar na região.

A Seção Artigos, que contempla trabalhos de fluxo contínuo, é aberta pelo Professor Doutor Jorge Prata de Sousa com o texto "Recrutamento e epidemia de cólera-morbo no interior da Província do Rio de Janeiro, década de 1860", que analisa o processo de recrutamento para a Guerra da Tríplice Aliança na capital e interior da Província do Rio de Janeiro no contexto da epidemia de cólera. Na sequência, o doutorando André Luiz Melo Tinoco Nogueira aborda a trajetória do periódico *Revista Marítima Brasileira* durante o século XIX, no artigo intitulado "A *Revista Marítima Brasileira* no século XIX: o desenvolvimento de um periódico militar". Uma discussão sobre os navios da Marinha do Brasil denominados "monitores" é encetada por Fernando Ribas De Martini no texto "Monitores sob ataque: do *Alagoas* em Humaitá ao *Pernambuco* em Porto Esperança, a dura arte de aprender lições", no qual o Professor De Martini trata das experiências de combate de dois monitores construídos no Brasil, em épocas diferentes: o Monitor *Alagoas* na Campanha do Paraguai e o Monitor *Pernambuco* na Revolução Constitucionalista de 1932. O quarto artigo desta Seção – "A Aviação

Naval na Revolução de 1932” –, de autoria do Professor Mestre Carlos Roberto Carvalho Daróz, também aborda o movimento de 1932, mas desta feita sob o viés da atuação da Aviação da Marinha do Brasil no conflito. Por fim, o Professor Mestre Fábio da Silva Pereira, através do artigo “As transformações no sistema de ensino do Exército Brasileiro”, encerra a Seção Artigos com uma abordagem a respeito da reforma educacional militar nas escolas de formação do Exército Brasileiro a partir da perspectiva inicial do projeto de Modernização do Ensino, ocorrido na segunda metade dos anos 1990 e a mudança para o modelo de Ensino por Competências, iniciado em 2012.

A Seção Documento é o fecho do vigésimo oitavo número da Revista *Navigator*, onde a estudante de História Laura Costa Nogueira da Gama Lemos dos Santos traz ao público leitor informações a respeito do primeiro volume do periódico *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, publicado no ano de 1938. Entre os anos de 1938 e 1972, foram publicados 25 volumes dos *Subsídios*, quando chegou ao fim seu ciclo de publicações. Apesar disso, os *Subsídios* deixaram como herdeira a Revista *Navigator* – publicada entre 1970 e 1985 –, a qual manteve em seu subtítulo a frase: Subsídios para a História Marítima do Brasil. Em 2005, a Revista *Navigator* iniciou sua atual fase mantendo o mesmo subtítulo de sua antecessora.

Desejamos a todos uma boa leitura!

O EDITOR

Dossiê Amazônia: História Marítima, Fluvial e Naval

Nuno Saldanha

Pablo Nunes Pereira

Joana D'Arc Moreira da Silva

Germán José Guía Caripe

William Gaia Farias

Gabriel Napoleão Veloso Neto

Fernando da Silva Rodrigues

Apresentação do Dossiê

William Gaia Farias

Doutor em História, professor da Faculdade de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) da Universidade Federal do Pará (UFPA)

No decorrer da segunda metade do século XIX, as questões sobre a navegação no Rio Amazonas eram pautas frequentes nas relações internacionais sul-americanas, o que em si já demonstra a relevância desta bacia hidrográfica para abordagens sob variadas diretrizes analíticas. Desse modo, este dossiê da Revista *Navigator* surge como uma iniciativa de comemorar o sesquicentenário da criação da Flotilha do Amazonas. Esta foi organizada em 1868 como uma das ações do Império brasileiro voltadas a garantir o controle das áreas de fronteiras fluviais, lugar onde se travaram os maiores combates do conflito entre a Tríplice Aliança (Brasil, Uruguai e Argentina) e o Paraguai, historicamente denominado Guerra do Paraguai. A criação de flotilhas correspondia a iniciativa de guarnecer as áreas fluviais de modo mais eficiente e melhorar a distribuição da Força Naval e aparelhá-las com embarcações compatíveis à realidade dos rios, evitando a concentração da Força Naval no Rio de Janeiro, então sede da corte imperial brasileira. Portanto, este conflito sul-americano serviu de alerta para a necessidade de controle das fronteiras brasileiras em todas as regiões de limites predominantemente fluviais com outras nações.

Investigar a atuação da Marinha do Brasil na Amazônia significa buscar a compreensão sobre as possíveis transformações e atribuições das Forças Armadas brasileiras no geral e da Marinha, em especial. Na mesma proporção de relevância, cabe destacar a Força e os significados das navegações mercantes com diversas finalidades. Pelo mar e rios, as embarcações atuavam como elos entre as capitais amazônicas e entre estas e as comunidades ribeirinhas. Os navios, além de suas tripulações, carregavam mercadorias, passageiros, armas, munições, regulamentos, tristezas, solidariedade e esperanças. Desta forma, investigar a atuação da Marinha e os meandros da história marítima e fluvial amazônica significa embarcar em longas viagens pela história sob vários aspectos da vida social, política, econômica e cultural.

Este dossiê se apresenta como uma contribuição ao entendimento de diferentes ângulos de análises sobre a história marítima, fluvial e naval, com destaque para a cultura marítima

e experiências sociais nos rios e mares. Neste sentido, os artigos desta edição abordam a diversidade de temáticas sobre o Rio Amazonas e seus afluentes, com enfoques nas tripulações dos navios e suas experiências sociais entre rios, mares e portos; nas questões sobre a construção naval; a sinalização e navegação comercial fluvial; litígios e controles de fronteiras com os países amazônicos ou nações ribeirinhas, como por vezes denominados na época e questões de disputas pela hegemonia continental entre países sul-americanos.

O primeiro texto desta edição é intitulado “A Nau *Nossa Senhora de Belém e S. José* (1766-1805), de Luís Isidoro Gouveia, e a gênese do Arsenal Real de Belém do Pará (Brasil)”, de autoria do pesquisador Nuno Saldanha, que investiga a construção do navio destacado no título do artigo. De acordo com o autor, o “maior navio produzido no novo estaleiro de Belém”, cuja a tarefa de produção foi do construtor Luís Isidoro de Gouveia. Trata-se de uma história bastante relacionada à criação do Arsenal Real do Pará, ou seja, antes mesmo da criação da sesquicentenária Flotilha do Amazonas. Além de outras interessantes análises, o artigo apresenta novos dados documentais que contribuem com o estudo da produção naval na Amazônia da virada do século XVIII ao XIX.

“O tempo das canhoneiras: organização e atuação dos navios de guerra nos rios amazônicos” é o título do artigo de Pablo Nunes Pereira e Joana D’Arc Moreira da Silva, no qual abordam a organização dos navios de guerra na Flotilha do Amazonas, destacando suas atuações na segunda metade do século XIX e primeiras duas décadas do século XX, período classificado pelos autores como sendo o “tempo das canhoneiras”. No afã de situar os leitores nos debates encetados, o texto traz uma pequena divisão, destacando três gerações de navios incorporados à Marinha de Guerra, na região. O primeiro período é o da chegada de embarcações excedentes da Guerra do Paraguai nas décadas de 1850 e 1860. O segundo ocorreu entre as décadas de 1870 a 1890, com a incorporação de navios construídos após a guerra. O terceiro e último período foi o das canhoneiras fluviais que resultaram das discussões no âmbito dos Programas Navais de 1904 e 1906. As principais questões de modernização técnica e de emprego de pessoal do artigo estão nesta parte, onde os autores, analisando documentos como livros de bordo (também chamados de livros de quarto de serviço), tomam como exemplo a atuação da Canhoneira *Guarany* na questão do Amapá.

O artigo “Contratación de sargentos instructores de artillería de los Estados Unidos del Norte: la organización, la táctica y los intentos de profesionalizar la artillería costera rayada en la Regeneración Guzmancista (1875-1876)”, do pesquisador Germán José Guia Caripe é outra importante contribuição que analisa o fortalecimento da defesa costeira da Venezuela por meio da aquisição de artilharia raiada durante a Regeneração Guzmancista, nos anos 1875 e 1876. Destacando o desenvolvimento da tecnologia bélica a partir da Revolução Industrial, sobretudo no que trata do alcance e da capacidade de aniquilação da artilharia raiada, Germán Caripe também analisa as mudanças na profissionalização da artilharia demonstrando a relação entre esta e as transformações industriais aceleradas daquele final do Oitocentos. Neste sentido, o texto demonstra que até mesmo alguns veteranos da Guerra Civil Americana que atuaram como instrutores artilheiros foram contratados para prestar serviços na Venezuela. Não obstante, o autor aponta para as dificuldades de relação da comissão norte-americana de instrutores táticos de artilharia, sobretudo no que se refere aos problemas de adaptação e insubordinação com a oficialidade supervisora venezuelana.

O artigo “A política faroleira no alvorecer da República no Pará: o Farol de Macapá (1889-1907)”, que resulta da pesquisa de William Gaia Farias e Gabriel Napoleão Veloso Neto, versa sobre o processo de edificação de faróis e a política faroleira estabelecida durante a expansão do tráfego marítimo no alvorecer da República no Brasil, principalmente durante a vigência da carta marítima de 1893 a 1907. A pesquisa identificou o processo de instalação das torres no território litorâneo, a introdução de objetos modernos com seus reflexos na política faroleira no Estado do Pará e questões sobre avaliações e aumento da balança comercial da área em estudo, principalmente sobre a borracha e seu escoamento. O trabalho enfatiza a instalação de um farol na cidade de Macapá e procura compreender a necessi-

dade do objeto para o movimento de navegação na área do Cabo Norte, principalmente no entendimento das questões de comércio e segurança na Amazônia na última década do século XIX e a primeira do XX.

Para encerrar este dossiê, temos o artigo "Análise das tensões nas fronteiras da Amazônia observadas através dos documentos do Exército Brasileiro produzidos na primeira metade do século XX", escrito por Fernando da Silva Rodrigues, que trata das tensões nas fronteiras amazônicas na primeira metade do século XX e que tem como propósito identificar as construções históricas e políticas sobre as tensões fronteiriças e a posição institucional nos documentos produzidos pelo Exército Brasileiro sobre os conflitos ocorridos na América do Sul, nos anos 1930. A pesquisa não se furtou da análise a respeito das disputas políticas e da demonstração de força bélica entre Brasil e Argentina na conjuntura destacada. O texto de Rodrigues traz grandes contribuições aos estudos sobre militares, fronteiras e questões de hegemonia sul-americana no período entre as duas grandes guerras mundiais.

Portanto, é nos rastros das pesquisas consubstanciadas nos artigos acima apresentados que oferecemos ao público algumas interpretações sobre histórias marítimas e fluviais e seus meandros permeados de questões de poder, culturas, trocas de saberes, relações e experiências sociais que certamente demonstram possibilidades de análises e de alcance da história militar. Boa leitura!



A Nau *Nossa Senhora de Belém e S. José* (1766-1805), de Luís Isidoro de Gouveia, e a Génese do Arsenal Real de Belém do Pará (Brasil)*

The ship of the line *Nossa Senhora de Belém e S. José* (1766-1805), by Luis Isidoro de Gouveia, and the genesis of Belém's Royal Arsenal, at Pará (Brazil)

Nuno Saldanha

Membro do IADE – Universidade Europeia. Doutor em História da Arte pela Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Católica Portuguesa; mestre em História Cultural e Política pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da UNL e licenciado em História da Arte pela Faculdade de Letras da Universidade Clássica de Lisboa.

RESUMO

Este estudo debruça-se sobre a construção do maior navio produzido no novo estaleiro de Belém, o *Nossa Senhora de Belém e S. José* (1766-1805), pelo construtor Luís Isidoro de Gouveia, e cuja história está intimamente ligada à criação do Arsenal Real do Pará. Pretende-se, com a publicação destes novos dados, tanto documentais como iconográficos, contribuir para o estudo da construção naval no século XVIII e, em particular, do Arsenal de Belém do Pará.

PALAVRAS-CHAVE: História Naval; Luís Isidoro de Gouveia; Construção Naval; Arsenal de Belém do Pará; Brasil; Século XVIII

ABSTRACT

This study focuses on the construction of the largest ship produced in the new shipyard in Belém, the Ship of the line *Nossa Senhora de Belém e S. José* (1766-1805) by the shipbuilder Luís Isidoro de Gouveia, whose history is closely linked to the creation of Pará's Arsenal. With the publication of these new data, both documentary and iconographic, it is intended to bring new light to the study the study of Naval Construction in the eighteenth century and in particular, to the Arsenal of Belém do Pará.

KEYWORDS: Naval History; Luís Isidoro de Gouveia; Shipbuilding; Belém do Pará Shipyard; Brazil; 18th Century

* Artigo recebido em 16 de maio de 2018 e aprovado para publicação em 2 de outubro de 2018.

A história dos navios da Armada portuguesa, diversamente do que tem sucedido noutros países, não tem merecido grande atenção da parte da nossa historiografia. Não obstante terem já decorridos mais de 40 anos, a monumental obra do Comandante Marques Esparteiro, publicada entre 1972 e 1986 (ESPARTEIRO, 1972-1987), mantém-se ainda, apesar das faltas e lacunas, como a fonte principal para o conhecimento do assunto. Naturalmente, muito foi feito depois disso, mas nada comparável à dimensão e detalhe daquela obra. Embora se tenham publicado diversos estudos importantes sobre alguns navios, na verdade, estamos ainda muito aquém daquilo que seria necessário, senão mesmo expectável, face à importância que a História Naval assume para um país como Portugal.

Por melhor e mais desenvolvida que possa ser a sua construção, os navios de madeira são naturalmente de natureza efémera e, se desempenharem funções militares, mais facilmente estarão sujeitos a desaparecer. Porém, é precisamente através da História que podemos combater essa transitoriedade, perpetuar a sua memória e o legado da sua sobrevivência. Aliás, é justamente em nome do seu carácter histórico e cultural que perduram, ainda hoje, os poucos exemplares de embarcações centenárias, frequentemente convertidas em navios-museu.

É certo que a larga maioria teve uma existência indistinta e que nem todos possuíram, ou detêm, a mesma importância, se notabilizaram da mesma forma, ou pelas mesmas razões – técnicas, estéticas, militares, culturais, documentais etc. Entre o número reduzido dos mais notáveis, encontra-se precisamente o *Nossa Senhora de Belém e S. José* (1766-1805)¹, que nos propomos estudar.

Podemos afirmar que são raros os casos de um navio que tenha desempenhado um especial papel na história naval, tanto portuguesa como brasileira, embora por razões diferentes das que seriam de prever. Como vaso de guerra que foi, não se notabilizou por feitos excepcionais, e não participou em nenhuma batalha naval de relevo. Assim, com exceção para o combate naval da Ilha de Santa Catarina, em abril de 1777, onde ajudou na captura da famosa Nau es-

panhola *San Agustín* (74 canhões), ao longo da sua história de quase 40 anos, a maior parte das diversas missões que cumpriu foi de comboio, guarda-costa, transporte de individualidades, tropas, *Nau dos Quintos*, transporte de ouro e outros materiais, oficina de artefactos e munições, quartel, presídio, e até mesmo como lazareto dos presos da Trafaria.

Normalmente, são os estaleiros dos arsenais que estão na origem dos navios da Armada, enquanto neste caso foi precisamente o contrário. Isto é, foi a sua construção que levou ao nascimento do Arsenal de Belém do Estado do Grão-Pará, em 1761, e é justamente isso que constitui o aspeto mais importante deste navio.

Uma das lacunas que mais se destaca na obra de Esparteiro reside principalmente na quase ausência de informações sobre a história que antecede o "nascimento" oficial dos navios, ou seja, as fases da sua construção, uma espécie de "ante-história", que vai dos planos ou modelos até ao momento em que são lançados ao mar.

Este trabalho irá, por isso, debruçar-se em particular sobre o período de construção do *Nossa Senhora de Belém*, que decorreu entre 1761 e 1766, servindo assim de complemento às informações detalhadas publicadas por Esparteiro em 1977 (ESPARTEIRO, 1977, pp. 24-40), que tratam do período que vai de 1766 a 1805.

OS ARSENAL DE BELÉM DO GRÃO-PARÁ

Como vimos, estamos perante uma iniciativa que deriva da necessidade da construção de uma nau de guerra, ordenada por Lisboa, por volta de abril de 1761. Não iremos debruçar-nos aqui sobre o funcionamento e a história deste arsenal, mas somente trazer a lume alguns dados e pormenores importantes que estiveram na sua génese.

Esta região da foz do Amazonas, ricamente abundante de madeiras, era de extrema importância, mormente para a indústria naval, passando Belém, logo em 1674, a sede do Estado do Maranhão. Por um expediente de 1755, o então governador desse Estado, o Capitão Francisco Xavier de Mendonça Furtado, requereu a reorganização da antiga Casa das

Canoas (construída em 1729), num novo empreendimento de vulto (LEIVAS & SCAVARDA, 1972, p. 33). A sua ampliação, em 1761, pelo Capitão-General do Estado do Pará e Maranhão Manuel Bernardo de Mello e Castro, leva à criação do Arsenal do Pará. Os trabalhos de alargamento serão dirigidos inicialmente pelo Mestre de Obras Manuel da Silva, e depois, a partir de novembro de 1760, pelo Mestre Carpinteiro da Obra Branca José de Freitas, pelo falecimento do primeiro. No entanto, o nascimento do Arsenal estaria muito para além da antiga Casa das Canoas.

De facto, a construção de uma nau, não obstante tratar-se de uma de pequena dimensão, de apenas 50/60 canhões, requeria um espaço bem maior que o proporcionado pelo da antiga Casa das Canoas, entre a cadeia e o edifício da alfândega, no centro de Belém. Foi assim necessário pensar-se num novo espaço, para a parte ocidental, na zona que ia desde o Convento da Ordem do Carmo, até ao Convento de S. Boaventura.

Foi nomeada uma comissão para estudo aprofundado das hipóteses, tendo em conta não só as necessidades de espaço para se

estabelecer o estaleiro, fábrica e mais casas, como o estudo da profundidade do rio, altura das marés, e tipo de solo, acima e debaixo de água. Dela fazia parte o construtor desta nau Luís Isidoro de Gouveia; o construtor da Companhia do Comércio do Grão-Pará Manuel Lopes da Silva; o Sargento-Mor Engenheiro Manuel Álvares Calheiros; os Ajudantes-Engenheiros Henrique António Galuzzi e Manuel Fritz Goetz (COSTA & CINTRA, 2016); Marcos do Amaral, mestre da Charrua *S. José*; Domingos Dantas, mestre da Charrua *Nossa Senhora das Mercês*. Foi então unanimemente escolhida e aprovada por melhor a paragem da cerca do antigo Hospício de S. Boaventura, à distância de 270 palmos da igreja do mesmo hospício, para o Carmo, onde se achou a “fundura necessária ainda para nadar e correr huma Nao de sessenta pessos”².

De acordo com esta decisão, é elaborado uma fantástica planta, como se refere em ofício de 5 de julho, que foi enviada para Lisboa. Esse mapa, podemos agora asseverar, foi executado pelo famoso Engenheiro-Ajudante Henrique António Galuzzi³. Trata-se de um excepcional documento que felizmente subsistiu até aos



Figura 1 – *Planta Geométrica da Cidade de Belém do Gram-Pará*, 1753. Desenho aquarelado, 47 x 68 cm em f.51 x 72,5, Biblioteca Digital do Rio de Janeiro

nossos dias⁴, representando o projeto do novo Arsenal, tanto o Real, como o mais pequeno da Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará, com os respetivos estaleiros e seus planos inclinados, telheiros, feitorias, e ferrarias, assim como a interessante presença de uma Casa do Risco, e a nova Casa das Canoas, para uso dos escaleres e outras embarcações pequenas.

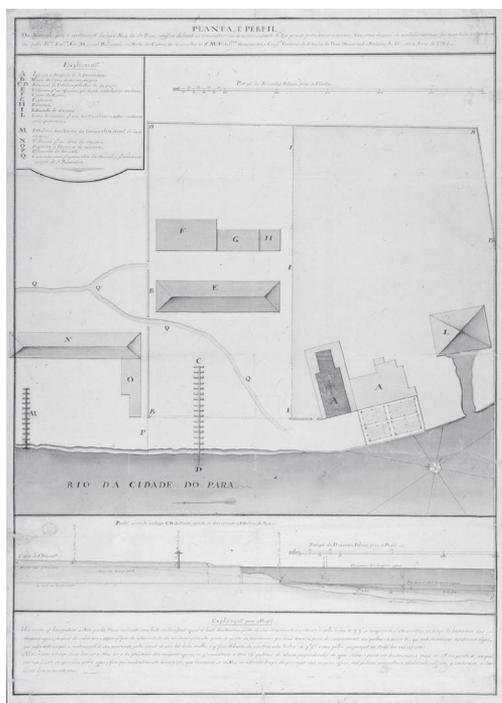


Figura 2 – Henrique António Galuzzi, *Planta e perfil do Arsenal para a construção de uma nau de 50 Peças: com q. se declarão as circunstancias do terreno e fundo do rio para se poder lançar a mesma nau...*, 1761, planta ms. desenho a nanquim, color.; 71,3 x 50,8 cm em folha 74,5 x 53 cm. Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa

De acordo com este desenho, podemos perceber que o plano inclinado do Estaleiro Real tinha cerca de 195 palmos de comprimento, enquanto que, o da Companhia, era de quase metade, com cerca de 118 palmos.

As obras de construção prolongaram-se, com atrasos idênticos aos da nau, ou por falta de materiais, ou de mão de obra especializada, durante os anos seguintes. Por vezes, eram mesmo utilizadas na fábrica do estaleiro algumas madeiras destinadas ao navio.

No entanto, ainda antes de terminar o ano, o construtor Luís Isidoro e o Engenheiro-Ajudante Henrique António Galuzzi, davam conta que a obra do arsenal estava tão adiantada que o pertencente ao estaleiro estava já completo, e que, "se tivesse vindo a Quilha, poderia ficar posta sobre os pouzos"⁵.

Em meados de 1763, a despesa da obra do Arsenal orçava os 3.634\$672, o que era um valor bastante baixo, comparado por exemplo, com os 7.447\$052 que já se tinha gasto na construção de uma fragata⁶, ou nos 13.954\$285 em que ia o valor da referida nau. A partir de 1764, a documentação passa e referir-se ao Arsenal como "Estaleiro de S. Boaventura", para o distinguir do da Companhia-Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Este último, com um bom ritmo de construção, tinha já lançado ao mar, até aquela data, três corvetas, sob a orientação do seu construtor.

Em 1767, a referida Companhia procede a uma melhoria e ampliação dos seus armazéns, dos quais conhecemos os desenhos de António Landi. Em 1766, no ano em que finalmente a *Nossa Senhora de Belém e S. José* é lançada ao mar, encontramos a trabalhar no arsenal 227 trabalhadores, que importavam por semana a soma de 461\$370 reis (21 de junho)⁷, distribuindo-se por: um construtor, 116 carpinteiros, 29 calafates, 26 aprendizes, 14 índios oficiais, oito serradores, 25 ferreiros, e oito pintores. Em 1771, por exemplo, o arsenal contava já com 283 trabalhadores, brancos e índios.

Em janeiro de 1787, durante o governo de Martinho de Sousa e Albuquerque, assume a intendência da Administração da Fazenda do Pará, o Desembargador Faustino da Costa Valente, cuja organização, no respeitante à manutenção e aprovisionamento era a seguinte:

1. Armazém, chefiado pelo intendente dos mesmos da Ribeira e Marinha – escrivão, ajudante de escrivão, almoxarife, fiel dos armazéns de mantimentos, fiel da Casa da Pólvora, guarda dos armazéns das munições de guerra;

2. Ribeira, chefiado por um inspetor, substituto do intendente – fiel ajudante, mestre carpinteiro, mestre dos lagartos, mestre dos caranguejos, mestre serralheiro, mestre ferreiro, calafates, pintores, escrivão do ponto e matrícula, apontador, guarda;

3. Marinha (navegação regional), chefiada por um patrão-mor – piloto, praticante, seis marinheiros (GOYCOCHÊA & LEIVA, 1979, p. 376).

O período mais brilhante foi certamente o do governo de Francisco Maurício de Sousa Coutinho, oficial da Armada que exerceu o cargo de governador da Capitania do Grão-Pará, de 1790 a 1803. A ele se deve o reaparelhar do arsenal, a construção de armazéns e paióis, o hospital militar, a serração de Monte Alegre, bem como a construção de quatro fragatas, três charruas, dois brigues, doze chalupas artilheiras, o treino do pessoal, e a criação de legislação própria, como o “Regime do Arsenal”, de 1797 (LEIVAS & SCAVARDA, 1972, p. 34). Com os governos de Marcos de Noronha e Brito (1803-1806) e de José Narciso de Magalhães de Meneses (1806-1810), o arsenal parece ir perdendo algum fôlego.

O Arsenal de Belém não teve naturalmente a dinâmica, nem o objetivo, dos arsenais da Bahia ou do Rio de Janeiro, mantendo-se sempre numa escala mais pequena, produzindo embarcações de menores dimensões. De facto, o *Nossa Senhora de Belém* foi mesmo a sua maior empreitada, mas que não teve continuidade. No entanto, não deixou de ser um centro bastante produtivo que, apesar das constantes dificuldades colocadas pela recorrente falta de mão de obra especializada e de materiais, produziu, no espaço de 38 anos, cerca de 27 embarcações, pelo que pudemos apurar até a data: uma nau, quatro fragatas, sete corvetas, dois bergantins, três chalupas, quatro charruas, uma canoa de cerimónia⁸, quatro canoas artilheiras e um iate.

Ano	Nome	Tipo	Arm. ^a	Local	Medidas CxBxP	Autor
1761	desconhecido (CGC)	corveta?		Pará		Manuel Lopes da Silva?
1763	<i>S. Francisco Xavier</i> (CGC)	corveta		Pará		Manuel Lopes da Silva (CGC)
1764	desconhecido (CGC)	corveta		Pará		Manuel Lopes da Silva (CGC)
1765?	desconhecido	fragata	50	Pará	170x40x20	Luís Isidoro Gouveia
1766	<i>Nossa Senhora de Belém</i> (e S. José?)	nau	54/60	Pará	181x40x26	Luís Isidoro Gouveia
1766	desconhecido	iate		Pará	60x14x?	
1768	<i>S. Pedro Gonçalves</i> (CGC)	corveta				
1768	<i>Nossa Senhora da Oliveira</i> (CGC)	corveta				
1773	<i>Nossa Senhora do Pilar</i>	canoa			51,5x14x5	Joaquim Vicente Foro
1775	<i>Nossa Senhora do Bom Sucesso</i>	chalupa	8	Pará	53,5x11,5	Manuel Vicente Nunes (plano)
1775	<i>Nossa Senhora da Boa Viagem</i>	chalupa	8	Pará	53x11,5	Manuel Vicente Nunes (plano)
1776	N ^a S ^a da Atalaia da Vigia das Salinas	chalupa		Pará		
1780	Monte de Ouro (?)	fragata				
1783	N ^a S ^a do Pilar, S. João Baptista	canoa art. ^a		Barcelos		Ten-Cel João Batista Martel (des)/Romualdo José Andrade
1783	N S ^a da Graça, S. José	canoa art. ^a		Barcelos		Ten-Cel João Batista Martel (des)/Romualdo José Andrade
1783	N ^a S ^a da Conceição, S. Gonçalo	canoa art. ^a		Vila Ega		
1783	N ^a S ^a das Dores, S. Bento	canoa art. ^a		Vila Ega		
1786	desconhecido	corveta		Pará		Joaquim Vicente Foro
1792	Barco Macho	bergantim	16/14+4	Pará		Joaquim Vicente Foro?
1793	Princesa Real - N ^a S ^a da Esperança	charrua	24/2	Pará		Joaquim Gomes Mota?
1795	S. Carlos Augusta	charrua	20/2	Pará		Manuel José da Silva
1796	Águia	charrua	20/2	Pará		Manuel José da Silva
1796	S. João o Magnânimo	charrua	26/18/2	Pará	41x10x7,5	Manuel José da Silva
1797	Princesa da Beira /Mondego	corveta/ch		Pará/RJ?		Manuel José da Silva/JGM
1797	Pérola/Princesa da Beira	fragata	40/44	Pará		Joaquim Gomes Mota
1798	Amazona	fragata	46/50	Pará		Joaquim Gomes Mota
1799	Espadarte/Espadarte Brilhante	bergantim		Pará	?x22x?	

Tabela I – Mapa da construção dos estaleiros de Belém do Pará, 1761-1799

Ali também se fez escola, precisamente graças aos vários oficiais que vieram de Lisboa, não apenas construtores, mas muitos carpinteiros que, depois de ali trabalharem, chegariam ao cargo de construtores, como o conhecido Joaquim Vicente Foro (act. 1761-1798), de quem oportunamente falaremos. Outros construtores que ali desenvolveram a sua carreira foram Manuel José da Silva (act. 1789- fal. 26/4/1796), Joaquim Gomes da Mota (act. 1796-1798, que se notabilizou pelas suas fragatas), Joaquim Raimundo da Cruz (act. 1818), Francisco Maria Araújo (act. 1818), ou Valentim José (act. 1821).

O CONSTRUTOR LUÍS ISIDORO DE GOUVEIA

Como refere Esparteiro (ESPARTEIRO, 1977, p. 24), a nau foi lançada ao mar a 26 de março de 1766, momento por onde começa a história deste navio. Mas, logo aí, as informações mostram-se pouco claras, e mesmo contraditórias, no tocante ao seu autor – António da Silva, Luís Isidoro, ou ainda um certo Jerónimo.

Uma leitura mais atenta da vária documentação não deixa margem para dúvida. A começar pelo livro *Despesa feita com a construção da Nau de Guerra Nossa Senhora de Belém e S. Jozé, que por ordem de S. Magestade se fabricou no Arsenal da Cidade do Pará*⁹, referido aliás pelo próprio Esparteiro, que indica claramente o nome de Luís Isidoro de Gouveia: “Recebeu o construtor, Luís Isidoro de Gouveia, o giz e o cordel que veio de Lisboa”¹⁰. A autoria do mesmo é desde logo comprovada pelo parecer elaborado sobre a escolha do local do estaleiro para a construção da nau, a 23 de junho de 1761, onde o mesmo Luís Isidoro subscreve o documento como “Constructor da Nau que Sua Magestade manda fazer”¹¹. Alguns dias depois, a 5 de julho de 1761, um outro ofício do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, dá conta da chegada a Belém daquele mestre: “Aqui chegou o Construtor Luis Izidoro de Gouveya e sem embargo de ter alguma demora a obra da Náu para que vem destinado”; assim como num requerimento apenso, em que solicita

lhe seja pago o ordenado desde o dia em que embarcou em Lisboa, como era hábito – “Luis Izidoro de Gouvêa, Constructor da Nau que V.^a Mag.e foi servido mandar fazer na Cidade de Bellém do Gram Pará”¹². Novamente, a 16 de novembro, subscreve uma notificação do engenheiro Henrique António Galuzzi, como “O Mestre Construtor da Nau”¹³. Esta confirmação vai manter-se ao longo dos anos seguintes, até a data da trágica morte, em março de 1765, a um ano de ver concluída a sua principal obra.

Até à data, não encontramos nenhum documento que atestasse qualquer pagamento ao referido mestre construtor António da Silva Araújo, cuja atividade está bem documentada nos estaleiros da Bahia, e depois no Rio de Janeiro.

O único construtor que se mantém a operar neste período é o da Companhia do Grão-Pará e Maranhão, a que já nos referimos, Manuel Lopes da Silva. A este, se deve pelo menos a construção de três corvetas, embora não gozasse de particular notoriedade, dados os lapsos que cometeu na segunda, a *S. Francisco Xavier*, lançada ao mar em 20 de fevereiro de 1763. A corveta sofreu de erros graves de construção, que decorreram da responsabilidade do construtor, como se refere no ofício de 16 de março, em que o Governador e Capitão-General do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, justificava ao Secretário de Estado da Marinha o facto da corveta não ter seguido para Lisboa, nem o poder vir a fazer num curto espaço de tempo: “Manuel Lopez Construtor das embarcaçoens da Companhia nesta Cidade, ou por ignorante, ou por presumir de inteligente, alterou as medidas que trouxe de Lisboa para a sobredita Corveta, dando lhe mais comprimento na forma que declara a certidão do exame, e não podendo com a mastreação, quanto mais com o pano, apenas chegou à Bahia do Sol com muito trabalho, arribando a este porto”¹⁴.

Apesar de tudo, o mestre construtor continuará em funções, embora não por muito mais tempo, vindo a falecer nesse mesmo ano. E será precisamente o então mestre carpinteiro Joaquim Vicente Foro a desempenhar as funções do construtor, como o próprio refere numa súplica á rainha¹⁵.

Voltando a Luís Isidoro de Gouveia, não possuímos muitas informações sobre este construtor, para além do facto de ter chegado a Belém, em junho de 1761, precisamente com o encargo de dirigir a construção da nova nau. Apesar de Manuel Bernardo de Melo e Castro só dar conta da sua chegada no ofício de 5 de julho¹⁶, ele era já um dos subscritores do relatório da escolha do local para se instalar o estaleiro respectivo, como vimos, de 26 de junho. Muito provavelmente era um mestre carpinteiro do Arsenal de Lisboa, que ascendera pela experiência, tendo trabalhado com o grande construtor Manuel Vicente Nunes (SALDANHA, 2016), com quem terá aprendido, embora não cremos que soubesse desenhar navios.

Para além da Nau *Nossa Senhora de Belém e S. José*, a mais importante tarefa da sua vida, parece que foi também o responsável pela construção de, pelo menos, uma fragata de guerra (ou mesmo duas), da qual aqui apresentamos dados inéditos.

A primeira referência à construção desta fragata data de 5 de julho de 1761, quando o provedor da Fazenda Real da Capitania do Pará, José Feijó de Melo e Albuquerque, dá conta da ordem régia que o encarregara da supervisão e construção de uma fragata de 50 peças, cuja ordem pretende cumprir de imediato¹⁷. Em ofício de 12 de julho, onde se volta a aludir ao fabrico no Arsenal da construção da “Fragata de Guerra”, e do mapa do sítio elegido para a dita fábrica, faz-nos saber que esse projeto tinha sido ordenado pelo rei em carta datada de 21 de abril, o que é deveras interessante, pois antecede a data do início da nau (7 de junho), embora não necessariamente a correspondente ordem régia¹⁸. Dois dias depois, a 14, refere que o pagamento das férias da fragata devia ser custeado pela Companhia-Geral do Comércio, de acordo com o aviso expedido em abril¹⁹. À primeira vista, isto poderia indicar que a responsabilidade da construção seria daquela companhia, mas não foi assim, como veremos. No final do ano, a 2 de novembro²⁰, ficamos a saber que os materiais para a sua construção vieram de Lisboa a 17 de junho, portanto, atrasando em dez dias o início da fábrica, relativamente ao da Nau *Nossa Senhora de Belém*.

Infelizmente, não possuímos qualquer notícia sobre o desenvolvimento da construção da fragata no tocante ao ano de 1762, situação aliás análoga à da nau, embora para esta última tenhamos os registos de despesa do livro já referido.

Bem mais rico é o ano de 1763, com os três ofícios datados de 14, 24 e 27 de julho, que nos fornecem preciosas informações. No primeiro, apenas se pede para o Arsenal a construção da fragata de “ao menos, seis marinheiros”²¹ e, pela primeira vez, se fala no mesmo ofício, das duas construções em curso, a nau e a fragata, portanto, distintas. No segundo, faz-se referência ao risco que acompanha a carta, onde se mostra o estado adiantado da obra e construção da “Fragata de Guerra” que se estava fazendo naquela cidade. Apesar do desenho, ressalta a pena de que “se não possa conhecer a qualidade das madeiras escolhidas e iguais de que se vai formando”, mas que todos os capitães e mestres de navios que saem daquele porto, são testemunhas de vista e “inteligentes” que, “tendo-a visto e examinado miudamente, poderão informar da duração que poderá ter o seu serviço”²².

Na Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino, existe uma “Vista de embarcação” que podemos naturalmente associar a esta fragata²³. Talvez não seja exatamente o “risco” referido no ofício, até porque o desenho data de 26 de julho, mas não há dúvida que se trata do mesmo navio, com as indicações do seu estado de adiantamento, segundo a legenda do mesmo: “Vista do que está cheyo com forro, e escoas na fragata de guerra que se fabrica no Arsenal de Guerra do Gram Pará em 26 de Julho de 1763”.

Graças a isto, e à escala ali patente (pés ingleses), podemos verificar que as suas medidas eram as seguintes: comprimento de quilha: 143 pés; fora a fora: 170 pés; boca: 40 pés; pontal: c.20 pés (a meia-nau).

O seguinte ofício, do dia 27, é igualmente de grande importância porque nos fornece um registo da despesa efetuada, quer com a obra do Arsenal, como com a fragata, até aquele momento²⁴. Este registo permite, do mesmo modo, tal como o anterior, esclarecer qualquer equívoco que possa surgir quanto

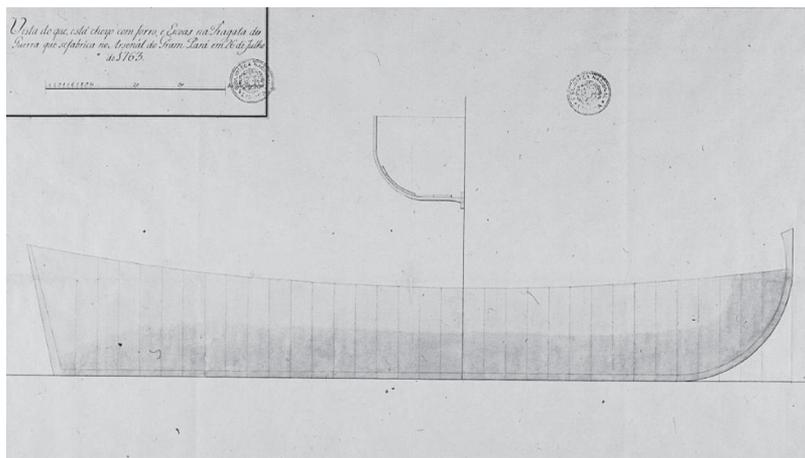


Figura 3 – Vista do que está cheyo com forro, e escoas na fragata de guerra que se fabrica no Arsenal de Guerra do Gram Pará em 26 de Julho de 1763, c. 1763, desenho técnico: nanquim, color.; 43,6 x 64,1 cm em folha 43,6 x 66,8 cm. Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa

às obras destes dois navios. Ou seja, como é sabido, nem sempre as designações usadas em Portugal são coincidentes, tanto no tempo, como para o mesmo navio, que pode ser referido indistintamente como nau ou fragata (ou fragatinha etc.). Perante estas informações, podemos verificar que estamos na verdade perante duas embarcações distintas, dado que o valor da despesa da fragata importava, a essa data, em 7.447\$052 reis, enquanto que a nau, não obstante o grande atraso no fabrico, totalizava já os 13.954\$285 reis, em agosto desse ano.

As últimas notícias referentes à construção de uma fragata, datam de agosto e novembro de 1764. Na primeira, apenas se refere o envio de uma lista de materiais necessários para a obra da fragata “que se está fabricando no Arsenal da Cidade”²⁵. A segunda é uma carta do poderoso João de Almada e Melo, governador da Justiça e Relação do Porto, dando conta da impossibilidade de encontrar ali carpinteiros ou calafates, nem mesmo entre os oficiais presos nas cadeias, que quisessem servir “Sua Majestade nos Estados do Pará na factura da Fragata que alli se acha construindo”²⁶. Dificuldade, aliás, que se estendia à construção da nau, como se verá.

Depois disto, a documentação existente não volta a referir este navio, que terá sido concluído nos finais de 1765 ou inícios de 1766. Curiosamente, a notícia do óbito de

Luís Isidoro, referido como o construtor que “se achava encarregado de fazer a Fragata de Guerra”. No entanto, é provável que se tenha confundido com a nau, dado que as informações da carta se referem aos cuidados tomados com o *Nossa Senhora de Belém*.

Aos 21 de março de 1765, morre Luís Isidoro de Gouveia, vítima de um trágico acidente de

trabalho: “recebendo no Arsenal o golpe de hum páu de que foy sumamente maltratado”²⁷, sem ter tido a oportunidade de ver concluído o seu trabalho, o que sucederá apenas um ano e uma semana após o seu falecimento.

O NOSSA SENHORA DE BELÉM E S. JOSÉ

Aquele que seria o maior navio construído no novo Arsenal de Belém, como vimos, padeceria de um longo processo de construção. Em larga medida, isso derivou de várias circunstâncias: por um lado, a necessidade de se construir um estaleiro próprio e adequado, a concorrência do estaleiro vizinho da Companhia-Geral do Comércio, a falta de mão de obra especializada, e de materiais, sobretudo de ferro, dado que, no tocante à madeira, ela era abundante.

O seu construtor, Luís Isidoro de Gouveia, como vimos, chegado a Belém com muitos outros oficiais, em maio ou junho de 1761, terá trazido consigo de Lisboa o plano do navio. Apesar de se tratar de uma nau, não era, no entanto, um projecto demasiado ambicioso, de modestas dimensões e, dentro da categoria dos navios de linha europeus, era considerado de 4ª classe (*fourth rate*), navio de duas pontes com 50-60 peças de artilharia, o que o colocava muito próximo de um de 5ª classe, ou seja, uma grande

fragata. Note-se, aliás, que a fragata pedida ao mesmo estaleiro era precisamente de 50 peças. Segundo Esparteiro (ESPARTEIRO, 1977, p. 25), tinha 167 pés de quilha, 41 pés de boca, e 33 pés de calado, e Celestino Soares, apesar das diferenças, indica medidas muito semelhantes: comprimento 180 pés, boca 47 pés, e calado de 39 pés.

A 5 de julho de 1760, quando se dava conta da chegada do construtor, já se tinha noção do atraso em que a fábrica se encontrava, referindo-se que, “sem embargo de ter alguma demora a obra da Nau para que vem destinado”, o mestre já se tinha ocupado a trabalhar no exame dos sítios²⁸. E no dia 11 desse mês, também se informava que os oficiais de ferreiro que tinham chegado para a construção do navio estavam inativos, “sem culpa sua”, por não haver ferro com que pudessem trabalhar, ali, ou em qualquer outro lado. Chegou-se mesmo a pedir uma arroba à Companhia-Geral do Comércio, a qual respondeu que só tinha o suficiente para o seu próprio navio²⁹.

Em novembro, como vimos, usaram-se as estacas ponteadas de ferro no estaleiro que tinham vindo para a construção do navio. Entretanto, as obras parecem continuar muito lentamente, e só decorridos 17 meses, em abril de 1763, voltamos a ter notícias do seu desenvolvimento, e do estado em que se encontrava, relatado pelo seu construtor, Luís Isidoro, e o calafate Henrique Ferreira: “ella já está embalizada, e só lhe faltam trinta e quatro páos para estar completa de seu Liame. Para o mayor trabalho que pode a sua construção se necessita de doze Officiaez de Carpinteyro ao menos, e hum Mandador que possa suprir nos impedimentos do Constructor. Hum Mestre Calafate que tome conta da Obra...”³⁰. Como podemos notar, ao fim de dois anos, o navio ainda nem sequer tinha completo o seu liame.

A 17 de junho, chegam mais carpinteiros e materiais de Lisboa para a construção da nau, que não parecem ser suficientes, dado que, a 14 de julho se refere serem precisos mais géneros para a fábrica e serviço do Arsenal, e que, dos oficiais que tinham vindo, dois faleceram, bem como o aprendiz do mestre calafate, pelo que podiam vir outros e, pelo menos mais seis marinheiros³¹.

Em janeiro de 1764, chegam da capital novos bens, assim como oficiais, mas com a indicação que os mesmos deveriam voltar ao reino quando a obra estivesse concluída. Em março é remetida para Lisboa uma “Planta da Nau”, dando a conhecer o seu estado, a qual “se acha já a primeira coberta com vãos, curvas medianias, e Abitas, e principiada a sintar”, ou seja, o casco ainda estava em fase de conclusão³². Durante o mês de junho, volta a pedir-se mais oficiais de carpinteiro e de calafate, pois “sem eles dificilmente [a obra] poderá adiantar-se”. Não se deixa contudo de elogiar o trabalho do construtor e a qualidade da empreitada: “não obstante, a obra que se faz he perfeita, e tudo se deve ao grande zello e actividade do Constructor de sorte que se a Nau não excederá da Bahia³³, pode V.^a Ex.^a estar certo que a há-de igualar quanto à construção.”³⁴. A 17, volta o novo governador, Fernando da Costa de Ataíde e Teive de Sousa Coutinho, lamentando o dissabor que o secretário de Estado da Marinha sentiu com a notícia da paragem da fábrica, insiste que não é possível acabar nem adiantar a nau tão depressa com os pouco oficiais que estão a trabalhar nela, e que, se não vierem outros, ela levará dois anos, ou mais, a concluir. Também informa que não foi possível fazer uso dos oficiais da Companhia do Comércio, porque estes estavam ocupados na construção do seu “terceiro navio”. As obras encontram-se por isso paradas, mas o governador mandou colocar um “tilhado de Ubim” para que a mesma não se estrague³⁵.

Mas as coisas parecem melhorar no mês seguinte, quando se dá conta que a “Nau de Guerra”, tem já “as portas abertas para a primeira bateria, brevemente ficará acabada do forro; e para V.^a Ex.^a ser instruído do estado em que se acha, remeterei a sua Planta”³⁶.

No ano seguinte, a 21 de março, como vimos, morre o construtor Luís Isidoro, deixando assim a nau órfã, o que provoca uma nova paragem: “não havendo aqui pessoa de quem confiasse a execução do Risco, fiz reparar a Náo das injúrias do tempo com huma nova cobertura de Ubim”. No entanto, não querendo criar nova desilusão no secretário de Estado, remata dizendo que era “praticável concluir a Náo em quatro athe

cinco mezes de obra mais preciza para hir ao Mar em março próximo futuro³⁷, o que de facto virá a suceder.

Em setembro, solicita-se a nomeação de tropas para a guarnição da nau, composta por uma companhia de infantaria, um destacamento de artilharia de 36 homens, mais dois oficiais, dois sargentos e um tambor. São também nomeados os Capitães de Mar e Guerra João de Mello (que será o primeiro comandante do navio)³⁸, Frederico Jacob de Weinholtz e Rodrigo Inácio de Barros. Para escrivão da mesma, é nomeado o Capitão Filipe dos Santos Lisboa.

Durante este período final, a direção das obras parece ter sido assumida por Manuel Francisco Beyres, um desconhecido construtor que aparece nas folhas de pagamento dos meses de junho a agosto de 1766³⁹.

Os primeiros meses desse ano são ocupados já em trabalhos de conclusão (tabuado) e decoração, como o oratório (douramento, obras de latão, pintura do altar por Tomaz Ribeiro), cadeiras de damasco, duas mesas, fogão, peças de bronze, pintura e vidraças da nau, algumas das quais já posteriores ao seu lançamento.

Por fim, a 26 de março de 1766, ao fim de quase cinco anos, numa "Quarta-feyra de Trevas se deitou a Nau de Guerra ao Mar e sahiu do Estaleyro com bom sucesso universal gosto e aplauso de todos"⁴⁰. Não obstante um pequeno problema com a quebra de um cabo, o lançamento foi um sucesso, não deixando de se salientar quer a qualidade da construção, como as "excelentes madeiras de que vai fabricada"⁴¹.

Até à data, a única imagem conhecida do navio é a representada no famoso *Mapa geral das Naus e Fragatas de Guerra*, de

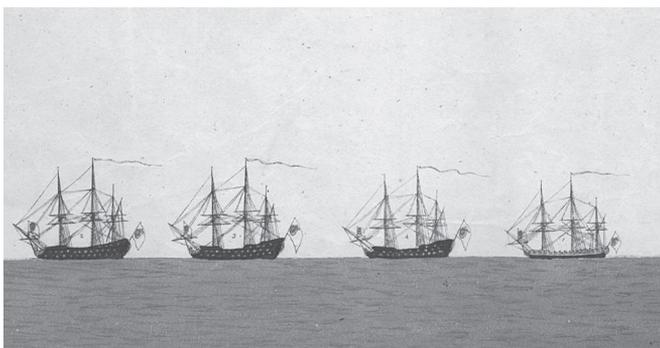


Figura 4 – Nau N.ª S.ª da Ajuda (2), N.ª S.ª dos Prazeres (3), Nossa Senhora de Belém (4), e a Fragata N.ª S.ª da Nazaré (1), In *Mapa das Naus e Fragatas de guerra Portuguezas que se emcorporarão na Esquadra do Sul* (porm.), 1776, (reprodução impressa) Biblioteca Nacional, Lisboa

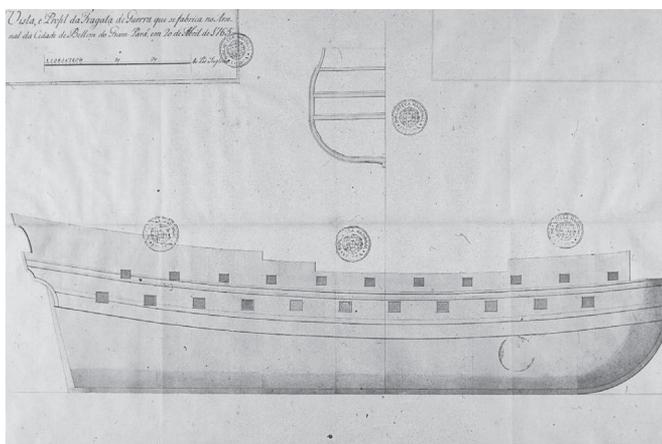


Figura 5 – Vista e perfil da fragata de guerra que se fabrica no Arsenal da cidade de Bellem do Gram Pará, Escala [ca. 1:10]. 1765, 1 desenho técnico: color.; 43,7 x 64,1 cm. Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa

1776, de que se conhecem três versões ligeiramente diferentes. Na correspondente legenda, refere-se que se trata de "Verdadeiras Figuras de Naus e Fragatas Portuguezas", pelo que, pelo menos, devem ter havido um cuidado de as representar próximas da realidade.

Podemos ali observar que a *Nossa Senhora de Belém* e *S. José*, com o número 4, é de duas pontes e meia, com tolda e castelo, à semelhança das duas outras naus a seu lado, a *Nossa Senhora da Ajuda* (2) e a *Nossa Senhora dos Prazeres* (3).

Além disso, de acordo com a escala do desenho, verifica-se uma concordância quase perfeita entre as medidas apontadas na *Vista*, e as indicadas por Esparteiro, e o então comandante da nau, Manuel Ferreira Nobre, em 1791:

	Comprimento quilha/pés	Boca	Pontal
<i>Vista e perfil</i>	165	40	26
M. F. Nobre	165	40	34
A. M. Esparteiro	167	41	33

O desenho do casco é muito idêntico à curvatura do modelo inglês, embora bem diferente nas proporções, cujo rácio (cxb) é de 4,5:1,

fazendo o navio muito estreito, e veloz, aproximando-se do design dos navios de Manuel Vicente Nunes (SALDANHA, 2016, pp. 478-485).

O único testemunho do *Nossa Senhora de Belém e São José* que conhecemos é o de Joaquim Celestino Soares, que teve a fortuna de a ter visto pessoalmente, sobre a qual diz: “nos parecia lindo barco, e a namorávamos quando a descobríamos surta a leste da Torre de Belém... Quando a encaharam para ser desmanhada, não tinha o menor alquebramento, e até ao fim do seu desmancho, nunca fez agoa” (SOARES, 1865, p. 591).

BIBLIOGRAFIA

1. Fontes Manuscritas:

BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINHA – ARQUIVO HISTÓRICO, Lisboa

– Livro Mestre Oficiais da Armada Portuguesa, 1744-1811.

– Despesa feita com a Construção da Nau de Guerra “Nossa Senhora de Belém e São José” que se Fabricou no Arsenal do Pará, 1761-1766, PT/BCM-AH/DGM/1/01.

– Nau “Nossa Senhora de Belém”, 1770-1791, PT/BCM-AH/NA/NAU “NOSSA SENHORA DE BELÉM” – Livro de Registo de Receita e Despesa do Almoxarife Respeitante à Alimentação e Materiais; e o Livro de Registo do Ouro Entregue na Nau “Nossa Senhora de Belém” Para Ser Transportado do Brasil Para Lisboa.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO [AHU], Lisboa

– Fundos: Administração Central; Conselho Ultramarino; Portugal – Reino, Ultramar; Brasil – Geral, Pará; Iconografia.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO [ANTT], Lisboa

– Reprodução de documentos do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Projecto Reencontro, 1784-1787, PT/TT/PREE/2/120, Ofício 78.

BIBLIOTECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO, Brasil

Manuscritos – Alexandre Rodrigues FERREIRA, Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão-Pará, 26 Março 1787 – Cota: 21,1,24- MS-574 (3).

2. Obras consultadas:

CABREYRA, José de. Naufragio da Nao N. Senhora de Belem feyto na terra do Natal no cabo de Boa Esperanca : [et] varios sucessos que teve o Capitao Joseph de Cabreyra, que nella passou à Índia no anno de 1633. Lisboa: Por Lourenço Craesbeck Impressor d'EIRey, 1636.

ESPARTEIRO, António Marques. Catálogo dos navios brigantinos (1640-1910). Lisboa: Centro de Estudos de Marinha, 1976.

_____. Três séculos no mar, 1640-1910. 11 Partes. 32 vols. Lisboa: Ministério da Marinha, 1974-1987.

GOYCOCHÊA, Luís Felipe de Castilhos; LEIVAS, Luís Cláudio Pereira. "Conquista de Caiena. In: História Naval Brasileira. v.2. T. 2. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1979.

LEIVAS, Claudio Pereira e SCAVARDA, Levy. História da Intendência da Marinha. Vol. I. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1972.

SALDANHA, Nuno. "Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775), Primeiro Construtor do Arsenal Real – Design e Arquitectura Naval no reinado de D. José I". In: Anais de História de Além-Mar. vol. XVII. Lisboa: CHAM/U.N.L., 2016.

_____. "Do Tejo para o Amazonas. As chalupas de guerra de Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775)/ From the Tagus to the Amazon river. The sloops of war by Manuel Vicente Nunes (1711-c. 1775)". In: Navegador. no 27. Rio de Janeiro: junho 2018.

SOARES, José Augusto Celestino. Quadros Navais ou colecção dos folhetins marítimos do patriota seguido de huma epopeia naval portuguesa por Joaquim Pedro Celestino Soares official da armada. Parte III. Lisboa: Imprensa Nacional, 1865.

NOTAS

¹ Também conhecido apenas como Nossa Senhora de Belém, e que não deve ser confundido com a malograda nau homónima que, em 1633, a caminho da Índia, naufragou no Cabo da Boa Esperança, e cujo relato foi publicado pelo seu capitão (CABREYRA, 1636).

² ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 26 junho 1761. OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a escolha do sítio para instalação do estaleiro em que se irá fabricar uma nau real. Anexo: termo (cópia). AHU_CU_013, Cx. 49, D. 4517.

³ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 12 julho 1761. OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre as diligências tomadas relativas à construção de uma fragata de guerra na cidade de Belém do Pará. AHU_CU_013, Cx. 50, D. 4582.

⁴ [AHU], Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino, Planta e perfil do Arsenal para a construção de huã nau de 50 Peças: com q. se declarão as circunstancias do terreno e fundo do rio para se poder lançar a mesma nau... - Escala [ca.l:600]. - [ca. 1761]. - 1 planta ms. desenho a nanquim, color.; 71,3 x 50,8cm em folha 74,5 x 53cm. AHU_CARTm_013, D. 0799.

⁵ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 16 novembro 1761. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o estado de edificação da obra do Arsenal e acerca do que se gastou na construção de uma nau em Belém do Pará. Anexo: certidão. AHU_CU_013, Cx. 51, D. 4687.

⁶ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 27 julho 1763. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre as despesas que se realizaram com a construção de uma fragata de guerra. Anexo: relações. AHU_CU_013, Cx. 54, D. 4979.

⁷ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1766, outubro, 17, Pará. OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo cópia das folhas de pagamento dos oficiais que trabalharam na construção da nau de guerra "Nossa Senhora de Belém e São José", dos anos de 1761 a 1766. Anexo: relações. AHU_CU_013, Cx. 59, D. 5289. Este documento está mal classificado, dado que as folhas de pagamento apenas contemplam os meses de 15 de junho a 3 de agosto de 1766.

⁸ Para além, naturalmente, de dezenas de outras canoas mais pequenas.

⁹ BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINHA – ARQUIVO HISTÓRICO, Lisboa. Despesa feita com a Construção da Nau de Guerra "Nossa Senhora de Belém e São José" que se Fabricou no Arsenal do Pará, 1761-1766, PT/BCM-AH/DGM/1/01

¹⁰ BCM-AH, "1764, 4 de Janeiro", Despesa feita com a Construção da Nau de Guerra Nossa Senhora de Belém..., 1761-1766, fol. 8.

¹¹ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 26 junho 1761. OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a escolha do sítio para instalação do estaleiro em que se irá fabricar uma nau real. Anexo: termo (cópia). AHU_CU_013, Cx. 49, D. 4517.

¹² [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 5 julho 1761. OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, dando conta da chegada de Luís Isidoro de Gouveia, que irá dirigir os trabalhos de construção de uma nau, e as providências que tomou para a sua execução. Anexo: requerimento. AHU_CU_013, Cx. 50, D. 4569.

¹³ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 16 novembro 1761. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o estado de edificação da obra do Arsenal e acerca do que se gastou na construção de uma nau em Belém do Pará. Anexo: certidão. AHU_CU_013, Cx. 51, D. 4687.

¹⁴ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 16 março 1763. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre os problemas verificados na construção da nova corveta da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, com a alteração das medidas vindas de Lisboa, pelo construtor das embarcações daquela Companhia, Manuel Lopes, não tendo seguido viagem. Anexo: termos (cópias). AHU_CU_013, Cx. 54, D. 4906.

¹⁵ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1779, dezembro, 29. Requerimento de Joaquim Vicente Foro para a rainha [D. Maria I], solicitando a sua nomeação para o lugar de mestre da Ribeira do Arsenal da cidade de Belém do Pará. Anexo: auto. AHU_CU_013, Cx. 84, D. 6902.

¹⁶ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 5 julho 1761. AHU_CU_013, Cx. 50, D. 4569.

¹⁷ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1761, julho, 5, Pará. OFÍCIO do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, José Feijó de Melo e Albuquerque, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, dando conta da ordem régia que o encarregara da supervisão e construção de uma fragata de cinquenta peças, e de que a mesma ordem será cumprida com o maior zelo. Anexo: 2ª via. AHU_CU_013, Cx. 50, D. 4562.

¹⁸ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1761, julho, 12, Pará. OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre as diligências tomadas relativas à construção de uma fragata de guerra na cidade de Belém do Pará. AHU_CU_013, Cx. 50, D. 4582.

¹⁹ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1761, julho, 14, Pará. OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a forma de pagamento dos salários dos trabalhadores da construção de uma fragata nos estaleiros da cidade de Belém do Pará, pela Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. AHU_CU_013, Cx. 50, D. 4584.

²⁰ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1761, novembro, 2, Pará. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o recebimento dos géneros que vieram do Reino para a construção de uma fragata de guerra, pela Provedoria da Fazenda Real da capitania do Pará, e que foram entregues ao almoxarife daquela provedoria, Bento de Figueiredo Tenreiro. AHU_CU_013, Cx. 51, D. 4662.

²¹ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1763, julho, 14, Pará. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o envio das relações dos géneros e instrumentos necessários para o fabrico da nau e para o serviço do Arsenal. Anexo: relações. AHU_CU_013, Cx. 54, D. 4965.

²² [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1763, julho, 24, Pará. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a evolução das obras de construção da fragata de guerra no Arsenal da capitania. AHU_CU_013, Cx. 54, D. 4972.

²³ Veja-se, desenho técnico: nanquim, color.; 43,6 x 64,1 cm em folha 43,6 x 66,8cm. Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino, AHU_CARTm_013, D. 1271. Não podemos deixar de agradecer a Augusto Salgado a chamada de atenção para a existência deste desenho.

²⁴ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1763, julho, 27, Pará. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre as despesas que se realizaram com a construção de uma fragata de guerra. Anexo: relações. AHU_CU_013, Cx. 54, D. 4979.

²⁵ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1764, agosto, 1, Pará. OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre os materiais necessários para a construção da nova fragata de guerra no estaleiro do Arsenal da cidade de Belém do Pará. AHU_CU_013, Cx. 57, D. 5157.

²⁶ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1764, novembro, 8, Porto. OFÍCIO de João de Almada para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a necessidade do envio de carpinteiros e calafates para servir na construção da nova fragata de guerra nos Arsenais da capitania do Pará. AHU_CU_013, Cx. 57, D. 5175.

²⁷ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1765, abril, 17, Pará. OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, comunicando o falecimento do mestre

construtor de naus, Luís Isidoro de Gouveia, e solicitando ajuda de custo para a sobrevivência da viúva daquele oficial, em atendimento aos bons serviços por ele prestados. AHU_CU_013, Cx. 58, D. 5201.

²⁸ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 5 julho 1761. AHU_CU_013, Cx. 50, D. 4569.

²⁹ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 11 julho 1761. OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a chegada de oficiais de ferreiro para as obras de construção da fragata de guerra e a grande falta de ferro necessário para se prosseguir tal obra, e as medidas que tomou a respeito dos povoadores chegados das ilhas e que foram enviados para o Macapá. AHU_CU_013, Cx. 50, D. 4581. Erro de classificação do documento. O mesmo não fala da fragata de guerra, mas sim da nau.

³⁰ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 15 abril 1763. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a necessidade de carpinteiros e materiais para se terminarem os trabalhos de construção da nau. Anexo: relações. AHU_CU_013, Cx. 54, D. 4919.

³¹ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 14 julho 1763. OFÍCIO do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão], Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o envio das relações dos géneros e instrumentos necessários para o fabrico da nau e para o serviço do Arsenal. Anexo: relações. AHU_CU_013, Cx. 54, D. 4965.

³² [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 7 março 1764. OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Grão-Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a construção da nova nau de guerra nos estaleiros da cidade do Pará. AHU_CU_013, Cx. 55, D. 5049.

³³ Deve tratar-se de uma referência à Santo António e S. José (1763-1822), nau de 64 peças que foi lançada à água na Baía em 29 de janeiro de 1763, construída sob a direção de António da Silva Araújo.

³⁴ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 3 junho 1764. OFÍCIO do governador e capitão general [do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o envio de madeiras por um galeão e a necessidade de alguns carpinteiros e calafates do Reino para a construção da nova nau de guerra nos estaleiros da cidade do Pará. AHU_CU_013, Cx. 57, D. 5122.

³⁵ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 17 junho 1764. OFÍCIO do governador e capitão-general [do Estado do Pará e Maranhão], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a obra de reconstrução da Fortaleza do Macapá, o estabelecimento da povoação do Rio Uanará-jucú, a obra do Fortim da Barra, a construção da nova nau de guerra, e a remessa de madeiras daquele Estado para o Reino. AHU_CU_013, Cx. 57, D. 5136.

³⁶ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 31 junho 1764. OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará, Maranhão e Rio Negro], Fernando da Costa de Ataíde Teive Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a construção da nau de guerra no estaleiro de São Boaventura na cidade de Belém do Pará, e remetendo a respetiva planta pelo navio Nossa senhora da Conceição. AHU_CU_013, Cx. 57, D. 5151.

³⁷ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 17 abril 1765, Pará. AHU_CU_013, Cx. 58, D. 5201.

³⁸ Que precedeu o famoso Bernardo Ramirez Esquivel, o segundo, dum total de doze comandos.

³⁹ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1766, outubro, 17, Pará. AHU_CU_013, Cx. 59, D. 5289.

⁴⁰ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1766, março, 28, Pará. OFÍCIO do ouvidor geral da Capitania do Pará, Feliciano Ramos Nobre Mourão, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o lançamento ao mar da nova nau de guerra construída nos estaleiros da Capitania do Pará, partindo com destino ao porto da cidade de Sacramento. Obs.: doc. de carácter particular. AHU_CU_013, Cx. 58, D. 5258.

⁴¹ [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 1766, março, 29, Pará. OFÍCIO do juiz de fora [e provedor da Fazenda Real da capitania do Pará], José Feijó de Melo e Albuquerque, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre o incidente ocorrido com a nau construída nos estaleiros daquela capitania; os recursos apresentados no Juízo da Coroa devido ao casamento do Alferes Raimundo de Figueiredo; e a oposição do administrador da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, Miguel João Caetano, exigindo que os escritos da mesma Companhia não fossem vistos pelos ministros daquele governo sem o seu consentimento. Obs.: doc. de carácter particular. AHU_CU_013, Cx. 58, D. 5260.

⁴² [AHU], Lisboa. Conselho Ultramarino. Pará. 26 junho 1761. AHU_CU_013, Cx. 49, D. 4517.

⁴³ [AHU], Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita. Vista e perfil da fragata de guerra que se fabrica no Arsenal da cidade de Bellem do Gram Pará. Escala [ca. 1:10]. – ...em 20 de julho de 1765 – 1 desenho técnico: color.; 43,7 x 64,1 cm. AHU_CARTm_013, D. 1272. Devemos também a Augusto Salgado a indicação da existência deste desenho, a quem, uma vez mais, agradecemos.

⁴⁴ Exceção apenas para a S. Francisco Xavier e Santo António, também referida como nau, construída em Damão, em 1769, mas dirigida pelo construtor dinamarquês João André Collen.

O tempo das canhoneiras: organização e atuação dos navios de guerra nos rios amazônicos*

The time of the gunboats: organization and actions
of the warships in the amazonic rivers

Pablo Nunes Pereira

Doutorando em História Social da Amazônia pela Universidade Federal do Pará (UFPA). Membro do Grupo de Pesquisas Militares Poder e Sociedade na Amazônia.

Joana D’Arc Moreira da Silva

Graduada em Licenciatura e Bacharelado em História pela Universidade Federal do Pará (UFPA). Membro do Grupo de Pesquisas Militares, Poder e Sociedade na Amazônia.

RESUMO

O presente trabalho tem por propósito refletir sobre a organização dos navios de guerra na Flotilha do Amazonas e sua atuação entre a segunda metade do século XIX e as primeiras décadas do século XX. Propõe para tanto considerar três gerações de navios incorporados para a região: os excedentes da Guerra do Paraguai (décadas de 1850 e 1860), os construídos após a Guerra (décadas de 1870 a 1890) e as canhoneiras fluviais frutos das discussões de modernização no âmbito dos Programas Navais de 1904 e 1906. Com relação à atuação, discute a questão dos calados das embarcações e sua relação com problemas envolvendo os telégrafos e as comissões desempenhadas utilizando como exemplo a Canhoneira *Guarany* na questão do Amapá.

PALAVRAS-CHAVE: Flotilha do Amazonas; Canhoneiras; Navegação

ABSTRACT

This work intends to discuss about the organization of the warships in the Amazon Flotilla and the actings of those ships between the second half of the nineteenth century and the first decades of the twentieth century. We propose to consider three generations of warships designated to the region: the gunboats used in the War of Paraguai (decades of 1850 and 1860), those build after the War (decades of 1870 to 1890) and the fluvial gunboats of the modernization process discussed by the naval programs of 1904 and 1906. About the acting of those ships, we discuss the hull question of the boats and the relations with problems involving the telegraphs and also the operations executed using as an example the Guarany gunboat at the Amapá question.

KEYWORDS: Amazon Flotilla; Gunboats; Navigation

* Artigo recebido em 30 de setembro de 2018 e aprovado para publicação em 10 de outubro de 2018.

INTRODUÇÃO

O presente artigo é fruto das pesquisas realizadas pelo Grupo de Pesquisas Militares, Poder e Sociedade na Amazônia, que desde 2013 tem se ocupado a levantar fontes, discutir e divulgar pesquisas sobre a Marinha de Guerra na Amazônia. Tem por objetivo discutir o processo de formação e atuação dos navios de guerra da Flotilha do Amazonas, chamando atenção às canhoneiras, navios de guerra assim denominados no período e cuja característica mais marcante era a busca de adaptação à navegabilidade e defesa nos meandros dos rios da bacia hidrográfica do Rio Amazonas.

Enquanto recorte temporal, o tempo das canhoneiras proposto é um processo pensado desde a criação da Flotilha do Amazonas, em 1868, no contexto da Guerra do Paraguai, onde as canhoneiras já assumiram um papel importante, até as primeiras décadas do século XX, onde a incorporação desses navios praticamente terminou. As canhoneiras do século XIX e início do XX, possivelmente foram sucedidas pelas corvetas das décadas de 1940 a 1960 e pelos navios de patrulha fluviais a partir da década de 1970, embora esses períodos não façam parte de nossa escala de análise.

Na primeira parte, analisamos o planejamento e consolidação da presença de canhoneiras como parte da Esquadra no Rio de Janeiro e como essência dos navios de combate da Flotilha do Amazonas, pensando a incorporação desses navios em, pelo menos, três gerações distintas: a primeira, como sobra de material flutuante da força em operações na Guerra do Paraguai; a segunda, enquanto geração de navios construídos após a Guerra do Paraguai e a terceira, já no século XX, como fruto das discussões de modernização do início do século XX. A terceira geração já foi trabalhada, inclusive, na produção do Grupo de Pesquisas (PEREIRA, 2017).

Na segunda parte do artigo, buscamos analisar dimensões da atuação das canhoneiras e dos problemas relacionados à navegação nos rios da Amazônia, dando destaque à necessidade de pensar a atuação de navios de guerra para além das situa-

ções de combate, explorando o potencial de fontes para a reflexão sobre o cotidiano dos navios na região. De modo específico, analisamos a questão do calado das embarcações e de comissões desempenhadas pela Canhoneira *Guarany*.

A LÓGICA DAS CANHONEIRAS E A FLOTILHA DO AMAZONAS

A criação da Flotilha do Amazonas, em 1868, e o conseqüente processo de organização e aparelhamento com os meios de guerra até as primeiras décadas do século XX, coincidiu com a realidade da qual Rosa Elizabeth Acevedo Marin denominou “civilização do rio”, isto é, ao auge do período em que os rios representaram a dupla perspectiva de espaço de convivência e de circulação através do qual a ocupação e a dinâmica da região amazônica podem ser explicadas (MARIN, 2004). Da mesma forma, a introdução da navegação a vapor alterou consideravelmente o tempo de viagem e o volume de circulação de mercadorias, pessoas e ideias. As embarcações a vapor e as companhias como a The Amazon Steam Navigation Company também construíram ou demandaram uma infraestrutura que esteve, em grande medida, no bojo de diversos discursos e debates de modernização da região.

Segundo o relatório ministerial da Marinha apresentado pelo Barão de Cotegipe, João Maurício Wanderley, a criação da Flotilha do Amazonas, a qual fora feita um ano após a organização do 3º Distrito Naval, com sede no Pará, teve “o fim de policiar a fronteira naval com as republicas vizinhas”, ao que Levy Scavarda considerou como parte das preocupações do governo brasileiro advindas da Guerra do Paraguai (SCAVARDA, 1968). A criação da Flotilha representou um marco simbólico, já que antes do referido ano, embarcações armadas da Marinha de Guerra já atuavam nos rios amazônicos e o Arsenal de Marinha do Pará já existia desde o final do século XVIII, no entanto, a Flotilha significou a necessidade de aparelhar embarcações que atuassem de forma permanente na região e não apenas destacamentos navais da Esquadra.

A designação de um conjunto de navios de guerra aptos à navegação dos rios não foi, no entanto, uma realidade desde a criação da unidade. Aliás, é preciso considerar que mesmo a Esquadra do Rio de Janeiro não tinha uma organização tão consolidada no momento. O decreto nº 667, de 26 de janeiro de 1850, determinou um plano de organização da Força Naval que incluía a construção de embarcações para a Esquadra em tempos de paz, composta de duas fragatas a vela; duas corvetas de bateria coberta; oito corvetas de bateria descoberta; 12 brigues e brigues-barcas; 16 canhoneiras; quatro fragatas a vapor de 300 cavalos de potência; seis corvetas a vapor de 220 cavalos; quatro vapores de 100 a 160 cavalos; seis vapores de 48 cavalos além de "lanchões" armados em número indeterminado. O plano, segundo o Ministro Affonso Celso de Assis Figueiredo, no Relatório Ministerial de 1867, nunca fora implementado, ao que fora organizada uma comissão em 25 de outubro de 1866 para indicação de navios, movidos somente a vapor ou de tração mista, considerando os navios a vela já obsoletos, feitos de madeira ou encouraçados e que fossem organizados em três categorias: de maior velocidade, para navegação oceânica; de velocidade média, para navegação na costa e grandes rios e de velocidade pequena, em "condições especiais", para navegação de rios de pouca profundidade e defesa deles e dos portos.

Nesse sentido, o Decreto nº 4.182, de 13 de maio de 1868, estabeleceu o plano de construção de navios para a Armada Nacional. A primeira categoria deveria ser composta de navios de maior velocidade para navegação oceânica, formada por uma fragata encouraçada, quatro corvetas encouraçadas e quatro corvetas não encouraçadas. Os navios deveriam ter marcha de 15 milhas náuticas, a fragata, e 14, as corvetas, além de autonomia para entre quatro e cinco dias de navegação a toda força das caldeiras. A segunda categoria, de velocidade média para navegação do litoral e dos grandes rios, deveria ser formada por seis canhoneiras encouraçadas de 1ª classe, seis canhoneiras não encouraçadas de 1ª classe e de uma canhoneira encouraçada de 2ª classe, tendo como marcha 10 milhas

náuticas cada e autonomia de combustível de cinco a seis dias. A terceira categoria, de velocidade menor para servir nos rios e defesa dos portos, deveria ser formada por 16 canhoneiras encouraçadas de 2ª classe, oito canhoneiras não encouraçadas de 2ª classe, 16 transportes fluviais a rodas e um número indeterminado de baterias flutuantes, tendo esses navios marcha variando entre seis milhas para os primeiros, oito para os segundos e nove para os terceiros, além de, respectivamente, 25 horas para as canhoneiras encouraçadas e três dias para os demais. A quarta categoria deveria ser formada por navios a roda para transporte de tropas e lanchas a hélice para transporte e policiamento dos rios, sendo formada por quatro transportes a rodas e 36 lanchas a hélices, com marcha de 12 e 8 milhas e autonomia de oito dias e 24 horas respectivamente. Os transportes da quarta categoria deveriam ter capacidade para transporte de 500 praças e as lanchas, tripulação de 60 soldados armados, desde que não aumentassem o calado delas.

Há duas questões essenciais para consideração sobre os planos apresentados em 1850 e 1868. Em primeiro lugar, do ponto de vista tecnológico, é perceptível que a navegação a vapor assumiu paulatinamente lugar de destaque nas preocupações das Marinhas pelo mundo. O impacto do vapor foi tão significativo que, quando o Almirante americano Alfred Thayer Mahan propôs a ideia do Poder Naval, onde o controle do mar seria o aspecto fundamental para o desenvolvimento das nações, na obra *The influence of sea power upon history*, de 1890, também considerou que as Marinhas autênticas nasceram com o vapor, uma vez que ele marcou seja a "vitória" do homem sobre a natureza, tornando a navegação independente do vento e outros fatores climáticos, seja o nascimento de marinheiros dedicados exclusivamente ao navio e não ao combate.

Sobre as relações a bordo das embarcações, é sintomático também que o vapor alterou inclusive a lógica da hierarquia militar. Os oficiais do Corpo da Armada não dispunham de conhecimentos no processo de formação que os permitisse conduzir as máquinas das embarcações e nesse sentido, os primeiros

indivíduos designados ao serviço das máquinas não foram formados no âmbito da Força Naval, mas contratados junto à Marinha Mercante. Embora, no entanto, os comandantes das embarcações tivessem precedência hierárquica sobre os maquinistas contratados, punir ou expulsar um maquinista poderia resultar na incapacidade temporária de operar a embarcação. Nesse sentido, das preocupações da Marinha que Castro refletiu sobre o efeito disciplinar (CASTRO, 2013, p. 35), estavam incluídas tanto a criação do curso de máquinas e do Corpo de Maquinistas – corpo de oficiais – formados na Escola Naval, como o estabelecimento de critérios de admissão e distribuição em navios de diversas classes conforme estabelecido no Decreto nº 3.186, de 1863.

A segunda questão diz respeito a considerar a organização da Marinha tanto no sentido mais geral como na Amazônia, e mesmo das Forças Armadas no Brasil, como processo em construção e de experiências de acordo com a conjuntura e suas problemáticas. Nesse processo, pelo menos dois marcos devem ser considerados respectivamente. O ano de 1850 é bastante significativo no que diz respeito ao primeiro plano naval mencionado, mas também como ponto de partida das preocupações de pensar e adaptar uma Força Naval capaz de atuar nos rios. O referido Ministro Affonso de Figueiredo afirmou em 1867 que “A abertura do Rio Amazonas crêa novas possibilidades, que é de mister prover. Entre ellas figura na primeira plana dar maior desenvolvimento ao Arsenal de Marinha do Pará”, ao que corroborou, no ano seguinte, o Barão de Cotegipe, considerando ainda que:

Deveis recordar-vos que, ao principiar a guerra, nossas canhoneiras, construídas á pressa na Europa, quando em 1858 reciamos um rompimento com o Paraguay, já apresentavam signaes evidentes de estragos consideráveis, como devia esperar-se, desde que, em lugar de serem applicadas á navegação fluvial para que foram encommendadas, empregaram-se em um serviço permanente no oceano, na repressão ao trafico.

Nessa perspectiva, o Capitão-Tenente José Marques Guimarães apresentou relatório em 1869 intitulado “Considerações sobre a locomoção e governo dos navios encouçados”, analisando a Guerra da Crimeia como o primeiro momento em que navios blindados atuaram em mares e regiões fluviais contra fortificações e considerou que a locomoção a vapor de fragatas, corvetas e canhoneiras deveria ser pensada a partir das vantagens específicas do ambiente, indicando o uso de lemes duplos para os mares e hélices para os rios.

Há, na produção historiográfica, diversos caminhos apontados nesse sentido. Acerca da Guerra do Paraguai, a Batalha Naval do Riachuelo e a Rendição de Uruguaiana, ambas em 1865, já sinalizaram a incapacidade do Paraguai em vencer a guerra contra os aliados, no entanto, os cinco anos de conflito devem ser atribuídos em grande parte à falta de organização das Forças Armadas aliadas, à falta de adaptação e conhecimento dos territórios (DORATIOTO, 1999). Da mesma forma, o recrutamento militar em massa, incluindo libertos, para a Guerra contrapôs a longa tradição antimilitarista luso-brasileira (IZECKSOHN, 2015). A Guerra do Paraguai forjou com todas as dificuldades, das noções de organização de uma Esquadra adaptada ao combate marítimo e de divisões para a guerra nos rios a própria ideia de mobilização. Forjou grande parte das tradições militares inclusive sob o ponto de vista das apropriações nas comemorações e na construção dos heróis de guerra. As décadas de 1850 e 1860, portanto, foram significativas da ausência de um nível de consolidação da Marinha brasileira e das forças de terra em face das questões que demandaram a rápida construção de uma lógica militar/bélica capaz de nortear as ações.

Nesse sentido, a Flotilha do Amazonas começou a ter embarcações designadas de forma permanente apenas na década de 1870. No relatório ministerial de 1871-2, apresentado pelo Ministro Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, o Arsenal de Marinha do Pará fora referido ainda com problemas no que diz respeito à estrutura, no entanto, a partir deste relatório, o volume de obras

realizadas por ele aumentou consideravelmente, produzindo, inclusive, embarcações. Segundo Luz:

Os seus trabalhos mais notáveis são: uma lancha a vapor para exploração dos rios Tocantins e Araguaya; fabrico e supprimento completo ao transporte de guerra Marcilio Dias e vapor Pará empregados na comissão de limites com o Perú; oito chalanas para essa mesma comissão; preparo e arranjos no hiete Rio Formozo, que serve de quartel á companhia de aprendizes marinheiros do Amazonas; construcção de um telheiro e picadeiros para uma barca de escavação que ficou prompta para o serviço da provincia.

Foi contractada a construcção de duas alvarengas de ferro para o serviço do arsenal.

Nessa perspectiva, consideramos que há três linhas ou gerações de navios que foram designados para servir na Amazônia, sediados tanto em Belém como em Manaus. Produzidas no Arsenal de Marinha do Pará e também oriundas do plano de 1868 como embarcações de quarta categoria, a Flotilha do Amazonas teve ao todo 12 lanchas de cerca de 15 metros de comprimento ao longo da década de 1870. É importante ponderar um cuidado metodológico: as fontes, em especial os relatórios ministeriais do período, por diversas vezes mencionam as embarcações da Amazônia distinguindo como pertencentes à Flotilha do Amazonas as sediadas em Manaus, o que provavelmente levou estudos como *História da Flotilha do Amazonas*, de Levy Scavarda, a mencionar apenas algumas embarcações, pois há outras não referidas pelo autor que foram sediadas em Belém, ora mencionadas nas fontes como embarcações da sede do 3º Distrito Naval, o qual incluía também a Flotilha, embora, na prática, não houvesse uma distinção tão clara, já que a movimentação delas entre Manaus e Belém era intensa.

A primeira linha ou geração de embarcações destinadas à Amazônia foi basicamente composta por navios que serviram durante a Guerra do Paraguai e, portanto, foram

construídas entre o final da década de 1850 e a década de 1860, caso específico das Canhoneiras *Mearim* (1876), *Moema* (1877) e *Pedro Afonso* (1876) (SCAVARDA, 1968, p. 48) e também da *Henrique Dias* (1872), *Ivahy* (1872) e *Felippe Camarão* (1872), sendo as citadas por Scavarda em Manaus e as três últimas em Belém. Esclarecemos que, para esta análise, serão considerados em especial os navios armados, os quais teriam como finalidade principal a defesa do território em caso de conflito, já que eventualmente, alguns navios de transporte tenham servido à região. No caso dessa geração, destaco que o transporte *Rio de Contas*, em Belém, e o *Rio Negro*, em Manaus, fizeram parte do conjunto de navios. As lanchas armadas não constavam sempre nos relatórios ministeriais, assim como não possuíam nomes específicos, o que torna dificultoso conseguir ponderar sobre sua atuação e a realidade embarcada.

A geração de canhoneiras que participaram das campanhas no Paraguai também evidencia uma questão importante: apesar da denominação em comum, as características técnicas, as tripulações e o armamento dessas embarcações poderiam variar consideravelmente. A região amazônica não foi a única a receber canhoneiras, mas a região fluvial do Brasil Central (guarnecido pela Flotilha de Mato Grosso), as regiões fronteiriças do Rio da Prata (guarnecidas pelas Flotilhas do Alto Uruguai e do Rio Grande do Sul), a Bahia e o comando da Esquadra (sediado no Rio de Janeiro) também possuíram embarcações com essa denominação. Alguns navios foram classificados ou reclassificados enquanto tal, como é o caso da Fragata *Amazonas*, além de algumas canhoneiras terem sido reclassificadas como corvetas, como a *Belmonte*, a *Beberibe* e a *Magé* (MENDONÇA, 2001, p. 60).

O quadro a seguir foi construído cruzando as informações das canhoneiras da primeira geração que foram designadas à Flotilha do Amazonas com o mapa de navios que serviram durante a Guerra do Paraguai entre 1865 e 1867, anexo ao Relatório Ministerial de 1867 e dados presentes no *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*, de Mario F. Mendonça e Alberto Vasconcelos.

Nome	Guarnição	Data de incorporação à Marinha	Dimensões e armamento
<i>Araguahy</i>	10 oficiais e 45 praças	1ª de abril de 1862	406 toneladas, 44,2 m de comprimento, 2,6 m de calado, duas peças calibre 32 e duas de 68
<i>Araguahy</i>	16 oficiais e 85 praças	25 de fevereiro de 1865	–
<i>Belmonte</i>	11 oficiais e 84 praças	18 de setembro de 1863	602 toneladas, 51,2 m de comprimento, 2,7 m de calado. Quatro canhões calibre 32, dois de 68 e um canhão 70
<i>Chuy</i>	nove oficiais e 39 praças	7 de outubro de 1865	1,5 m de calado e quatro canhões
<i>Felippe Camarão</i>	–	–	135 toneladas, 39,4 m de comprimento, 1,3 m de calado, um canhão de calibre 32 e 1 de 3.
<i>Greenhalgh</i>	21 oficiais e 119 praças	13 de janeiro de 1866	163 toneladas, 38,1 m de comprimento, 1,4 m de calado, duas peças de calibre 32
<i>Henrique Dias</i>	–	–	135 toneladas, 39,4 m de comprimento, 1,3 m de calado, um canhão calibre 32 e um de 3
<i>Henrique Martins</i>	11 oficiais e 28 praças	24 de novembro de 1865	163 toneladas, 38,1 m de comprimento, 1,5 m de calado. Sem informações do armamento
<i>Iguatemy</i>	10 oficiais e 85 praças	25 de fevereiro de 1865	400 toneladas, 44,2 m de comprimento, 2,6 m de calado, duas peças calibre 32 e 8 de 68
<i>Itajahy</i>	12 oficiais e 99 praças	14 de agosto de 1864	400 toneladas, 45,7 m de comprimento, quatro peças calibre 32 e duas de 68
<i>Ivahy</i>	12 oficiais e 80 praças	23 de outubro de 1864	400 toneladas, 44,2 m de comprimento, 2,6 m de calado, duas peças calibre 32 e oito de 68
<i>Maracanã</i>	11 oficiais e 49 praças	2 de maio de 1864	Sem informações
<i>Mearim</i>	12 oficiais e 93 praças	30 de julho de 1864	415 toneladas, 45,7 m de comprimento, quatro peças calibre 32 e duas de 68
<i>Parnahyba</i>	14 oficiais e 60 praças	30 de julho de 1864	602 toneladas, um canhão de calibre 70, dois de 68 e quatro de 32
<i>Taquary</i>	13 oficiais e 44 praças	27 de abril de 1865	170 toneladas, 39,8 m de comprimento, 1,8 m de calado e dois canhões
<i>Ypiranga</i>	13 oficiais e 44 praças	27 de abril de 1865	Sem informações

Quadro 1 – Comparativo de canhoneiras

Optamos por indicar como características técnicas principais: o deslocamento, o comprimento e o calado, três aspectos centrais

para a navegação nos rios que nortearam grande parte dos debates de modernização relacionados à Amazônia no final do XIX e

início do XX (FARIAS; PEREIRA, 2014). Com relação à força que guarneceu esses navios, o efetivo fora indicado para o ano da terceira coluna, onde podemos perceber uma variação e 39 para a menor tripulação, da *Henrique Martins* até 140 para a *Greenhalgh*. Além disso, em termos de deslocamento, há variação de 135 a 602. É conveniente, pois, considerar que as dimensões afetaram, dentre outras questões, a navegabilidade, bem como a classificação das embarcações, da qual de um modo geral, todas as embarcações que encontrei no período aqui trabalhado designadas como canhoneiras na Amazônia foram comandadas por capitães-tenentes, primeiros e segundos-tenentes.

A segunda geração diz respeito a navios construídos após a Guerra do Paraguai. Basicamente, incluem navios que foram construídos no final da década de 1870 até os avisos fluviais construídos em 1891. De todas que fizeram parte desta geração, apenas a Canhoneira *Afonso Celso* (1884) não foi construída especificamente para a região amazônica. Situamos como marco inicial desta geração a Canhoneira *Manaus* (1880), primeira construída e armada especificamente para a Flotilha do Amazonas, tendo sido substituída em 1888 pela *Cabedello*. As duas canhoneiras irmãs *Taripe* e *Guarany* foram construídas pelo Arsenal de Marinha da Bahia e armadas no Pará, tendo a primeira sido desincorporada ainda na década de 1880 e a segunda exercendo atividades até 1900. Em 1891, foram comissionados os quatro Avisos Fluviais *Teffé*, *Tocantins*, *Jutahy* e *Juruena*, construídos na Inglaterra. Importante destacar que avisos e canhoneiras tinham características semelhantes, sendo por vezes indicados pela mesma nomenclatura. Os avisos fluviais tiveram tempo de serviço diversificado, convivendo com a geração seguinte, exceto o *Juruena*, que naufragou em 1901.

A terceira geração diz respeito essencialmente às quatro canhoneiras fluviais irmãs *Acre*, *Amapá*, *Juruá* e *Missões*, construídas na Inglaterra pela *Yarrow Shipbuilders* e postas em serviço em 1905, fruto das discussões em torno dos programas navais elaborados entre 1904, pelo Contra-Almirante Júlio César de Noronha e 1906, pelo Contra-

-Almirante Alexandrino Faria de Alencar, em um eixo diferente das discussões dos programas, que tinham como foco cruzadores e encouraçados para a atuação na Esquadra (FARIAS; PEREIRA, 2015). À exceção do Aviso *Oyapock*, transferido em 1909 do Mato Grosso, até a década de 1920, praticamente não houve navios incorporados de fato à Flotilha com destino à defesa dos rios amazônicos. Em 1917, o relatório ministerial apresentado pelo Almirante Alexandrino Faria de Alencar apontava que haviam sido incorporados os Avisos *Caiapó*, *Pindaré* e *Mearim*, embora, na prática, eles não tenham sido mais mencionados na documentação posterior, tendo sido provavelmente designados para serviço do Arsenal de Marinha do Pará ou das superintendências de Navegação, Hidrografia ou Portos e Costas. Na década de 1920, o Aviso *Ajuricaba* fora incorporado a partir da Marinha Mercante. As canhoneiras da classe *Acre* tiveram serviço máximo até a década de 1940.

DIMENSÕES DA ATUAÇÃO DAS CANHONEIRAS: NAVEGAÇÃO E COMBATE NOS RIOS

A atuação das canhoneiras na Amazônia deve ser pensada através de uma multiplicidade de aspectos, considerando pelo menos três circunstâncias distintas. Em primeiro lugar, as discussões em torno das características técnicas das embarcações, o que nos ajudam a compreender as limitações e possibilidades dos navios de diferentes gerações que serviram à Flotilha do Amazonas. Nesse sentido, cabe destacar sobretudo a questão dos calados das embarcações, aspecto que ocupou a centralidade dos debates em torno da modernização desses navios, seja conforme os planos apresentados seja no caso de 1905.

No relatório ministerial de 1902, o Contra-Almirante José Pinto da Luz indicou que havia uma dificuldade considerável aos navios da Flotilha do Amazonas em chegar nas regiões de fronteira com o Peru e a Bolívia, em especial nas vazantes dos rios, já que o calado das embarcações não era suficiente para tal. No mesmo relatório, o ministro indicara como alternativas utilizar como mo-

delo ou as canhoneiras francesas da Flotilha da Indochina, cujo calado era aproximadamente 1,10 metro ou as inglesas do tipo *Melik*. Dentre as embarcações acima mencionadas, as canhoneiras fluviais da classe Acre foram as que tiveram menor calado, provavelmente, até em relação às corvetas das décadas de 1950-1960 e aos navios de patrulha fluvial da década de 1970. Abaixo, apresentamos quadro comparativo dos calados das canhoneiras da segunda e terceira gerações da Flotilha do Amazonas:

Canhoneiras	Calado
<i>Afonso Celso</i>	2,80 metros
<i>Manaus</i>	Sem informação
<i>Cabedello</i>	1,24 metro
<i>Traripe</i>	1,37 metro
<i>Guarany</i>	1,75 metro
<i>Teffé, Tocantins, Jutahy e Juruena</i>	1,70 metro
<i>Acre, Amapá, Juruá e Missões</i>	0,77 metro
<i>Oiapock</i>	1,90 metro
<i>Ajuricaba</i>	0,90 metro

Quadro 2 – Comparativo de calados das canhoneiras da Flotilha do Amazonas

Dos problemas relacionados aos calados das embarcações, incluindo os navios mercantes que circulavam pela Amazônia, uma das questões que mais chama a nossa atenção é o rompimento do cabo telegráfico fluvial. Embora de um modo geral, em todas as ocasiões que cabos foram rompidos não tivessem sido apurados os responsáveis, é coerente presumir que foram embarcações que os romperam, considerando que tais incidentes ocorreram submersos aos rios. Identificamos alguns desses episódios.

Em 9 de junho de 1904, o *Jornal do Commercio* do Amazonas publicou uma carta enviada por um funcionário dos correios, José d'Assumpção Santiago, o qual justificava que devido ao rompimento do cabo fluvial, não foi possível receber as informações telegráficas da mesma repartição do Pará.

Devido a essa circunstância, no dia 5 do mesmo mês, a repartição fechou as portas e, em consequência, os condutores de malas do Vapor *Napo*, o qual partiria de Manaus a Iquitos, não puderam receber os telegramas para transporte até a região. A situação é interessante pois o rompimento do cabo, nesse sentido, significou o comprometimento de parte das comunicações com o Peru e, por consequência, de toda a porção de Manaus, onde situava-se a estação telegráfica, até a foz do Amazonas e os afluentes da porção ocidental em relação à cidade.

A situação do rompimento dos cabos também afetava a imprensa, que recebia e publicava telegramas através das informações recebidas pelo telégrafo de cidades da região amazônica, outras partes do Brasil e ainda do exterior. Em 28 de julho 1909, o mesmo jornal informou que não publicaria a seção "Telegrammas" pois "partio-se novamente o cabo fluvial, desta vez entre Ramos e Santarem". Em 27 de dezembro do mesmo ano, a The Amazon Telegraph Company Limited, responsável pelo serviço, enviou um ofício ao Chefe de Polícia do Pará, Vicente Epaminondas Pires dos Reis, informando que o cabo subfluvial fora cortado em três partes no Igarapé de Murutubinha, impossibilitando as comunicações telegráficas com o Município de Óbidos.

Em 1910, a empresa informou à imprensa que iniciara os trabalhos de duplicação do cabo fluvial na região, realizado entre Manaus e Óbidos até abril, já tendo sido duplicados de Belém a Manaus em janeiro do mesmo ano. Entre Itacoatiara e Manaus, a duplicação foi concluída no início de maio, no entanto, no dia 17, o vapor inglês *Antony* o rompeu, levando o serviço de telegramas a ser realizado por lanchas até o reparo do mesmo.

Em relação a comissões desempenhadas pelas canhoneiras, é importante destacar algumas questões metodológicas para melhor compreensão das formas de atuação. Em primeiro lugar, é necessário cruzar uma certa variedade de fontes diferentes produzidas tanto pela Flotilha como pelas embarcações e jornais para conseguir obter

o maior número de informações possível. Quando iniciamos a análise da documentação da série Marinha do Arquivo Nacional relativa aos registros de bordo da Canhoneira *Guarany* no ano de 1900, percebemos que em praticamente todo o ano, ela esteve estacionada no Arsenal de Marinha de Belém em reparos, situação semelhante a que encontramos em diversos livros de quartos da mesma embarcação, já que a atuação dos navios de guerra pelos rios não era cotidiana, mas de um modo geral, em comissões preestabelecidas a partir de órgãos superiores, como o Quartel-General da Marinha, reorganizado em Estado-Maior da Armada no âmbito das reformas administrativas feitas por Alexandrino Faria de Alencar entre 1905-1908, em comissões específicas designadas pelo comandante da Flotilha do Amazonas ou ainda em conjunto com a presidência das províncias e governos estaduais. Ocorre que nem nos livros de quartos nem nas ordens do dia da Flotilha do Amazonas, encontramos, sempre onde há comissões, as ordens gerais delas.

Em 10 de abril de 1897, os governos do Brasil e da França assinaram tratado acerca da questão dos limites entre os dois países na fronteira do Amapá com a Guiana Francesa, incluindo o governo suíço como árbitro e estabelecendo uma comissão mista, a qual se reuniu em Caiena e definiu como sede dos trabalhos a região de Cunani. A comissão brasileira foi composta pelo Major José Faustino da Silva (1º comissário), Tenente Antonio Cavalcanti de Albuquerque (2º comissário substituto) e pelos Segundos-Sargentos João Freire Jucá e Ricardo Barbosa (ajudantes). No início de 1899, a Canhoneira *Guarany* participou da comissão de demarcação de limites na região de Conany, tendo o Vapor *Cassiporé* participado no transporte de correspondências.

Em 28 de fevereiro, foram destacados 20 marinheiros do Rio de Janeiro com a finalidade de serem incorporados à guarnição da canhoneira. Devido à comissão, o Capitão-Tenente Lobato de Castro foi designado comandante da embarcação, aportando em Belém, vindo do Rio de Janeiro, no dia 16 de março, tendo a canhoneira partido em direção ao Norte do Amapá em 16 de abril.

A *Guarany* desempenhou diversas funções ao longo da comissão, sendo elas a provável prontidão no caso de um conflito armado, como quartel estacionado na Vila de Cunani, enquanto prisão e dando suporte médico aos membros da referida comissão. É evidente que a demarcação das áreas fluviais também seria uma opção, embora nos livros de quarto ela tenha ficado estacionada até sua viagem de volta a Belém.

No dia 15 de maio, a montaria do Major José Faustino, comissário, atracou ao navio, mandando um soldado preso para cumprimento de oito dias de prisão a bordo da canhoneira, “visto em terra não haver a segurança suficiente para este fim”, tendo sido solto no dia 18 de maio, com apenas três dias de cumprimento da prisão. No dia 16, foi preso o mestre Alipio Pereira, “por mentir a este Commando” afirmando que uma boia havia afundado, aparentemente como justificativa para sair do navio, tendo sido solto no dia 18.

Ao longo da comissão, uma quantidade significativa de tripulantes ficou doente, tendo muitos deles como destino o barracão da Boa Esperança para tratamento sob supervisão do médico Eduardo Gaillard, cirurgião naval da *Guarany*. No dia 18 de maio, o praticante maquinista Alberto Maranhão, o guardião Antonio Henriques e os foguistas contratados Joaquim Barbosa de Sant'Anna e Euclides Antonio da Silveira foram desembarcados com destino à enfermaria do Arsenal de Marinha do Pará, tendo sido provavelmente transportados pelo Vapor *Cassiporé*, que estava atracado desde o dia anterior à *Guarany* para repassar a correspondência e a quantia de 6:286\$000 para compra de carvão e mantimentos. No dia 20, foi mandado para o barracão o foguista contratado Pessoa Leite, que “precisava de mudança de ares”, argumento interessante o qual Silvia Capanema de Almeida argumentou que significou, no contexto do final do XIX e início do XX, uma das primeiras respostas da Marinha às doenças que eram, a princípio, atribuídas a micróbios, como o caso do beribéri, doença que mais acometeu marinheiros até a descoberta das razões alimentares que a motivam (ALMEIDA, 2012). De fato, no dia seguinte, 21, o foguista Severino da Liberdade

de foi transferido pelo 1º escaler para o barcão “atacado de beri-béri”, levando ainda rações para oito dias. No dia 22, foi para Boa Esperança o Marinheiro José Procópio também acometido de beribéri. No dia 24, foi dispensado por doença o Cabo Jacyntho de Brito e Antonio de Lima, o criado Jorge Neumann, o cozinheiro dos inferiores e o mestre do navio. No dia 25, o escrevente. No dia 26, o Marinheiro Arthur Eduardo e, a partir do dia 27, tentou-se realizar a desinfecção do navio, mandando pela manhã toda a guarnição para fora do navio. No dia 29, foi dispensado o ajudante maquinista Francisco Filho.

No dia 16 de maio, às 20h30, o Marinheiro Nacional de 1ª classe José Caxias faleceu, não sendo indicada a causa da morte. O cadáver ficou depositado debaixo da coberta, sendo colocado no caixão apenas na manhã do dia seguinte. O caixão foi colocado no 2º escaler da *Guarany*, que baixou tendo como destino a Vila de Cunani para realização do enterro do marinheiro. A bandeira foi içada a meio mastro. Foi ainda realizada a arrecadação do espólio do marinheiro.

A *Guarany* saiu de Cunani em 30 de maio, chegando poucos dias depois em Belém. É conveniente destacar que, além do Vapor *Cassiporé*, que transportou os valores para suporte da embarcação e a sua correspondência, a Companhia de Navegação do Amazonas fora também contratada para fornecimento de carvão à canhoneira no porto de Cunani além do valor mencionado, tendo recebido do tesouro do Estado do Pará 400\$000. É interessante ressaltar o caráter de representação oficial do Estado brasileiro na comissão, inclusive porque é mencionada nos livros de quarto a presença de uma canhoneira francesa no mesmo porto.

Ainda acerca de comissões desempenhadas, analisamos que não necessariamente a Canhoneira *Guarany* se deslocava para elas, mas seus tripulantes também poderiam ser designados para tais tarefas, embora não tenhamos verificado isso nos livros de quartos, e sim nos livros de socorros da embarcação. Pierre Paulo da Cunha Castro chamou atenção para a necessidade de se explorar um outro conjunto documental ainda pouco trabalhado até o momento: os livros de socorros. De um

modo geral, eles eram mantidos seja pelos estabelecimentos terrestres, seja pelas embarcações, para o registro da movimentação do pessoal embarcado e de terra, constando ainda os vencimentos – soldos e gratificações – e, eventualmente, punições recebidas. Nesse sentido, o autor alerta para a dificuldade de leitura desses livros, dentre as quais a falta de uma organização direta motivada pelas limitações que os próprios oficiais de fazenda, responsáveis pelo seu registro, tinham: os livros eram designados com 200 a 300 páginas e poderiam abranger o período de anos. Portanto, dependendo do número de registros de um determinado militar, eventualmente os oficiais precisavam transferir os dados para o verso de outras páginas no livro (CASTRO, 2013, p. 32-36).

Nesse sentido, podemos observar no 3º livro de socorros de oficiais da Canhoneira *Guarany* uma série de tripulantes destacados em comissões de faróis. Nos primeiros meses de 1889, foi realizada uma comissão de faróis na região de Colares, no Marajó, nos dias 11, 14 a 16 de abril, 9 a 11 e 15 a 18 de maio do referido ano. Dentre os tripulantes da *Guarany* destacados, estão: o maquinista de 4ª classe extranumerário Affonso Alberto Corte Real e Silva, o Primeiro-Tenente Manoel Ignacio da Cunha, o Primeiro-Tenente Manoel Ignacio Belfort Vieira (que comandou a embarcação quando da comissão), o fiel Manoel Sabino de Mendonça, o prático da costa do Norte Amancio de Lima, o maquinista de 2ª classe Antonio Corrêa d'Alfredo (chefe de máquinas durante a comissão). Embora não tenhamos dados dos trabalhos realizados pela comissão, o Farol de Colares foi inaugurado em 15 de maio. Segundo o jornal *O Pará*:

No dia 15 de maio corrente, foi exibida de uma das pedras do grupo das de Collares, na margem direita do rio Amazonas, província do Pará, uma luz *branca e fixa* iluminando todo o horizonte.

O aparelho de luz é diptrico da 6ª ordem e a luz produzida pela combustão do óleo mineral.

O plano focal eleva-se 11m,80 (33,72 pés) ao nível médio das ma-

rés, e a luz será visível da distancia de 12 milhas, com tempo claro.

A columna sobre que assenta a lanterna e respectivo aparelho de luz é provida de uma plataforma semicircular com escada lateral e é pintada de *branco*, assim como a casa dos respectivos pharoleiros, que fica próxima.

Posição geographica

Lat. – 00°-53'-00"S.

Long. -5°-5'-50"0. Rio de Janeiro.

Long. -48°-16'-10"0. Grw.

Long. 050°-36'-20" 0. Paris.

Repartições de Pharóes, Rio de Janeiro; 16 de Maio de 1889 – Pedro Benjamin de Cerqueira Lima, capitão de fragata, director geral.

Conforme. – Capitania do Porto do Pará, 3 de julho de 1889. – O secretario Turibio Cardoso Marques.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os 150 anos da Flotilha do Amazonas representam importante marco para a presença e atuação da Marinha do Brasil na região amazônica. Consideramos da maior importância a execução de pesquisas no campo da história fluvial do País, especialmente considerando que há uma variedade considerável de documentos disponíveis para a reflexão das diversas dimensões que os navios de guerra tiveram na navegação pelos rios da bacia hidrográfica do Amazonas. Dentre as intenções do presente trabalho, vislumbramos ampliar as discussões existentes no âmbito da Nova História Militar Brasileira apresentando também conjuntos de fontes diferentes trabalhadas em perspectiva, como o fizeram Álvaro Pereira do Nascimento, Silvia Capanema de Almeida e Pierre Paulo da Cunha Castro: livros de quartos, livros de socorros, relatórios ministeriais da Marinha e Relações Exteriores, relatórios anexos aos relatórios ministeriais e o cruzamento de informações com os jornais digitalizados da região e com o *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*.

Atentamos ainda para a importância da discussão da telegrafia na região amazônica no final do século XIX e início do XX, antes das expedições de Cândido Rondon.

Em 1873, conforme o jornal *O Liberal do Pará* publicado no dia 24 de agosto, uma das primeiras linhas subaquáticas fora instalada:

CABO SUBMARINO – Singrou hontem deste porto, á uma hora da tarde, a canhoneira da Marinha de guerra nacional Henrique Dias, do commando do sr. 1º tenente Miguel Joaquim Pederneira, que vai pairar na bahia do sól á espera do vapor Hooper, que conduz o fio electrico.

Logo que a canhoneira avistar no horisonte o dito vapor, dará trez tiros de canhão; a tatuoca repetira o signal e assim saberemos com muita antecedência a ocasião em que se deveremos reunir-nos para saudar com toda a expansão de jubilo tão faustoso acontecimento.

A Henrique Dias, galhardamente embandeirada em arco, fará as honras de companhia ao Hooper até o encouradouro.

É importante, pois, considerar a importância e os problemas envolvendo a navegação e a telegrafia como parte de um processo de expansão da “civilização dos rios” e o lugar das embarcações da Marinha no processo. É ainda de grande importância pensar o pioneirismo da Marinha sobre a telegrafia sem fio, também citada à época como radiografia ou radiotelegrafia, da qual em 1913 o Primeiro-Tenente De Lamare S. Paulo propôs montar estações móveis a bordo dos navios da Marinha para a realização de comissões de exploração pela Amazônia sem os riscos de interferência, já que as comissões deveriam ser realizadas a partir dos rios, tendo os navios como quartéis e estações.

Acerca ainda das comissões desempenhadas, reconhecemos as dificuldades de ordem documental. A variedade de fontes necessárias a uma leitura abrangente, conforme indicamos no caso da comissão da *Guarany* em Cunani, composta de uma quantidade expressiva de documentos, os quais levantamos, entre livros de quartos, livros de socorros e ordens do dia da Flotilha do Amazonas, desde 2012, volume da ordem de milhares de páginas. Quantidade expressiva de uma documentação pouco organiza-

da nas séries do Arquivo Nacional e do qual mencionamos o trabalho de levantamento dos documentos da série Marinha realizado pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (SANTOS, 2016), o qual deve ser concluído em breve como essencial para novas pesquisas. Apesar das dificuldades, a experiência de pesquisa e o caminho metodológico traçado no caso da comissão citada devem estimular e cooperar com a investigação sobre as comissões

realizadas pelas diversas canhoneiras em serviço na Amazônia.

Por fim, embora reconheçamos os limites explicativos da ideia do “Tempo das Canhoneiras” pela diversidade de embarcações com essa denominação que pertenceram à Flotilha do Amazonas, esperamos estimular a reflexão em torno das particularidades da atuação da Marinha nos rios, da arte da guerra fluvial e dos impactos, cotidiano e conflitos acerca da vida a bordo na Amazônia.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Sílvia Capanema P. de. Corpo, saúde e alimentação na Marinha de Guerra no período pós-abolição, 1890-1910. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*. Rio de Janeiro, v. 19, supl., dez. 2012, p. 15-33.

CASTRO, Celso; IZECKSOHN, Vitor; KRAAY, Hendrik. *Nova história militar brasileira*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

CASTRO, Pierre Paulo da Cunha. *Disciplina na Armada Imperial a partir da Corveta Trajano: as diferentes punições aplicadas aos subordinados entre 1873 e 1879*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO, Centro de Ciências Humanas e Sociais, Programa de Pós-Graduação em História, RJ, 2013.

DORATIOTO, Francisco. *Maldita guerra: nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

FARIAS, William Gaia; PEREIRA, Pablo Nunes. *A Marinha de Guerra na Amazônia republicana: atuação e questões de modernização técnica (final do século XIX e início do XX)*. *Navegador*, Rio de Janeiro, n. 20, vol. 10, 2014, p. 55-69.

IZECKSOHN, Vitor. *Experiência miliciana norte-americana: antimilitarismo ou pragmatismo? Anos 90* (UFRGS, Impreso), v. 22, p. 83-111, 2015.

_____. *O Recrutamento de libertos para a Guerra do Paraguai: considerações recentes sobre um tema complexo*. *Navegador* (Rio de Janeiro), v. 11, p. 96-110, 2015.

MAHAN, Alfred Thayer. *The influence of sea power upon history*. Boston: Little, Brown & Co, 1890.

MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo. *Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX*. *Paper do NAEA*, Belém, n. 170, maio de 2004.

MARTINS FILHO, João Roberto. *A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1885-1910*. Rio de Janeiro: FGV, 2010.

MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. *A Marinha Imperial – 1870 a 1889*. In: GUEDES, Max Justo (Coord.). *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2001. v.4.



PEREIRA, Pablo Nunes. *A Marinha de Guerra na Amazônia: segurança e modernização*. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia. Belém, 2017.

SANTOS, Wagner Luiz Bueno dos. *Acessando o passado e redescobrimo a Marinha Imperial: o projeto descrição dos documentos da Secretaria de Estado e Negócios da Marinha no século XIX*. *Revista Acesso Livre*, n. 5, jan.-jun. 2016.

SCAVARDA, Levy. *História da Flotilha do Amazonas*. Duque de Caxias: Imprensa Naval, 1968.



Contratación de sargentos instructores de artillería de los Estados Unidos del Norte: La organización, la táctica y los intentos de profesionalizar la artillería costera rayada en la Regeneración Guzmancista (1875-1876)*

Contratação de sargentos instrutores de artilharia dos Estados Unidos da América: A organização, a tática e as tentativas de profissionalizar a artilharia costeira raiada na Regeneração Guzmancista (1875-1876)

Germán José Guía Caripe

Professor da Universidad Simón Bolívar, Departamento de Formación General y Ciencias Básicas, Área: Pensamiento Crítico. Graduado como Professor em Geografia e Historia (Universidad Pedagógica Experimental Libertador), Mestre em Historia da Venezuela (Universidad Central de Venezuela) e Candidato a Doutor em Historia (Universidad Católica Andrés Bello). Membro Correspondente da Associação Espanhola de Historia Militar assinado com o nº 78. Investigador do Programa de Estímulo a Investigação (Observatorio Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación – PEII).

RESUMEN

El objetivo de este apartado consiste en investigar el refuerzo de la defensa costera a través de la adquisición de artillería rayada durante la regeneración guzmancista de 1875 y 1876. La Revolución Industrial vino a transformar el alcance y la capacidad de aniquilar de la artillería rayada y la organización táctica e intentos de profesionalizar la artillería costera fija. La profesionalización iba de la mano con los cambios acelerados de lo industrial. Por lo cual, se hace venir de los

RESUMO

O objetivo deste artigo é investigar o fortalecimento da defesa costeira através da aquisição de artilharia raiada durante a Regeneração Guzmancista de 1875 e 1876. A Revolução Industrial transformou o alcance e a capacidade de aniquilação da artilharia raiada e a organização táctica e tentativas de profissionalizar a artilharia costeira fixa. A profissionalização andou de mãos dadas com as mudanças industriais aceleradas. Portanto, instrutores ar-

* Artigo recebido em 27 de setembro de 2018 e aprovado para publicação em 11 de outubro de 2018.

Estados Unidos del Norte unos artilleros instructores, veteranos de la Guerra Civil Norteamericana, para el prestar sus servicios en Venezuela como especialistas para servir y maniobrar la artillería de sitio en las fortalezas, y, con el tiempo, retirarse del país. Probablemente, los alcances de la instrucción para el manejo operativo de los cañones costeros rayados no se alcanzaron. La comisión norteamericana de instructores tácticos de artillería tuvo problemas de adaptación, insubordinación con la oficialidad supervisora venezolana y que no entendieron, de alguna manera, con las prácticas de comando –sui generis–, muy particulares en el mandato del pomposo Antonio Guzmán Blanco (1870-1877).

PALABRAS CLAVE: Artillería rayada; sargentos instructores; tecnología militar

Yo he servido 14 ½ años en paz y en guerra y he estado acostumbrado á ser bien tratado sin haber sido sometido á ser nivelado con hombres inferiores en conocimientos militares.

Carlos E. Nolje a Ministro de Guerra y Marina [La Guaira, 22 de septiembre de 1876]. AGN.

A MANERA DE INTRODUCCIÓN

El general y doctor Antonio Guzmán Blanco se ocupa como presidente provisional (1870 – 73) de mejorar con notable prioridad y prontitud el aparato militar. Basado en los cambios cuantitativos y cualitativos con el aumento del número de tropas según la necesidad, la fuerza de intervención estaba alojada en cuarteles o fortalezas coloniales, recolección de armamento disperso, equipar (uniformes, alimentación, raciones y equipos) y comprar armamento novedoso consonó con las innovaciones tecnológicas, que cambiaron vertiginosamente el arte de la guerra.

Por tanto, los cambios de la tecnología del mundo civil (Revolución Industrial), van a reflejarse en una gran transformación de lo militar, pues persigue como finalidad aumentar el alcance y la capacidad de matar con los fusiles, los buques de guerra y la artillería. Estas dos últimas armas, fruto de

tilheiros, veteranos da Guerra Civil Americana, foram contratados para prestar serviços na Venezuela como especialistas para servir e manobrar a artilharia de cerco nas fortalezas, e, posteriormente, se retirar do país. Provavelmente, o escopo da instrução para o manejo operacional dos canhões costeiros raiados não foi alcançado. A Comissão norte-americana de instrutores tácticos de artilharia teve problemas de adaptação, insubordinação com a oficialidade supervisora venezuelana, que não entendiam, de alguma forma, as formas de comando - *sui generis* - muito particulares na gestão do pomposo Antonio Guzmán Blanco (1870-1877).

PALAVRAS-CHAVE: Artilharia raiada; sargentos instrutores; tecnologia militar

la innovación tecnológica, vienen a ser las más costosas en su producción y posterior renovación de las fuerzas armadas en los Estados modernos.

La adquisición de piezas de artillería costera en los arsenales norteamericanos por parte de la regeneración guzmanista, para finales de 1875, vino a reforzar la idea del poder como centro de la política del general Guzmán Blanco. La artillería de costa que se adquirió para ser instalada operativamente en las viejas fortificaciones de Puerto Cabello y La Guaira vino a renovar estructuralmente la defensa costera del territorio nacional. De esta manera, se protege los principales puertos venezolanos de los ataques o bloqueo extranjero (evitar una posible invasión por mar del reino de Holanda). Los cañones de ánima rayada que se compran en los Estados Unidos de América – con instructores tácticos norteamericanos –, vienen a ser un apreciable adelanto tecnológico en materia de artillería de la fuerza armada del guzmanato. El uso de este tipo de cañón rayado – el Parrot estadounidense –, viene a imprimir una mayor precisión en el disparo del proyectil, a diferencia, de los viejos proyectiles de bala esférica de los cañones de ánima lisa que todavía sobrevivían en los merlones de las viejas fortalezas.

A raíz de lo planteando, surgen las siguientes interrogantes que podrán dar una conducción a esta investigación histórica,

con carácter documental, sobre el ABC que perseguía el general Antonio Guzmán Blanco en mejorar la defensa costera y, por ende, la artillería de costa de ánima rayada: ¿Cómo los avances tecnológicos e industriales en materia de artillería apoyarían esa renovación del poder y fortaleza militar del Septenio? ¿Cómo la innovación tecnológica en la artillería de ánima rayada contribuirá a fortalecer el profesionalismo (corporativo) dentro la fuerza armada guzmancista con la incorporación de instructores norteamericanos?

Partiendo de estas preguntas, exponemos una investigación de carácter documental, basada, principalmente, en la revisión, análisis y estudios de fuentes primarias, secundarias y hasta terciarias, entre 1875 y 1876, que sirvieron de soporte teórico para el estudio de la Historia Militar, la Historia Naval y la evolución de la tecnología militar en Venezuela.

LA ORGANIZACIÓN, LA TÁCTICA Y LOS INTENTOS DE PROFESIONALIZAR LA ARTILLERÍA COSTERA RAYADA

Entre los años de 1860 y 1870, se encuentra un aparato militar venezolano en franco decaimiento, escaso financiamiento, material de guerra desfasado y para colmo de males, corta en efectivos para sus componentes. Para ello, el general y doctor Antonio Guzmán Blanco, a su llegada al poder, busca la manera de renovar y, por decir algo, actualizar, según los avances de la época, la estructura castrense que hereda del pasado reciente. En este accionar, se refleja los esfuerzos re-organizativos de lo armado que permitirá dar un gran viraje para mejorar la eficiencia y la contundencia en la neutralización de los opositores que no se sentían a gusto con su forma particular de ejercicio político, aderezada, con ese particular interés de permanencia en el Ejecutivo. La anhelada paz era su primordial objetivo, si no se logra la pacificación del territorio de las facciones disidente que, de paso, no daban un sólo día de tregua ni descanso en su beligerancia, no hay garantía de estabilidad ni tranquilidad política, para poder ejecutar las bases de programa liberal de orden y progreso que tenía en mente, cuando asciende a la

autoridad máxima del poder central, a través de las descargas de fusilería, “machetazos” y ocho mil hombres que llegan a Caracas a finales del mes de abril de 1870.

Lo primero que hace Guzmán Blanco con la fuerza armada del Estado Nacional, siempre ha necesitado de una fuerza bélica de apoyo para lograr su estabilidad, tanto con la terrestre como también con la marítima, es crear un cuerpo bien organizado, efectivo, capaz, administrado logísticamente, renovado con armas novedosas y, por ende, la adquisición de nuevos vapores de guerra (operatividad y movilización de combatientes para los escenarios de combate) cónsonos con el desarrollo industrial de la producción en masa que se respiraba en las grandes potencias de la época. Para poder lograr ese objetivo de transformación, debe el caudillo nacional apoyarse con los oficiales egresados de la moribunda Academia Militar de Matemáticas (cierra en 1872 para dar pasos a los estudios de Ingeniería en la Universidad de Caracas), que lo ayudaban con la asesoría en materia castrense muy especializada, una administración centralizada del poder para direccionar mejor esos cambios, con los músculos económicos del Tesoro público y la élite comercial (Compañía de Crédito) que apoyaban su provisionalidad (dictadura), los acuerdos político – territoriales, con los numerosos caudillos regionales de todo el país, y los calabozos de la Rotunda (CARIPE, 2018, p. 355-356).

Estas acciones de reajuste comienzan inicialmente con la recolección de las armas de fuego (desarme) y pólvoras en manos de particulares, para depositarla preventivamente en los parques de armamentos (Caracas y Puerto Cabello) de las fuerzas gubernamentales, aumentar o disminuir los contingentes según la necesidad, crear una fuerza de intervención capaz con bases operativas en las guarniciones (brigadas, batallones y compañías), adquirir equipos de guerra moderno y conveniente con nuestra realidad guerrerista (CARIPE, 2015, p. 355-356).

La organización militar de la fuerza armada ha crecido con mucha notoriedad en los tiempos modernos (el Presidente de la República como máximo Jefe del Ejército). La estructura organizativa se ha hecho más

compleja y su papel institucional se fortalece con el pasar de los años. La defensa y consolidación del Estado venezolano ha llevado, a su manera, por aumentar su nivel doctrinario, técnico y profesional hasta confrontar directamente una maquinaria militar (ZIEMS, 1979, p.38). En consecuencia, la estructura castrense del guzmanato se divide en terrestre y marítima. Se distribuirá en plazas militares, fortalezas y cuarteles. El Ejército Permanente estará compuesto por la infantería, caballería, artillería y el cuerpo de ingenieros.

La infantería y caballería se organizan en compañías (60 a 100 hombres), batallones (200 a 400), regimientos, brigadas y divisiones. Los artilleros y zapadores formaban un cuerpo voluntario (para manejar esta arma se necesitaba que sus miembros obtuviesen un diploma en matemáticas) (MICHELENA, 1879, p. 9). Todos estos elementos propios de un ejército moderno permitían poner en práctica el ABC de su dominación política, basado en la administración, táctica y organicidad, a grosso modo establecer unos parámetros del objeto de la fuerza armada (1873), entre los principales objetivos, tenemos: la defensa de la nación, mantener el orden público, sostener la Constitución, apoyar a las autoridades elegidas y proteger a las personas y las propiedades (CODIGO MILITAR DE 1873, p. 493). Concretamente, las unidades militares de la época respondían a los criterios de la ciencia militar europea moderna, empero, la generalidad de la fuerza beligerante gubernamental sigue “un esquema para hacer la guerra sui géneris por las condiciones peculiares de nuestro país” (PORRAS, 2011, p. 96).

En consecuencia, la artillería forma parte de un cuerpo facultativo del Ejército permanente, dividido en personal, boca de fuego y material de guerra. Incluso, el brigadier español Francisco Feliu, consideraba a la artillería “como un ejército en medio del ejército” (FRANCISCO FELIU, p. 223). Los cuerpos se organizaron en brigadas (entre 1000 y 2500 individuos) que son unidades tácticas homogéneas con un mando y comando superior que viene a acabar con los problemas organizativos de los ejércitos europeos (GERARDO SUAREZ, 1970, sin pági-

na). Cada brigada estará compuesta de una plana mayor de oficiales y cuatro baterías de fuego. Previamente, años anteriores, la artillería estaba organizada en dos brigadas, con cañones cargados por la boca (ánima lisa), carente de frenado y de bajo calibre. Concretamente, para mostrar un ejemplo de organización, una brigada de artillería de la Plaza Fuerte de La Guaira estaba compuesta en 332 individuos, entre ellos: los soldados (unos 132); cabos (32); sargentos primeros y segundos (13), oficiales subalternos (19 entre subtenientes, tenientes y capitanes); comandantes (2); un coronel y un general de brigada (ESTADO QUE MANIFIESTA LA FUERZA PERMANENTE, 1876).

A través de la evidencia documental del Código Militar de 1873, es estableció dos artículos sobre la organización de la artillería, el artículo 64 que estipula lo siguiente:

La plana mayor constará de un primer jefe de la clase de Coronel; un segundo jefe primer Comandante; un segundo Comandante encargado del detall (sic); un Capitán encargado del material del cuerpo; un Teniente ayudante; un Subteniente abanderado. Segundo ayudante; un sargento primero brigada; dos cabos primeros para el detall (sic) y material y un tambor mayor de la clase de sargento.

Y el artículo 65, que aborda el tema de la organización efectiva de las baterías de artillería, disponiendo que:

Cada batería formará una compañía de servicio compuesta de un Capitán, un Teniente, dos subtenientes, un sargento primero, tres segundos, cuatro cabos primeros, cuatro cabos segundos, seis polvoritas para los arcones, cuatro bombarderos, un tambor, un pífano, un corneta y cincuenta y cinco artilleros.

Las brigadas de artillería estarían dotadas de su respectivo uniforme basado en una casaca corta de color azul turquí, cuello y solapa del mismo azul; botón dorado; pantalón azul turquí con franja encarnada;



corbatín, botín y kepis como el de la tropa de infantería, con la diferencia de que el pompón será encarnado (CODIGO MILITAR, 1873, p. 498). A pesar de la reglamentación existente, una cosa era el uniforme que se usaba en una parada militar o se ejecutaba una guardia en un edificio público, y otra, la ropa de faena diaria (campana o cuarteles), la cual consistía en unos calzones de algodón, camisa, sombrero y un par de alpargatas, era la vestimenta de la tropa (PORRAS, 2011, p. 107).

En lo tocante a la organización del tipo de armamento de los cuerpos del Ejército, la artillería tenía dos variantes, según el Código Militar de 1873, una artillería de campana que usaría piezas móviles de batalla o bocas de fuego de montaña, procurando siempre estar a la par de los últimos inventos. A la tropa de artillería se asignará fusiles con bayonetas, carabinas y sables. Por último, las que nos interesa en el estudio, la artillería de plaza o costera manejará las piezas de grueso calibre que puedan obtenerse – costeada por el Tesoro público – “de las últimamente inventadas [rayada] y puesta en uso en las naciones más adelantadas” (CODIGO MILITAR, 1873, p. 507).

El progreso de la artillería costera discurría simultáneamente a la innovación de la artillería de plaza y sitio. La coraza de hierro de los buques se hizo más densa, obligando a disponer de mejores cañones costeros más potentes (y proyectiles efectivos) en su accionar destructivo del objetivo. En consecuencia, la artillería de costa, comenzó a organizar en tres grandes tipos (sujeta a la evolución del calibre con el pasar de los años): la primaria (calibre superior de 30 cm y un giro de 360°); la intermedia (20 a 30 cm de calibre) y la secundaria (con pieza entre 20 y 15 cm) y de alta cadencia de fuego a los cinco disparos por minutos (MINISTERIO DE LA DEFENSA, 2014, p. 189).

En consecuencia, el general Antonio Guzmán Blanco como personaje político de múltiples facetas (personalista, astuto y pragmático) pone en marcha un periodo de reconstrucción del país a través del orden, la paz y el progreso. Este proceso se basó en la regeneración de la dinámica política que se venía desarrollando en la Venezuela de

la segunda mitad de siglo XIX. Su forma de gobernar – autocrático y centralizador - dio un fuerte impulso para transformar el país en un Estado – nación moderna (FLOYD, 1998, p.19). Por ende, para poder poner en marcha su proyecto regenerador, para fomentar el progreso material y atraer capitalistas extranjeros en Venezuela, era necesario obtener una paz relativa que pudiera estabilizar el septenio (1870-1877).

Era prioritario para el Septenio regenerador, además, de llevar el progreso de Venezuela, ante todo, Guzmán Blanco lo entendía como una gran obra de la regeneración a través de la Revolución de Abril “por ser la mas fecunda en bienes políticos, intelectuales, materiales, económicos y administrativos; y como el único responsable, si no ante la ley, sí ante los contemporáneos hoy, (...) y á sus promesas para con la regeneración, que es el programa de la causa liberal de Venezuela” (BLANCO, 1878, p. 3). Es de notar que el Septenio se entiende como un periodo de tiempo de reconstrucción, en los siete años (1870-1877), el general y doctor Antonio Guzmán Blanco, intenta llevar la paz, el orden y progreso al país de la segunda mitad de siglo XIX, y logra que se efectuó la integración y conjunción de los dispersos pedazos que, al lanzar cada quien, preferentemente hacia sus exclusivos intereses de patria chica.

El general Guzmán Blanco se encontró con una nación agropecuaria que había que hacerle bastantes obras de infraestructura (carreteras y puertos), tuvo esa gran ventaja en su mandato de siete años. No obstante, el 4 de febrero de 1875 se restablece la paz en el territorio venezolano, se retira la fuerza permanente y viene un periodo de reorganización de la administración central.

La puesta en marcha de la regeneración guzmancista, entre 1875 y 1877, permite desarrollar la compra de armamento conveniente que garantice la paz y la estabilidad de la República, después que Guzmán Blanco recibe informes de que el reino de Holanda preparaba desde la isla de Curazao un gran bloqueo naval para los principales puertos venezolanos (cierre de las aduanas de Maracaibo y la Vela de Coro por motivo de revueltas en las dos localidades mencio-

nadas por parte del centralismo) por parte de los buques de guerra holandeses. Procede a solicitar recursos financieros que se otorgan a través de diferentes vías, entre ellas: la renta nacional – inducida por los impuestos de importaciones – del gobierno central, los hacendados y los prestamos del grupo de comerciantes (Compañía de Crédito), dedicados al comercio de importación y exportación de Caracas, La Guaira y Puerto Cabello. Sobre esa base, recomienda negociar la compra de nuevos cañones para reforzar las fortificaciones de Puerto Cabello y La Guaira.

Como resultado, de las negociaciones el Ejecutivo dispone la suma de 400.000 venezolanos para reparar fortalezas, adquisición de armamento de infantería y piezas de artillería moderna. El congreso de los EEUU de Venezuela, con fecha de junio de 1875, considera pertinente y prioritario que las fortificaciones que defienden los principales puertos de la República se encuentran con mucho deterioro, por el pasar de los años, de sus estructuras fundamentales. Es eminente la necesidad de repararlas y ponerlas a tono operativo, en caso de una invasión. Igualmente, se hace un énfasis, en la compra “de artillería moderna de gran alcance y también construir caminos a dichas piezas y la altura que debe ser colocada” (DECRETO DE 25 DE JUNIO DE 1875, p. 256-267). El general Guzmán Blanco recomienda al ingeniero militar Jesús Muñoz Tébar, llamado en 1873 por el Ejecutivo para ocupar la cartera de Fomento, para que realice un viaje a los Estados Unidos de América para negociar la adquisición de nuevos cañones para reforzar defensivamente las plazas de Puerto Cabello y La Guaira. Quizás la visita en el pasado a los EUA, por parte, de Antonio Guzmán Blanco, le permitió asimilar y familiarizarse con las innovaciones norteamericanas en materia militar y planificar campañas militares.

Se comisiona a los generales Muñoz Tébar y el norteamericano William Pile (GONZALEZ DELUCA, 2001, p. 153), este último poseía amplios conocimientos y experticia en el manejo de la artillería, para que viajen a los Estados Unidos del Norte. Previamente, Tébar y Pile, estuvieron en la ciudad portuaria de Puerto Cabello afinando

los detalles del periplo y supervisando la reparación del vapor de guerra *Bolívar* que necesitaba ponerse a tono para el transporte de tropa a lo largo de la geografía nacional. En los primeros días de octubre de 1875 deberán estar tocando suelo norteamericano (17 días de navegación en vapor, saliendo de Puerto Cabello, haciendo escala en Haití y Jamaica para llegar a Estados Unidos), específicamente, la ciudad de Nueva York para trasladarse a las fundiciones de Filadelfia donde hay muy buenas piezas de artillería y que se pueda ubicar precios ventajosos en su adquisición (JESÚS MUÑOZ TEBAR A GUZMÁN BLANCO, 13 DE OCTUBRE DE 1875, AGB). Por sugerencia del señor Dalla Costa, Boulton y Cova se puede encontrar las mejores fundiciones de los Estados Unidos, enfatiza Costa, “pueden encontrarse cañones ya hechos” (JESÚS MUÑOZ TEBAR A GUZMÁN BLANCO, 13 DE OCTUBRE DE 1875, AGB). En el arsenal de Navy Yard se puede encontrar diferentes calibres de las piezas de artillería empleada en los EUA.

Concretamente, la comisión venezolana, a mitad de octubre de 1875, visita el *Philadelphia Naval Shipyard* – primer astillero naval de los EUA que data de 1776 y en 1801 pasa a ser una instalación naval de la Marina de Guerra norteamericana y centro de producción industrial –, para ver los diferentes calibres y adquirir cuatro cañones rayados para embarcarlos para Venezuela y llevarlos para las fortificaciones de San Carlos de la Guaira. A través de esta epístola, escrita por el general Muñoz Tébar desde Filadelfia para el presidente Guzmán Blanco en Caracas, se evidencia documentalmente la compra de los cañones:

Entre los cañones que allí existen me han parecido los mejores unos rayados de cien libras que alcanza a siete millas [11,26 kilómetros]. Por supuesto que desde el San Carlos de La Guaira alcanzarán mucho más. Aquí todos los cañones de grueso calibre se cargan por la boca. Ni siquiera se piensa que un cañón de cincuenta, por ejemplo, se cargue por la culata, porque de las experiencias (sic) practicadas, resulta que de

cierto calibre en adelante la culata postiza es insostenible. El peso de cada rayado de cien libras es cuatro toneladas, peso que ya bastante fuerte es para manejarlo en el desembarque en La Guaira i subirlo al Vija (sic). Impuestos en el Navy-Yard de la fabrica que construyó los rayados, el Sr. Boulton abraja la esperanza de que podían encontrarse hechos [los cañones y compra de un buque monitor]. Creo que es bastante la compra de cuatro de estos cañones para embarcarlos inmediatamente. Mientras estas piezas se montan en nuestros dos puertos, si usted le creyere conveniente podrán a buscar otros, a cuyo efecto me llevare cuantos datos sean necesarios para poco (JESÚS MUÑOZ TEBAR A GUZMÁN BLANCO, 15 DE OCTUBRE DE 1875, AGB).

En cuanto a los cañones que se compraron en los EUA para final de 1875, según la evidencia documental, eran cuatro piezas de artillería costera. Específicamente, se adquieren cuatro cañones Parrot (NIEVES-CROES, 2013, p. 282-283) que vino a representar el primer cañón de ánima rayada fabricado en suelo estadounidense. El dueño de la patente fue el capitán norteamericano Robert Parrot (1804-1877), el cañón rayado (PAREJA, 1872, p.92) (las rayas aumenta la velocidad de rotación del proyectil, generando mayor efectividad), trajo consigo la innovación de cambiar la doctrina militar de la artillería costera fija (mayor estabilidad con la cureña Marsilly), basada en que una pieza equivale a tres piezas de artillería naval.

Entre las ventajas novedosas de los cañones parrott, estaba que: eran rayados, cargado por la culata (retrocarga), de mayor alcance, proyectiles estándares y eran los más baratos del incipiente mercado de armas, por ser fabricados en hierro batido a diferencia del bronce tradicional (PAREJA, 1872, p. 119).

A pesar de contar con dos desventajas fundamentales, basadas en que las piezas sufrían con facilidad averías y explosiones constantemente en la recamara del cañón. Entre los calibres más característicos, esta-

ban los de 100 libras (6,4 pulgadas) – presumimos comprado por Venezuela, pero la evidencia documental no lo especifica -, 175 libras (8 pulgadas) y los 300 libras (10 pulgadas) lo más fulminantes y devastadores. No obstante, los parrott no eran los únicos cañones de la época, estaban los Dalgren (11 pulgadas), los Columbia (avancarga, ánima lisa y de 10 pulgadas) y los Rodman (más pesados y baratos de 8 y 10 pulgadas). El gobierno venezolano, a través de la comisión que envía a los EUA, tiene la necesidad de aprovisionarse con las armas más avanzadas y eficaces para la destrucción del oponente, tanto interno como posiblemente usarse contra una agresión de una escuadra extranjera o una ocupación militar.

Para final de 1875, los cañones rayados que se compraron en los Estados Unidos de América, el costo total de la compra no lo evidencia los documentos consultados, fueron embarcados en un vapor con destino final a la costa venezolana, y son llevados por vía marítima para ser asignados a las viejas fortalezas de La Guaira y Puerto Cabello. De esta manera, se nutre de artillería moderna (así lo mencionan constantemente las fuentes documentales de primera mano consultadas) (GONZÁLEZ GUINÁN, 1954, p. 39-40). La premura del general Muñoz Tébar era de acondicionar las fortificaciones coloniales para acoplar desde una posición fija – cierta altitud –, las piezas Parrott de gran tonelaje que se compraron en el Philadelphia Naval Shipyard. De ahí, se propone la reparación y remodelación del Castillo San Carlos de la Guaira que en el otro punto de este apartado se tocará. Si se quiere atacar al enemigo, es menester estar más fuerte que él. Los Estados pequeños en fuerza armada su defensa con una o dos buenas fortalezas, con las cuales se mantienen tanto como las otros, que por celos no ven de buena gana que se haga poderoso el enemigo (MONTECUCOLI, 1808, p. 15-16).

A pesar de contarse con la organización de las brigadas y compañías de artillería (Código Militar de 1873) y las cuatro piezas rayadas importadas, estaba faltando un elemento fundamental para completar la triada en el manejo efectivo de la defensa costera de Venezuela en las poblaciones de Puerto Cabello

y La Guaira, era la instrucción táctica de los cuerpos de infantería, caballería y la facultativa artillería. Los operadores de los cañones merecían de un entrenamiento apropiado y especializado, a cargo de un oficial de un cuerpo que debía conocer la legislación militar vigente, obligaciones de sus subalternos y tácticas de artillería que son aplicables al servicio de campaña (movimiento, maniobra y evolución) (PORRAS, 2011, p. 99).

De nada valía importar la artillería costera rayada para las fortificaciones venezolanas, sin tener la táctica militar apropiada que permita poner en práctica la estrategia sobre el empleo de la acción para alcanzar el triunfo en un ataque o derrotar una escuadra extranjera que amenazará la soberanía del país (ALMIRANTE, 1869, p. 1023-1026). Evidentemente, el cañón rayado vino a imponer innovaciones o cambio táctico en la artillería. La táctica en el manejo de la artillería que se venía operando en Venezuela, debía renovarse en su estrategia y tácticas, en el manejo de este tipo de armamento importado, no se podía operar con la vieja instrucción – en este caso: la influencia española y francesa de final de siglo XVIII y la de mitad del XIX (PORRAS, 2012, p. 115). No sólo fue la artillería rayada, se podría mencionar la gran cantidad de fusiles (Enfield, Remington y Sharp) y equipos de guerra (desde 1870) que adquiere el gobierno guzmancista de los excedentes bélicos de Europa y los EUA, para lograr el sometimiento de los revolucionarios opositores y poder establecer la paz relativa del territorio. Con el tiempo, esta compra de armas novedosas trajo un gran problema que se basó en la diversidad de calibres y el tipo de proyectil que usaba cada marca patentada de fusil de ánima rayada. Se trataba, por parte de los mandos militares, de unificar o estandarizar el material de guerra existente en los parques nacionales, pero los esfuerzos fueron en vano (PORRAS, 2012, p. 115).

A causa de la nueva artillería rayada costera importada (de paso, arma muy costosa), era necesario adquirir nuevas tácticas operaciones, para poder operar con efectividad esta nueva arma en las fortalezas de Puerto Cabello y La Guaira. No se tenía experiencia en la operacionalidad de los novedosos cañones Parrots. Por otro lado, para

augmentar los males, no teníamos una estandarización de las piezas de artillería del Ejército Permanente, en este sentido, el general Jorge Michelena nos asevera:

No tenemos artillería de á caballo, y la de a pié está compuesta de diversas en clases, como de tamaños irregulares; (...) Hai en nuestras fortalezas y plazas cañones modernos y antiguos, y algunos pequeños que son aplicables al servicio de campaña (MICHELENA, 1879, p. 171).

Esto generaba un gran problema en el manejo instruccional, organizacional y operacional en las compañías y brigadas de artillería, en relación con sus movimientos y evoluciones.

Respecto a la carga, descarga y manejo de un cañón, los procedimientos entre los diversos tipos de artillería (avancarga y retrocarga), se requiere el estudio especializado de esta arma facultativa, como también el entrenamiento pertinente para alcanzar la optimización en el empleo de la táctica artillera que se quiera consumir. Volviendo sobre el Código Militar (1873), que determina que la artillería es un cuerpo facultativo del ejército; los movimientos de una compañía con batería en una fortaleza se relacionan con el tamaño, condiciones y eventualidades de las nuevas piezas que se compraron en los EUA. La instrucción debe ser encomendada a oficiales ingenieros y sargentos mayores (alma del batallón). Por ende, “la colocación de las baterías, la distribución de clases y soldados para su servicio dependen así mismo de la peculiaridad de las piezas” (MICHELENA, 1879). En consecuencia, para el manejo de los cuatro cañones de sitio se necesitaba de un personal especializado, pero en Venezuela no había preparación ni formación con este tipo de artillería rayada.

CONTRATACIÓN DE SARGENTOS INSTRUCTORES DE ARTILLERÍA DE LOS ESTADOS UNIDOS DEL NORTE

Desde la antigüedad, los ejércitos han ido evolucionando en el tiempo y el espacio para adaptarse a los cambios del armamen-

to, la táctica y la tecnología que se usará en la batalla que tiene lugar durante una guerra (KEEGAN, 2014). Después del descubrimiento de la pólvora y su posible empleo en armas de fuego, “la palabra artillería servía para designar los diversos tubos de hierro que fabricaban para lanzar proyectiles por medio de la pólvora” (HENRY, 1885, p. 229). El vocablo artillería no significa solamente conducción y maniobra de los cañones; su verdadero norte es industria o tecnología militar; es decir, que comprende todo lo relacionado a la sistematización con respecto a la invención, la construcción y el empleo técnico de la maquinaria de ataque y defensa. Es recomendable que tenga un eje central en cada cuerpo del Ejército.

Al mismo tiempo, la innovación tecnológica iba perfeccionando la máquina de vapor en su funcionalidad, la fundición del hierro y el aumento poblacional de los países industriales de la época. A partir de 1850 los avances permiten desarrollar el rayado del cañón – éxito de la artillería portátil en los campos de batalla -, y permiten el uso de los proyectiles oblongos. El objetivo de rayar el ánima del cañón es que permite al proyectil un movimiento de rotación paralelo a la línea de tiro. “Al dar rotación a la bala, la fricción o presión del aire será distribuida igualmente a sus alrededores, salvando de este modo la principal causa de desviación, y asegurando de ese modo una mayor exactitud en el tiro” (PAREJA, 1872, p. 92).

La profesionalización iba de la mano con los cambios acelerados de la Revolución Industrial. Al hacerse los ejércitos más numerosos, se debió mejorar la conducción y la administración de nuevas tácticas castrenses. La revolución norteamericana, la francesa y las guerras napoleónicas le dan un vuelco de 360° al arte de la guerra. De ahí que todo profesional de la institución armada, debe llevar consigo en su espíritu de cuerpo tres elementos fundamentales: el conocimiento especializado a través de una larga educación (academias militares) y experiencia en el campo de batalla, responsabilidad de llevar funciones en beneficio para la sociedad y el sentido corporativo de autoconciencia (MILLET Y MASLOWSKY, 1984, p. 140-141).

Además la Revolución Francesa, las guerras napoleónicas trajeron consigo las modificaciones en la conducción política de los conflictos armados. Comienzan a descomponerse la mayoría de los estatutos del rango militar hasta esos momentos en poder de la nobleza y de la aristocracia. Asimismo, nos dice Luis Rothkegel (2018) que “la necesidad de entender las acepciones de la guerra desde su concepción racional colaboro al surgimiento de las ciencias militares y de las normas que habían de regir la relación con la política” (ROTHKEGEL, 2018, p. 26). Desde el punto de vista castrense, significo la fundación de las grandes unidades de batalla; se implementó un sistema de reclutamiento o servicio militar obligatorio orientado a la defensa del Estado nacional; y se favoreció en los ejércitos la permanencia de los oficiales experimentados en los conocimientos científicos de la guerra.

Las transformaciones de la sociedad por la industrialización y el desarrollo del capitalismo son avasallantes. En efecto, el republicanismo, con el advenimiento de la refundación de los Estados modernos, provocaba el desarrollo sistemático de las sociedades y los sistemas políticos. Como resultado de lo anterior, las doctrinas militares más influyentes de las numerosas guerras en Europa y el resto del mundo del siglo XIX fueron la francesa y la prusiana (basada en la teoría del general alemán Helmuth von Moltke, refundador del Ejército prusiano) (ROTHKEGEL, 2018, p. 26). Por tanto, se inscribe en el concepto de la guerra en las ideas del tratadista y general francés Henry Jomini, que engloba la táctica, la estrategia y conducción de tropas, bastante utilizadas en los institutos militares europeos y estudiada con detenimiento después en los Estados Unidos de América y los países latinoamericanos.

Es necesario aclarar que la profesión militar se va fortaleciendo a lo largo del siglo XIX, sobre todo en las fuerzas armadas norteamericanas (basada en las ideas del general W. Sherman le encarga al general E. Upton las mejoras organizativas en 1875) donde la organización a descansar en la selección por méritos, especialización en armas, ascensos y retiros del servicio activo.



En tiempo de paz, el ejército se convierte en una gran escuela para entrenamiento para preparar sus cuadros para un servicio eficiente en la guerra. Las academias militares vienen a complementar esa formación porque educaba a los oficiales en la ciencia de la guerra, preparándolos para nuevas posiciones en el Estado Mayor y altas jerarquías de mando. Es decir, los viejos soldados y clases enseñan al recluta, los oficiales saben conducir tropas para tratar de perder menos cantidad de bajas en combate y la mejor ventaja en la victoria (UPTON, 1878, p. 317-321).

Durante el siglo XIX los gobiernos se esforzaron por avanzar en la especialización y profesionalización de los oficiales, suboficiales y clases con el fin de lograr un cuerpo bien disciplinado en condiciones de instruir y adiestrar a los soldados de reciente reclutamiento y enfrentar las vicisitudes propias de la guerra. Se fundan muchos colegios o academias militares en Latinoamérica, muchas fueron esporádicas (Academia Militar de Matemáticas, 1830-1870), además, se reconocen los avances en las ramas facultativas de la ingeniería y la artillería, incluso muchos oficiales se mandan al exterior a formarse en topografía, fortificación y cañones rayados.

En parte, los conocimientos científicos de la guerra, perfeccionamiento de la manera de combatir, la incorporación de tecnología modernas en las armas en los cuerpos de tropa, llevaron consigo que las políticas castrense debían ser atendidas en un proceso sistemático para ser más efectivos. La profesionalización se utilizó para la preparación y adiestramiento de los ejércitos y al uso proporcional del aparato militar en la defensa del territorio y proyectar la noción de poder de la regeneración guzmancista, basada en el poder militar, capacidad defensiva, recursos territoriales y alianzas estratégicas (IPPOLITOV, 1997, p. 271).

La profesionalización de las fuerzas armadas venezolana del último tercio del siglo XIX (1870-1888) era un camino largo por recorrer, era necesario, fortalecer el espíritu institucional a través de la disciplina, la cohesión, la educación, fortalecer el sentido de misión y apresto operacional. Además, en la guerra o un combate, vale más la

disciplina que da la profesionalización que la impetuosidad que da los improvisados (MAQUIAVELO, 1520, p. 117). Por lo cual, se hace venir de los Estados Unidos del Norte unos artilleros instructores, veteranos de la Guerra Civil Norteamericana, para el prestar sus servicios en Venezuela como especialistas para servir y maniobrar la artillería de sitio en las fortalezas, y, con el tiempo, retirarse del país.

Asimismo, los métodos de guerra que usa los EUA eran vástagos de los europeos y el pensamiento estratégico era una articulación del europeo (francés y alemán) (WEIGLEY, 1992, p. 427). Pero dejando la instrucción y adiestramiento necesario para que los oficiales venezolanos asumieran su formación con autonomía y determinación.

A través de las conversaciones del general W. A. Pile en Nueva York, junto al Sr Boulton y otras personalidades, se logra contratar para unos seis meses (estuvieron casi 10 meses ya que podía aumentarse la contratación a tres años) a unos seis artilleros, entre ellos el general Robert Merrit y cinco sargentos, muchos de ellos, educados en West Point (fuerte influencia en la doctrina francesa de Napoleón y Jomini) para enseñar tácticas a los servidores de los cañones Parrotts que se compraron para Venezuela a final de 1875, la evidencia documental sostiene lo siguiente:

El Gral. Merrit estaba educado en West Point, la escuela del gobierno. Es un hombre muy inteligente (sic) y capaz. He contratado con él provisionalmente para seis (6) meses al fin de lo cual el gobierno puede continuar hasta tres años y discontinuarlos como cree mui (sic) útiles. He dado órdenes al Gral Merrit para dejar a los hombres en La Guaira y subir a Caracas para recibir órdenes y instrucciones. Lo encontré imposible conseguir hombres que hablan español pero he dado instrucciones á todos para estudiarlo mui bien y en el tiempo posible. (...) Mande al Sr. Boulton planos especificaciones y todo los detalles necesarios para que él pueda resolver el asunto del Monitor (PILE AL GENERAL

MIGUEL GIL, NUEVA YORK 12 DE FEBRERO DE 1876, AGN).

El general W. Pile, como asesor militar o agente especial del Departamento de Guerra y Marina de los EE.UU de Venezuela, viene a celebrar un convenio para los primeros días del mes de febrero de 1876, en la ciudad portuaria de Nueva York, por unos tres años, este contrato se puso en marcha lo más pronto posible para el beneficio de ambas partes. Los instructores estadounidenses estarían bajo la dirección del Departamento de Guerra del ministerio de Guerra y Marina venezolano para "montar, dirigir y mandar la artillería de grueso calibre, como para dar instrucciones necesarias sobre el manejo y práctica de esta" (PILE A ROBERT MERRIT, NEW YORK 5 DE FEBRERO DE 1876, AGN). Los honorarios por sus servicios será la suma de cien pesos venezolanos mensuales, y, además, adicionalmente 27 pesos venezolanos, también mensualmente, como una especie de sobresueldo por sus raciones diarias; ambas cantidades deberán ser pagadas en porciones semi-mensuales (cada quince días). Los efectivos norteamericanos se pondrán a la orden del gobierno venezolano para lo que sean necesitados.

Al concluir sus servicios en el país, se le pagaran los pasajes (por vapor) de regreso a la ciudad de Nueva York. Durante su estancia y servicio como instructores tácticos de los cañones rayados se le proporcionara un cómodo alojamiento sin ningún cargo adicional para que puedan desempeñar con tranquilidad en su estancia. Se procede a contratar a seis especialistas artilleros, la evidencia documental, nos dice:

Entre el genera (sic) W. A. Pile, Agente Especial del Departamento de Guerra de los EEUU de Venezuela [bajo la anuencia del general Miguel Gil, ministro de Guerra y Marina], quien actualmente se encuentra en la ciudad de Nueva York, y procediendo por cuenta, y en beneficio de dicho gobierno, por una parte, y Alfredo Williams, Charly H. Wolfe, Frederick Richards, Edwin Norman y Thomas Barry, quienes se encuentran

también en la ciudad y estado arriba dicho. (...) a las personas nombradas por el servicio y emplear del gobierno de Venezuela por el término de tres años, que comenzará desde la fecha del contrato, (...) como para dar la instrucciones que sean necesarias sobre el manejo y práctica como Sargentos de Artillería que son por lo cual, recibirá cada uno, de las dichas personas, y como remuneración por sus servicios, una suma de dinero en pesos venezolanos que es equivalente al valor de 30 pesos fuertes en oro de los Estados Unidos (CONTRATO CELEBRADO ENTRE EL GENERAL W. PILE Y LOS SARGENTOS ARTILLEROS, NUEVA YORK 5 DE FEBRERO DE 1876, AGN).

En efecto, la figura del sargento representaba una importante asistencia en la profesionalización de las fuerzas armadas, en especial, las estadounidenses. Es un grado militar intermedio entre las clases (sargentos, cabos) y los oficiales, denominado como suboficial. Dentro de sus funciones de mando, como escala intermedia entre los oficiales subalternos y el personal de tropa, solía ser en dar instrucción, adiestramiento y coordinación de los efectivos bajo su comando. Tanto en ámbitos instructivos como operativos o técnicos, asumiendo el mando y liderazgo de unidades tipo pelotón (la tendencia norteamericana comandaban escuadrones de 10 soldados) hasta sección de combate de armas facultativas, siendo además el principal responsable de la disciplina (castigos) de éstos ante sus superiores, y el primer elemento de la cadena de mando ante quien puede el soldado buscar consejo y en el asesoramiento que se brinda al mando de las unidades militares. Además, los ascensos en el ejército se basan en el tiempo en el rango, el nivel educativo, los despliegues de combate y el rendimiento. El sargento es un líder dentro de su compañía o pelotón, podía tener la atribución de un primer capitán con mando.

No obstante, llegan a Venezuela, para comienzo de marzo de 1876, los instructores estadounidenses y comienzan a sentir que lo

estipulado en el contrato original no se cumplía a cabalidad. Esto generó una serie de dificultades de adaptación de los norteamericanos en suelo venezolano. Para comenzar, la comisión se encontró con la primera dificultad: manejar el castellano, de los cinco sargentos, sólo llegaron cuatro y “dice el contrato que nos suministrarían ‘cuarteles’ lo que en los servicios de los Estados Unidos y Europa quiere decir: cama, ajuar de cama, muebles, utensilios, combustible, luz, pero el General Comandante de La Guaira” (LOS SARGENTOS TOMAS BERRY, CHARLES WOLFE, ALFRED WILLIAMS Y EDWARD NORMAND A ANTONIO GUZMÁN BLANCO, LA GUAIRA 16 DE MARZO DE 1876, AGN). Más adelante, el Comandante de la plaza de La Guaira, general Alejandro Ibarra, le proporciona unos limitados enseres para su estancia, basado en “un catre, frazada, mesa y aguamanil, debiendo suministrar nosotros mismos todos los demás artículos, como sábanas, almohadas y demás necesario”.

Más adelante, las raciones de pago, originalmente acordadas entre las dos partes, no fueron suplidas por el general Pile, basada en 40 pesos por día, suficiente cantidad para procurar un sostenimiento de buena calidad, pues “después de haber hecho las más minuciosas indagaciones encontramos que doble cantidad no conseguimos sino una manutención ordinaria”. Los afectados se apoyaban en que no se les cancelaba lo que se pagaba por el Servicio en los Estados Unidos del Norte, a saber, 102 dólares en oro. Posiblemente, el gran pánico de 1873 fue la primera crisis con rango mundial, la depresión duró hasta 1879, pero tuvo grandes efectos ya que se prolongó hasta principios de la década de 1890. Generó un fuerte pánico económico en los EUA, siendo la primera de las grandes depresiones del capitalismo (superada la coyuntura, Inglaterra decae en su primacía industrial, y asciende los EUA). Quizás la fuerte recesión en su país de origen, motivó a los instructores norteamericanos a aceptar el contrato de trabajo en el territorio venezolano. La cantidad suministrada en Venezuela no era rentable para los servicios prestados, pues “siendo pequeños nuestros salarios y teniendo en nuestra patria familias que dependen de

nosotros para la subsistencia, no podemos dedicar a nuestras necesidades personales (ropa) ni la más pequeña cantidad”.

Al mismo tiempo, el general norteamericano Robert Merrit que vino contratado como oficial general, encargado de supervisar a los sargentos artilleros en sus funciones, sufría las dificultades del servicio en territorio venezolano. Entre ellas, solicitaba el pago regular de su manutención acordado originalmente, dicho pago no alcanzaba para sus necesidades basadas en ropa, uniforme, equipaje y gastos de posada. Reclamaba el oficial que le fue asignada una habitación (3,65 metros de ancho y 7,62 de largo) en el cuartel de La Guaira, pero el espacio tenía muchas incomodidades, “y después de cualquier aguacerito se encuentra posas (sic) de agua adentro, así no he podido trasladarme allí, aunque tengo mucho de estar afuera de la posada de creer que puedo vivir con mucho menos gasto” (EL GENERAL ROBERT MERRIT A GUZMÁN BLANCO, LA GUAIRA 5 DE JUNIO DE 1876, AGB). Las razones del general Merrit de ocupar la posada están muy clara, inclusive, acompañan al alto oficial estadounidense su esposa y un hijo. Solicitaba al gobierno venezolano el pago de su larga estancia en la posada Neptuno (La Guaira), ya que todos sus fondos han mermado en la manutención de su familia (GENERAL ROBERT MERRIT AL GENERAL Y PRESIDENTE GUZMÁN BLANCO, LA GUAIRA 4 DE ABRIL DE 1876, AGN).

Asimismo, había otro problema que detallan las fuentes primarias consultadas, la barrera del idioma representaba un serio inconveniente para la integración y cohesión entre los norteamericanos y los oficiales venezolanos que servirían como futuros instructores y sirvientes de la artillería rayada costera importada. El general Manuel Agüero enseñaba en privado a Merrit para así poder establecer una mejor relación entre instructores y aprendices, el mismo general Merrit nos dice: “encuentro muchos voluntarios e inteligentes a sus oficiales y soldados, y después que yo me familiarize (sic) con lengua [castellano], no tardaré en dar a U. un ejército completamente organizado y ejercitado” (GENERAL ROBERT MERRIT AL GENERAL Y PRESIDENTE GUZMÁN BLAN-

CO, LA GUAIRA 4 DE ABRIL DE 1876, AGN). De allí la necesidad de buscar un traductor, el subteniente ayudante Alejandro M. Pereira, bajo las órdenes de Merrit para "que hejersa (sic) las funciones como intérprete de la disciplina (sic) de la tropa de estas fortalezas. Recomiendo al ayudante Pereira el mismo sueldo que los anteriores de V 120" (EL GENERAL ROBERT MERRIT AL MINISTRO DE GUERRA Y MARINA MIGUEL GIL, LA GUAIRA 11 DE MARZO DE 1876, AGN). También, alegaba el general Merrit la compra de una bestia de silla (caballo o mula), por cuenta del gobierno venezolano, para poder cumplir con eficacia el desempeño de sus funciones, entre su estancia residencial y las fortificaciones guaireñas en donde se emplazarían los cañones parrots. Dentro de la contratación se estipulaba:

presenciar a los ejercicios en las diferentes fortalezas y como estos dista una á otra considerablemente, suplico a su Excelencia que se sirva mandar proporcionarse un caballo, (...) de manera que podre visitar en seguido á cada sargento (sic) de instrucción y así presenciar los ejercicios (ROBERT MERRIT A GUZMÁN BLANCO, LA GUAIRA 24 DE MARZO DE 1876, AGN).

Con el pasar de los meses de 1876, los problemas continúan entre los instructores estadounidenses y el gobierno venezolano. Los reclamos habían llegado, directamente, al general Guzmán Blanco, Presidente de la República, para que mediara con la situación que cada mes que pasaba se hacía más insostenible. El sargento Carlos E. Nolje es el más activo con los reclamos contra los atropellos, que él manifestaba de la siguiente manera:

Tengo que informar que no he recibido mi paga o ración como fui contratado, que se me han detenido cinco días y recibirla por mandato del Gobierno. No he recibido vestuario, tampoco me ha ofrecido a pesar de estar contratado el recibirlo. Considero como un insulto para mí en carácter de oficial americano que se me haya colocado al

lado de un soldado. El agente (sic) General Pile me aseguró aquí podría volver con 40 centavos [Pile ofreció en los EEUU 100 dólares por mes y nunca se cumplieron en Venezuela], lo que no es verdad, y por esta razón tengo que reclamar. El cuartel que se me ha ofrecido está en tan mala condición, sin techo que continuamente sufro de fiebres y dolores reumáticos. El General Guzmán permitió al Gral. Merritt pagarnos en lugar del vestuario de 100 venezolanos y no lo ha hecho. No tenemos nada que hacer porque no hay soldados que instruir. (...) El Gobierno sabe muy bien que no vine al país como carácter de un soldado, vine como instructor de la mejor artillería según la táctica Americana y hecho las funciones de mi encargo cuando habrá soldados en La Guaira. (...) Yo he servido 14 ½ años en paz y en guerra y he estado acostumbrado á ser bien tratado sin haber sido sometido á ser nivelado con hombres inferiores en conocimientos militares. (...) Yo reclamo que se me pague pasaje para E.E.U.U. se me den 4 meses de ración para reponer mi salud quebrantada por causa de ningún abrigo que se me ha ofrecido al darme cuartel (CARLOS E. NOLJE A MINISTRO DE GUERRA Y MARINA, 22 DE SEPTIEMBRE DE 1876, AGN).

Las discrepancias y problemas (conducta) entre los norteamericanos y el general Alejandro Ibarra continuaron por el apresto operacional. Finalmente, los estadounidenses optaron por irse de Venezuela. Estuvieron por casi diez meses en el país, fueron licenciados por el Gobierno venezolano los sargentos americanos para que se le pague su pasaje de vuelta a los EUA y se le entregue a cada uno de ellos la cantidad de 44 venezolanos (equivalente a 25 dólares) por un mes de servicios y como auxilio económico en el viaje de retorno en vapor (MINISTRO DE GUERRA Y MARINA A MINISTRO DE HACIENDA, CARACAS 28 DE NOVIEMBRE DE 1876, AGN). La dirección de Guerra del ministerio de Guerra y Marina dispuso que los sargentos instructores de artillería en la

plaza de La Guaira "Alfred Willians, Charles H. Wolfe i Edwin Normand sean licenciados i se dé á cada uno de ellos pasage (sic) para los Estados Unidos del Norte, de conformidad con el contrato que celebraron el 5 de febrero del corriente año" (DIRECCIÓN DE GUERRA A JEFE DE LA PLAZA FUERTE DE LA GUAIRA, CARACAS 28 DE NOVIEMBRE DE 1876, AGN). Los estadounidenses para el 3 de diciembre se retiran del país, como lo ordenó el Gobierno, el sargento Norman que no había querido aceptar, a última hora, decidió tomar su pasaje y mes de sueldo, "pero no se ha embarcado, por decir, que desea quedarse en Venezuela como otro cualquier particular" (GENERAL ALEJANDRO IBARRA A MINISTRO DE GUERRA Y MARINA, LA GUAIRA 3 DE DICIEMBRE DE 1876, AGN).

Probablemente, los alcances de la instrucción para el manejo operativo de los cañones costeros rayados no se alcanzaron. La comisión norteamericana de instructores tácticos de artillería tuvo problemas de adaptación, insubordinación con la oficialidad supervisora venezolana y que no entendieron, de alguna manera, con las prácticas de comando –sui géneris–, muy particulares en el mandato del pomposo Ilustre Americano. En concreto, se puede inferir que nada es más peligroso para una fortificación y puesto de artillería costera, la retirada de sus defensores, al abandonar la fortaleza se pierde todo.

En parte, el intento por profesionalizar (sintonizada con los cambios tecnológicos de la Revolución Industrial) y adoptar una doctrina de la guerra (fundamentado con los aportes de Karl Von Clausewitz, junto a las influencias españolas y francesas) al Ejército Permanente, en especial a la artillería costera, fracasaba en su implementación práctica.

También podemos agregar, durante el siglo XIX, los conflictos internos por la institucionalidad del Estado venezolano y por las formas del ejercicio de poder que impidieron la proyección de la profesionalización en el Ejército venezolano. A pesar de los esfuerzos de las autoridades institucionales. Además, la función militar era considerada como un servicio honorífico y no como una profesión (ROTHKEGEL, 2018, p. 95). Las razones son muchas, pero, se podría mencionar, entre las causantes: diferencia de mando de oficiales (improvisación de los jefes), las constantes revueltas, limitaciones económicas (falta de paga) y fragilidad de la institución militar (PORRAS, 2017) que apoyaba la renovación organizativa (mejoras orgánicas del Código Militar, 1873) del guzmancismo para mantener esa organización en tiempo de paz y actuar con eficacia en los de guerra que estaban en sintonía con la adquisición de materiales de guerra más sofisticados.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, Caracas, Legajos del ministerio de Guerra y Marina, legajo nº 019, sub-fondo: República, 1876.

ARCHIVO DE LA FUNDACIÓN BOULTON, Archivo del General Antonio Guzmán Blanco.

ALMIRANTE, José. *Diccionario militar: etimológico, histórico y tecnológico con vocabulario francés y alemán*. Madrid, Imprenta y Litografía del Depósito de Guerra, 1869.

GUZMÁN, Antonio Blanco. *En defensa del Septenio*. París, Imprenta y Librería de Pablo Dupont, 1878.

BERGLUND, Susan. "La Casa Boulton y el crédito mercantil." *Tierra Firme*. Caracas, octubre a diciembre, nº 16, año 4, 1996.



HENRY, Capitán M. R. *Ensayo de un compendio de la filosofía de la guerra ó colección de máximas militares* (Traducción del Comandante Capitán de Infantería de Marina A. Hernández Pérez). Barcelona, Administración de la Revista Científico-Militar, 1885.

CARIPE GUÍA, Germán. "Carbón y hierro: fuerza marítima que consolida la Armada Nacional durante la regeneración guzmancista (1873-1876)." *Tiempo y Espacio*. Caracas, UPEL-Instituto Pedagógico de Caracas, nº 64, julio-diciembre de 2015, p. 351-382; p. 355-356.

FLOYD, Mary B. *La dinámica de la política del septenio*. Caracas, Funres, 1988.

Feliu de la Peña, Don Francisco. *Fundamentos de un nuevo código militar*. Barcelona, Juan Oliveres impresor de su S.M., 1850.

GONZÁLEZ DELUCA, María E. *Negocios y política en tiempos de Guzmán Blanco*. Caracas, Comisión de Estudios de Postgrado de la Facultad de Humanidades y Educación de la UCV, Colección Monografías, 2ª edición, 2001.

IPPOLITOV, Natalia. "Antonio Guzmán Blanco: necesidad y ficción en la asunción personal de una política exterior", En: *Politeia*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, nº 20, 1997, p. 255-279.

KEEGAN, John. *Historia de la guerra* (traducción del inglés al español de Francisco Martín Arribas). Madrid, Turner Publicaciones, 2014.

"LA GUERRA CIVIL AMERICANA - 2ª Parte" en *El Gran Capitán: portal de historia militar* en <http://www.elgrancapitan.org> [diciembre de 2016].

MAQUIAVELO, Nicolás. *Del arte de la Guerra* (traducción de Luis Navarro). Lectulandia, 1520.

MINISTERIO DE DEFENSA, *iNo solo cañones!: Exposición temporal-Museo del Ejército*. Madrid, Centro Geográfico del Ejército, 2014.

MICHELENA, Jorge. *Tratado militar venezolano. Arreglado para el servicio del ejército de conformidad con el código y las tácticas modernas francesas y española; comprendido los toques militares y todo lo concerniente al servicio de guerrilla y al tiro*. Caracas, Alfredo Rothe, 1879.

MILLET, Allan y Peter Maslowsky. *Historia militar de los Estados Unidos. Por la defensa común*. Madrid, Editorial San Martín, 1984.

MONTECUCOLI, Raymundo *Arte universal de la guerra*. Madrid, Imprenta de la Calle de la Greda, 1808.

NIEVES-CROES, Francisco J. "La defensa de costas en Venezuela". En: *Mañongo*. Valencia, Universidad de Carabobo, volumen XXI, nº 41, julio-diciembre de 2013, p. 279-299.

PAREJA, D.G.L. *Tratado práctico de artillería naval. Ilustrado con grabados*. Burdeos, Imprenta de Crété & Hijos, 1872.

PORRAS PÉREZ, José. *Entre el claustro académico y la formación de combate: La Academia Militar de Matemáticas y el Ejército Libertador*. Caracas, trabajo monográfico inédito del Doctorado en Ciencias Políticas (UCV), 2017.

PORRAS, José. "Batalla de La Victoria de 1902: táctica, logística, liderazgo y otros aspectos militares de las fuerzas beligerantes venezolanas." *Presente y Pasado*. Revista de Historia. Mérida, Universidad de los Andes, año 16, nº 31, enero-junio de 2011, p. 95-122.

PORRAS PÉREZ, José. "Un modelo sui géneris de concebir el combate. Tendencia teórico-militar venezolana (1870-1908)" en Raúl Meléndez, Luis Buttó y José Olivar (coordinadores) *De la hueste indiana al pretorianismo del siglo XX: Relaciones civiles y militares en la historia de Venezuela*. Valencia, Asociación de Profesores de la Universidad de Carabobo, 2012, p. 107-138.

RECOPIACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA. Caracas, Biblioteca de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, tomo 5 (1870-1873), 1983.

ROTHKEGEL S, Luis. *Proceso de profesionalización de los ejércitos de Argentina y Chile periodo 1895-1938: Implicancias en los respectivos sistemas políticos nacionales*. Santiago de Chile, Instituto Geográfico Militar, 2018.

SUAREZ, Gerardo Santiago. *Temas militares*. Caracas, Caja de Talleres Penitenciarios, 1970.

THE AMERICAN CYCLOPAEDIA. New York, Volumen I, 1873, p. 796-797.

UPTON, Emory. *The armies of Asia and Europe: Embracing official reports of the armies of Japan, China, India, Persia, Italia, Austria, Germany, France and England*. New York, D. Appleton and Company, 1878.

WEIGLEY, Russell F. "La estrategia americana desde sus comienzos hasta finales de la Primera Guerra Mundial" en Peter Claret (coordinador), *Creadores de la estrategia moderna: desde Maquiavelo a la Era Nuclear* (traducción, Rebecca I. Pace, Joaquín Sánchez Díaz). Madrid, Ministerio de la Defensa-Secretaría General Técnica, 1992.

ZIEMS, Ángel. *El gomecismo y la formación del ejército nacional* (Prólogo de Ramón J. Velázquez). Caracas, Editorial del Ateneo de Caracas, Colección Historia, 1979.

A política faroleira no alvorecer da República no Pará: o Farol de Macapá (1889-1907)*

Between frontiers, conflicts and commerce: the lighthouse policy on the dawn of the Republic in Pará and the Lighthouse of Macapá (1889-1907)

William Gaia Farias

Doutor em História, professor da Faculdade de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) da Universidade Federal do Pará (UFPA)

Gabriel Napoleão Veloso Neto

Bacharel em História pela Universidade Federal do Pará (UFPA)

RESUMO

É propósito deste artigo analisar o processo de edificação de faróis, no contexto da política faroleira que foi estabelecida durante a expansão do tráfego marítimo, na aurora da República brasileira, principalmente durante a vigência da Carta Marítima (1893-1907). Com isso, pretendemos verificar a instalação das torres no território litorâneo, assim como a introdução de objetos modernos e seus reflexos na política faroleira no Estado do Pará, em questões que cobrem avaliações sobre o aumento da balança comercial da área no que condiz à borracha e ao movimento de escoamento da produção da região. Por fim, analisamos a instalação de um farol na Cidade de Macapá, procurando compreender a necessidade do objeto ao movimento de navegação da área do Cabo Norte, que ajuda a entender as questões de comércio e segurança na Amazônia em meados da última década do século XIX e a primeira do século XX.

PALAVRAS-CHAVE: Faróis; História Naval; Comércio Marítimo

ABSTRACT

It's the article's goal to analyze the edification process of the lighthouses, in the context of the lighthousean policy that was established during the expansion of the maritime traffic, in the dawn of the brazilian republic, especially during the period of the 'Carta Marítima' (1893-1907). We hope to verify the instalation of the towers in the coast, combined with the introduction of the modern objects and their reflection in the lighthousean policy in the Para state, debating about question that discuss the economical balance of the region related to the Rubber Boom and to the flow of it's production in the region. At last, we analyze the instalation of a lighthouse in the city of Macapá, which helps us to understand the necessity of such structure in the region as an object of guidance in the 'Cabo Norte' area.

KEYWORDS: Lighthouses; Maritime History; Atlantic Commerce

* Artigo recebido em 13 de abril de 2018 e aprovado para publicação em 29 de agosto de 2018.

Creio, sr. Presidente, que o congresso fará um acto de justiça aprovando o presente projecto e confio em seu patriotismo, em suas luzes, porque o Pará precisa de luz e muita luz!.

O período transitório entre o crepúsculo do século XIX, simbolizado pela queda da Monarquia, e o alvorecer de uma nova época, simbolizada pela nascente República, não foi perdido na história. À medida que novas tecnologias, artes e influências eram apresentadas para a ascendente nação como um grande influxo de novidades, que caracterizariam a era como uma verdadeira *belle-époque* (HOBSBAWM, 2002; CARVALHO, 1990), a importância do estabelecimento de uma base militar segura, que pudesse não apenas proteger o Estado, mas fortalecer o território brasileiro, surge como um dos principais elementos que iriam compor a política marítima de controle e organização do ambiente costeiro, do qual as estruturas férreas milenares faróis servem não apenas para tal propósito, mas também como símbolos da modernização “imprescindível” da máquina estatal brasileira (BAEZ, 2010).

A origem dos sinalizadores náuticos remonta à navegação no Mediterrâneo antigo, com a nomenclatura de “farol” surgindo justamente pela escolha da Ilha de Pharos como local para a construção de tal estrutura no delta do Rio Nilo, naquele que ficaria conhecido como o Farol de Alexandria. A partir de então, todas as torres que tivessem a mesma função seriam conhecidas por tal nome (SIQUEIRA & DANTAS, 2002). Contudo, a prática se aperfeiçoou com o passar dos séculos até sua exportação para as águas do Novo Mundo. E é justamente no contexto da expansão da frota faroleira que ocorre sua ligação e consolidação na costa brasileira.

É na conjuntura de uma política faroleira no início do período republicano, principalmente na vigência da Repartição da Carta Marítima (1893-1907) que se pode perceber a estrutura da própria Diretoria de Faróis, que continua a progredir na missão de iluminar o litoral do Estado brasileiro por meio de processos de modernização e de importação de novos produtos, aos quais, à voga

européia, vem a ser aplicado no país tropical. A relação com o território paraense e, no contexto amplo, amazônico, então, só se expandia ao passo em que o Estado estabelecia sua própria política faroleira, de acordo com as necessidades que nasciam do crescimento econômico e político que relacionava a segurança da navegação às rotas comerciais que se expandiam para uma nova região que mantinha conexões com a Europa e a América do Norte. Por fim, a análise do caso do Farol de Macapá, estrutura fundada justamente nessa época, é essencial para entender as razões que definiam a instalação de um farol que seria, naquele período, o mais ao norte do País, próximo à área de conflito franco-brasileiro.

USOS DE UM FAROL: TERRITÓRIO E COMÉRCIO

Farol, uma estrutura, geralmente com uma torre, construída sob a terra firme ou em relevo oceânico para servir como auxílio para navegação costeira, avisar os marinheiros de obstáculos, estabelecer suas posições, e guiá-los para o seu destino. No entendimento de Gustavo Baez, é um “objeto singular, representativo da relação ancestral que liga os homens ao mar. (...) Para além de sua aparência, mostram em sua essência uma junção, uma união entre ideia e matéria. A ideia é proteger o homem das forças da natureza. E a matéria, cumprindo esse *devoir*, ergue-se imponente à altura de sua demanda” (BAEZ, 2002).

A sinalização costeira tornou-se parte essencial do entendimento da navegação. A princípio no Mediterrâneo antigo, continuou a se aperfeiçoar por séculos, criando uma estrutura de ligação entre o homem e o mar, ao passo em que se entendia como parte da necessidade da navegação e da ligação com o próprio território ao qual pertencia, podendo conceber por suposto o farol como um desses expoentes. Entretanto, até meados do século XVIII, a maior parte da construção de faróis no Velho Continente e na América formava apenas um punhado de estruturas isoladas que geralmente tinham razões locais ou necessárias para seu desenvolvimento.

Em verdade, como atesta o estudo de Hague e Christie (1995), as estruturas faroleiras existiram desde a mais remota antiguidade, marcando a paisagem das costas europeias, africanas e orientais, e servindo como importantes instrumentos a serviço das rotas comerciais marítimas (p. 01-23). Entretanto, tais ações geralmente estiveram relacionadas a iniciativas pontuais de um governante ou de uma cidade, não representando um movimento mais amplo e coeso, e portanto duradouro, que possa ser comparado à política estatal das diferentes nações durante o século XIX, e aos efeitos dela provindos (DURAN, 2008, p. 218).

Entendemos o território geográfico das instalações náuticas como o conjunto das relações do litoral com o mar. Este se desenvolve justamente no contexto do século XIX vitoriano, da mudança paradigmática da relação do elemento humano com o mundo natural. A relação entre o objeto material e a relação de poder das sociedades em desenvolvimento tornam-se um dos principais eixos para o entendimento dos conceitos de proteção e de vigilância que ao território seria atribuída. No início do processo colonial de conquista da América portuguesa, as edificações que marcaram a costa da colônia eram os fortes e fortalezas, símbolos de controle e fortificação transportados da metrópole europeia para o Novo Mundo. Por assim significar o domínio sobre o território costeiro da América portuguesa, era a formação de um espaço que se dava como extensão do Estado português. Portanto, tais elementos foram inicialmente construídos tendo em vista a segurança da navegação, de forma que pudessem abranger a demanda de segurança dos litorais, que eram constantemente ameaçados por corsários (SIQUEIRA, 1997, p.23).

É a partir do final do período colonial e início do período imperial que se estrutura a história dos faróis no Brasil, durante meados da primeira década do século XIX, após o avanço tecnológico criado pelo engenheiro francês Jean Auguste Frenel, que desenvolveu um sistema de prismas que aumen-

tou em muito a capacidade dos mesmos. As suas construções, então, neste período, são relacionadas justamente, segundo o autor Ney Dantas, ao processo de consolidação territorial brasileiro, que acontece a partir da costa para o interior (DANTAS, 2000, p.16). A instalação dos mesmos, então, durante o período imperial, estaria ligada justamente à consolidação do território brasileiro como país recém-independente. A ligação intrínseca dos monumentos com os fortes portugueses, aos quais acompanhavam em muitos dos casos pela costa, enumeram o papel mútuo ao qual serviam ambos, como defensores da fronteira, unificadores do território e auxiliares do comércio marítimo (SIQUEIRA, 1997, p. 28).

Isto posto, o mar como espaço da ação humana, segundo Leandro Duran, em sua análise sobre a Ilha de Bom Abrigo, também sofreu uma parcela da transformação trazida a partir da Revolução Industrial e da distribuição da lógica capitalista no século XIX (DURAN, 2008, p. 214). As atividades produtivas que foram trazidas para o Estado brasileiro estiveram desde sempre interligadas em uma relação de codependência com os ambientes aquáticos que, a largo da indústria ferroviária, continuou a ser uma das principais formas de transporte da produção para as suas áreas de destino. Assim como no período da colonização, uma “série de estruturas e elementos foi desenvolvida com o intuito de garantir a efetiva realização de diferentes sistemas de produção e de trocas envolvidos na prática mercantil capitalista” (DURAN, p. 188). É como um dos expoentes desses postulados que surge, durante a Revolução Industrial na Grã-Bretanha, o desenvolvimento de uma política faroleira para atender à necessidade da criação de um sistema viário marítimo do Atlântico Sul que atendessem às imposições do sistema capitalista.

A balança comercial do País independente, que passaria a subscrever aos principais mercados do mundo capitalista, nomeadamente Estados Unidos e Reino Unido, acabou por demandar para o escoamento de uma produção cada vez mais vultosa e de melhores condições de navegação. E é a partir daí que, em escala global, ocorre o



desenvolvimento de uma política de iluminação das costas (REIS, 2011), partindo do propósito que deveria ser uma questão de política pública, ligada justamente ao papel do Estado como fomentador do jogo econômico. A introdução da navegação a vapor, ainda na primeira metade do século XIX, foi essencial então para o crescimento dos circuitos mercantis marítimos (MARCONDES, 2012, p. 143). Isso também colaborava para a integração do País sob um poder central, num momento de divisão interprovincial, este que era um dos principais objetivos do Império. A diminuição do tempo das rotas, dos fretes marítimos e o aumento das possibilidades de comunicação e deslocamento disponíveis para a sociedade constituem elementos que incentivam a infraestrutura que caracteriza os litorais brasileiros sob a forma dos faróis.

Devido às análises elaboradas anteriormente, não é de se surpreender que, naquele século, foram edificadas 77 faróis através da costa brasileira. Como elementos associados aos investimentos dos cofres imperiais então, e justamente por servirem ao controle, comunicação e política espacial mais eficaz do Estado, são também vistos como um meio de aumentar a arrecadação governamental ao diminuírem as possibilidades de evasão fiscal. A Tarifa de Utilização dos Faróis², criada em 1818 por D. João VI, expunha-se como uma maneira de expandir o acúmulo fiscal do Estado através da taxa que passaria a ser cobrada para todos os navios estrangeiros que navegassem por terras nacionais.

Porém, é a partir da Primeira República, segundo o autor Gustavo Baez, que passam a adquirir a “modernização eminente e necessária da máquina estatal brasileira, principalmente nos setores de navegação e comércio marítimos” (BAEZ, 2010, p.69), sendo esta atividade a principal forma tanto de circulação quanto de comércio entre o Brasil e os países europeus, assim como o meio de comunicação para as principais cidades da costa brasileira, principalmente nas províncias em que a estrutura ferroviária, que se expandiu no último quarto do século, não conseguia abarcar. É através da relação dentro da Primeira República,

com a própria política de edificação e manutenção das políticas faroleiras, que se deve entender a criação de uma ampla rede de sinalização no período republicano, assim como a relação com o processo de “modernização” que permanecia em discussão na política brasileira.

A COSTA ‘ILUMINADA’: A QUESTÃO DOS FARÓIS

A questão da iluminação da costa, então, se tornou parte das discussões da Assembleia, que era responsável pela aprovação da verba necessária para sua construção. Durante o Segundo Império, quando o processo de organização estatal e construção de faróis se intensificou, foram criados dois pilares para o entendimento da lógica faroleira: o estabelecimento das capitânicas dos portos nas províncias marítimas do Império³, o que se manteve na República; e a criação da Diretoria de Faróis⁴, órgão que estava ligado ao Ministério da Marinha, mesmo que a inspeção e administração das estruturas férreas estivesse designada para a capitania. No caso do primeiro – capitânicas dos portos –, a partir do decreto que declarava sua criação, em 1845, era claro o estabelecimento de um novo setor administrativo voltado para os trabalhos que fossem relacionados com o mar, ao passo que também dirigiam o corpo de faroleiros, que compunham a mão de obra que preenchia o conjunto do objeto ao qual pertencia; o segundo, como elemento crucial para a regularização de um dos ramos da administração pública, que “vem sanar uma falta que tem sido causa de muitos naufrágios, bem como de reclamações de governos estrangeiros e de diversas companhias”⁵.

Entretanto, a funcionalidade do processo continuou a ser discutida às vésperas do período republicano. Durante o mandato do Ministro da Marinha Dr. Antonio de Almeida e Oliveira, em meados da década de 1880, pretendia-se reformar a estrutura do Ministério e as atividades que não fossem necessariamente aliadas à defesa marítima da navegação deveriam ser desligadas do órgão. Diretamente atrelada à sua visão reformista, a comissão selecionada para elabo-

rar o novo sistema manteve os faróis sob a jurisdição do Ministério, mas unindo-o com a Hidrografia e a Meteorologia, assim como se praticava na Rússia. A partir de 1891, afinal, durante o governo republicano, é que surge a principal divisão para as questões relacionadas aos elementos recorrentes da sinalização náutica, que é a Repartição da Carta Marítima, que abarcaria a Diretoria de faróis, de meteorologia e de hidrografia sob sua tutoria, com certo grau de autonomia, porém com o dever de “auxiliarem-se mutuamente e de executar todos os trabalhos determinados pelo chefe da carta”⁶.

É através do Barão de Jaceguay, que viria a ser o Diretor da Repartição da Carta Marítima na primeira década do século, que se descrevem as principais funções da Diretoria de Faróis sob a Carta Marítima, isto é, a “administração e direção do serviço de iluminação da costa, portos, rios e lagoas”, com um diretor acompanhado de uma equipe de três ajudantes, um desenhista, um operário serralheiro e lampista, um arquivista e um amanuense. O material de consumo para seu serviço seria então adquirido diretamente pela repartição da Carta Marítima, “sob fiscalização imediata do Ministro da Marinha” (MOTTA, 1913, p.123). Até então, o órgão permaneceu com sede na Ilha das Cobras, com o seu material instalado em um armazém, que ficaria no terraço do mesmo prédio ao qual estava alocada a diretoria.

Segundo Ney Dantas, por sua maior parte, a unificação das três diretorias sob um mesmo órgão concedeu um caráter secundário para a Diretoria dos Faróis, mas, não obstante, a questão faroleira permaneceu como a de maior destaque dentro da Carta Marítima, com inúmeras discussões sobre o caráter da segurança para a navegação estrangeira e nacional, principalmente com a primeira relação organizada dos faróis, publicada pela Typographia Pinho-Silvestre, no Rio de Janeiro, em 1896, que, justamente por ser a capital do País, tinha suas sinalizações náuticas administradas diretamente pela diretoria, em vez de inspecionadas e administradas por uma capitania, como no Rio Grande do Sul e no Pará⁷. Nesse mesmo ano, já figuravam outros 13 faróis encomendados para futura instalação na costa do

Brasil, assim como, alguns anos seguintes, no último relatório da década, se publica a primeira Carta-Geral dos Faróis em funcionamento, o aviso de navegantes estrangeiros sobre os mesmos e a impressão e adoção do manual de instrução para o pessoal em serviço dos faróis⁸.

Era uma lógica de desenvolvimento do corpo de sinalização náutica que se formava em uma relação de interdependência com o continente europeu e o país norteamericano, que permanecia como o principal referencial teórico para a edificação de uma malha luminosa pelas costas brasileiras. Não à toa, assim como o resto do projeto desenvolvimentista do Estado brasileiro, as reformas que pretendiam modernizar a Marinha desde o início obedeciam às regras de rompimento com o atraso e o passado e, portanto, como exemplifica Pablo Nunes Pereira, “modernizar navios e homens era, acima de tudo, garantir as condições para dominar o mar, e assim, garantir o progresso” (PEREIRA, 2017, p. 6). Por isso, as viagens para a Europa e Estados Unidos para estudar a importação dos avanços tecnológicos para o Brasil, numa suposta tentativa de trazer um novo saber náutico que se adaptasse às necessidades da questão faroleira, como apresentada no contexto histórico, de uma forma mais mecânica (DURAN, 2002, p. 217).

À vista disso, o diretor efetivo da repartição, Capitão de Mar e Guerra Pedro Benjamin Cerqueira Lima, viaja no princípio da década de 1890 para o exterior, onde pretendia estudar os melhoramentos que eram executados na edificação e serviços de faróis nas diversas potências mundiais do momento, assim como encomendar novos faróis para a República, que até então contava com longas milhas de escuridão⁹. A materialização das rotas de navegação, como no resto do mundo, era uma necessidade fundamental para o avanço tecnológico brasileiro, com os faróis representando a superação que auxiliaria mesmo aqueles navegantes que não tivessem experiência com as especificidades da costa brasileira, podendo assim, aumentar o tráfego marítimo. E este, em auxílio com a navegação, segundo os dados coletados, seriam os

principais auxiliares do processo republicano, ao permitirem não só a salvaguarda do litoral e a segurança comercial num processo que se encaixa no novo contexto sociodinâmico mundial, mas também o acúmulo das taxas provenientes da fiscalização das fronteiras marítimas¹⁰.

Segundo o terceiro oficial da Secretaria da Marinha no período, Almiro Reis (1913), em *Histórico de pharoes existentes no Brazil e organização das respectivas repartições*, o esforço para a construção dos faróis nesse período é intenso, com uma mudança acentuada da arquitetura da costa. Se anteriormente as esparsas estruturas que existiam eram “temporárias e improvisadas dos séculos XVII e XVIII”, os novos equipamentos, frutos da corrida tecnológica europeia, se caracterizavam por seu “alto grau de especialização, com a realização de vultosos investimentos de capital fixo, empregados na construção de edifícios e torres especificamente destinados a essa atividade, onde operavam equipamentos importados sofisticados” (DURAN, p. 218, 2016). Por conseguinte, a sucessão de importações do exterior, que traziam justamente os equipamentos para a montagem das estruturas, exibiam o contexto complexo e competitivo marcado pela corrida tecnológica da Europa do final do século XIX.

As principais empresas europeias especializadas na manufatura de luzes, dispositivos ópticos e sistemas de iluminação assim como faróis completos logo firmaram acordos de compra com a Diretoria, com orçamentos aprovados pelo Congresso Nacional e sendo a própria Diretoria responsável pela montagem e preservação do material importado. A empresa Barbier, Bertrand et Turenne, da França, tornou-se uma das principais parceiras do órgão, com encomendas que sobrepunham as habilidades físicas de estoque da própria companhia¹¹. Não apenas no Brasil, mas também em outros Estados latino-americanos e nas colônias africanas, o negócio criado pelos três parceiros franceses tinha maior alcance, mas não era único. A empresa sueca AGA, que passou a tomar a primazia dos negócios brasileiros na década de 1910, também permanecia interessada em vender para a ex-colônia por-

tuguesa, assim como sua subsidiária britânica, Phares Marine, entre outras indústrias inglesas (Chance Brothers) e alemãs (Pintsch) que pretendiam expandir seu espaço comercial (BERNARD, 2016).

Os faróis e equipamentos recebidos eram guardados em um armazém na parte térrea do Edifício da Intendência da Marinha, na Ilha das Cobras, onde a diretoria também mantinha sua sede, porém com poucos recursos para sua manutenção (DANTAS, 2000, p.352). Embora as compras continuassem a ocorrer, a falta de mão de obra e recursos continuavam a assombrar o órgão no último decênio do século XIX, com o número significativo de dez faróis em estoque em 1897. O único mecânico que atendia às necessidades dos objetos não conseguia efetuar todas as instalações e reparos necessários para a costa, e ficava claro que, com algum tempo, caso o material ficasse depositado, “corre grande risco de perda completa pela oxidação das chapas e aparelhos”¹². No mesmo relatório, que enumerava os dez faróis em estoque, a necessidade de um navio que pudesse transportar os funcionários para o melhoramento dos serviços marítimos fazia parte da demanda de seu diretor, que clamava pelas necessidades de um navio com “officina e pessoal habilitado; devendo visitar e inspeccionar frequentemente os pharoes de toda a República.”, onde exerceriam suas funções para a manutenção dos mesmos¹³.

É certo, entretanto, que a maior parte das obras faroleiras do País se deu neste período, de acordo com as políticas de defesa e comercial que circundavam as necessidades das obras de infraestruturas marítimas às quais os faróis faziam parte, com um aumento significativo na costa brasileira de uma base de navegação que permitiria para os navegantes manterem-se em movimento constante, com o apoio das luzes cujo raio de ação permitiria a identificação da posição, facilitando de forma contundente as rotas sobre o litoral. Então, não é surpreendente ao se saber que 77 faróis foram construídos apenas no século XIX, e que, por volta de 1904, oitenta e um iluminavam os “littoral, portos, barras, rios e lagoas navegáveis”, com mais nove sendo edificadas em 1907.

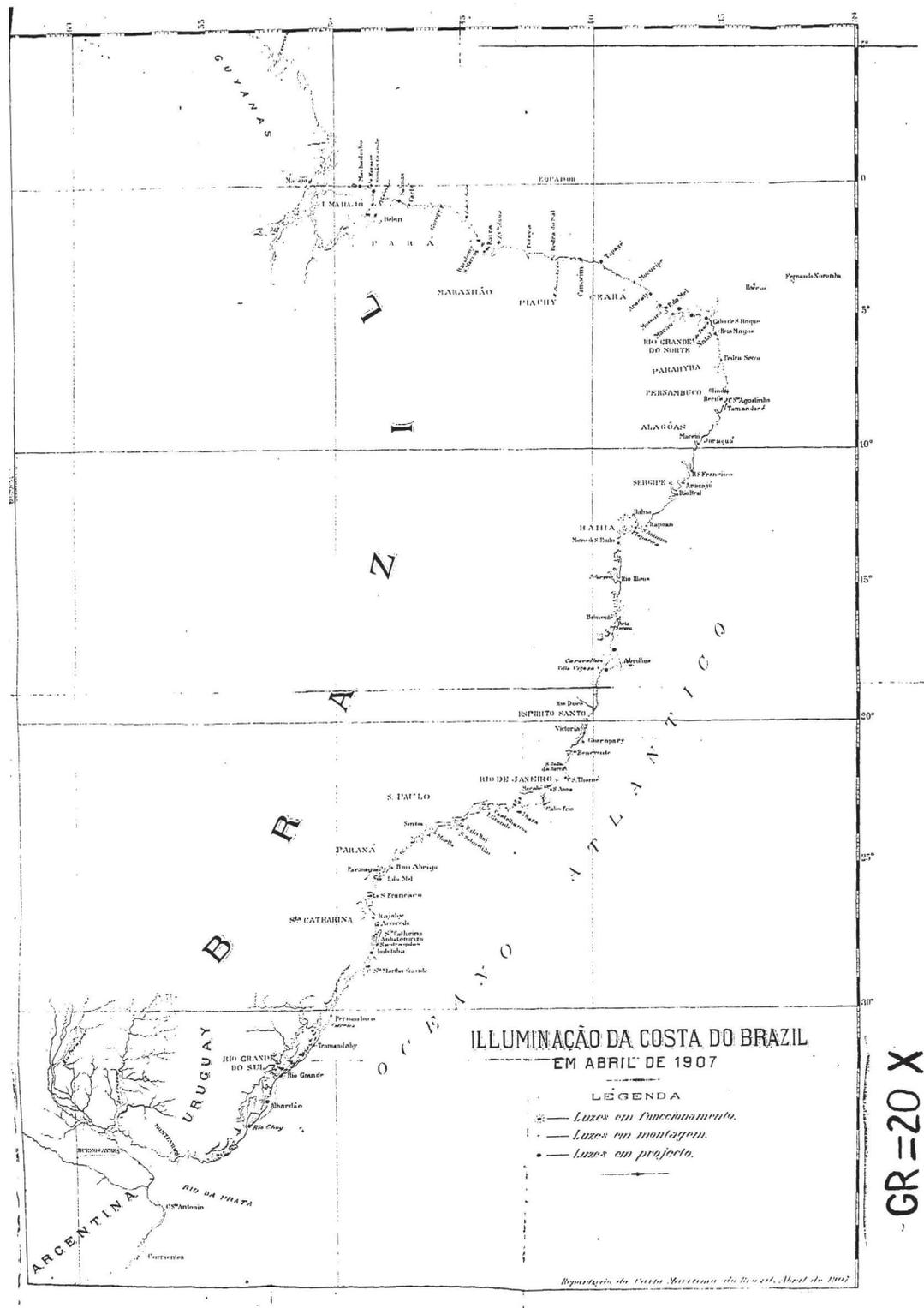


Figura 1 – Iluminação da Costa do Brasil, abril 1907. Fonte: Relatório Ministerial – 1906, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>

AS LUZES DO PARÁ: A POLÍTICA FAROLEIRA DO ESTADO DO PARÁ NA PRIMEIRA REPÚBLICA

Grande parte da rêde desta zona se baseia nos extensos rios navegáveis, que atravessam em todos os sentidos, e permitem estabelecer comunicações nos próprios Estados enquanto não são substituídos por linhas ferreas (...) Do mesmo modo, na bacia do Amazonas e seus afluentes se tem desde logo uma grande rêde de viação representada pelo próprio Amazonas até Tabatinga, pelo Purus até além da fronteira com a Bolívia, pelo Madeira até Santo Antonio, pelo Tapajós até Aveiro, pelo Xingu até Souzel, pelo Rio Negro até Santa Isabel e por outros rios menos importantes, afluentes ou sub-afluentes do grande Amazonas (ANNAES DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, 10/06/1896).

Segundo Ney Dantas, o Pará “é rico em sinalização náutica, quiçá uma das de manutenção e controle mais difíceis do País, pois distribuída pela enorme extensão dos Rios Pará e Amazonas, pela imensa área abrangida pelo delta do Amazonas, pelo vasto estuário do Rio Pará, limitado ao norte pelo Arquipélago de Marajó, e pelas cercas de 120 milhas do seu litoral marítimo até o Maranhão, entrecortado de rios, baías e ilhas, de difícil reconhecimento” (2000, p.143). Embora incontestável que a navegação na região marítima denominada Amazônia Oriental¹⁴ precedeu qualquer senso de controle do Estado brasileiro, é a partir da primeira metade da centúria vitoriana que surgem as primeiras propostas de organização do trânsito marítimo na costa norte do País, assim como as reclamações para a instalação de faróis, observados na fundação da Capitania dos Portos do Pará e Amazonas¹⁵ e a edificação dos Faróis de Salinas e Cotijuba, os últimos no início da década de 1850.

Não obstante, a expansão econômica do capital estrangeiro na Amazônia, cujos principais processos situaram-se sobre a abertura do Rio Amazonas para a navega-

ção, em 1866, e a procura pelo consumo da goma elástica, que se iniciou também na década de 50, mas realmente assumiu importância a partir dos anos 1880-90, transformaram completamente a economia da região e o seu papel na balança econômica do País (PRADO & CAPELATO, 2006, p.314-337). Como a autora Sílvia Capanema discorre: “mas, no Brasil, os maiores progressos técnicos se produziram no domínio da circulação, o que é fácil de compreender, pois o preço dos produtos de exportação estava fortemente afetado pela duração e limitações do transporte. A concorrência exigia a redução dos custos” (MARIN, 2004), o que introduz, então, as mudanças na paisagem litorânea da província, que até então permanecia isolada do resto do País.

A projeção no mercado internacional da economia gomífera, que chegaria a atingir 24,7 milhões, ou 40% do total, de vendas externas do Brasil em 1910, ligeiramente abaixo do café, exigia a transformação da infraestrutura da região litorânea e da navegação na província, ao passo em que o aumento rápido da navegação fluvial, com a expansão dos negócios estrangeiros na capital e no interior, demandava uma expansão da frota faroleira, além do valor economicamente rentável como estrutura para o crescimento das taxas fiscais de navegação em território amazônico. Ademais, a região era dependente da navegação a vapor para o escoamento da produção da borracha, estocada na “margem até o momento de embarque” e levada para a capital, de onde iria para o resto do mundo. A circulação marítima também carregava a comunicação entre as diferentes regiões produtoras que, justamente pela distância e o isolamento aos quais os seringais eram sujeitos, somente possuíam os navios como mensageiros (PRADO & CAPELATO, 2006, p.314-337).

Para tanto, a relação entre o recém-Estado do Pará e a Diretoria de Faróis começou a ser pautada justamente pela expansão da iluminação do território estadual, que carecia de apoio federal para cumprir com a segurança do território fronteiriço, no contexto do conflito territorial sobre a área do Oiapoque (GRANGER, 2011, p. 157-177), assim

como a questão do aumento das taxas de fiscalização e da garantia da segurança da navegação, que era indispensável para os Estados do “Extremo Norte”, que cresciam economicamente e cujo isolamento da capital e dos Estados do sul traçavam suas relações, já que: “Sr. presidente, si aquellos dous estados do extremo Norte esperassem os auxílios do centro, com certeza elles estariam aniquilados, ou pelo menos reduzidos em engrandecimento material. Mas não; eles cuidam de seus próprios interesses e concorrem com tudo que é necessário para manter a integridade da Nação (...)”¹⁶. A relação do Estado com a América do Norte e com a Europa era mais viável, justamente pela navegação direta para o último destino que com o restante do País.

A partir da última década do século XIX, no auge da expansão das relações econômicas do Estado, é que surge de forma mais contundente uma necessidade da edificação de faróis no estado, com a construção de Bailique, em 1890¹⁷, que iniciou o período de encomendas e reparos de outras estruturas no território, como vemos com o antigo Farol de Salinas que, por seu papel de destaque como ponto de aterragem, recebeu a encomenda, financiada pelo Estado, para a empresa BBT, de uma nova torre de ferro, que viria a substituir a antiga. É a partir do período em que o Pará se torna o grande patrono de seu próprio sistema de iluminação da costa, com a encomenda de inúmeros faróis financiados pelo próprio Estado para o exterior, e que são permitidos justamente como incentivo ao tráfego marítimo, dito como “serviços prestados à União pelo patriótico Estado do Pará, são discriminadamente apreciados em artigo especial”¹⁸.

O destaque do Estado, analisado justamente neste artigo especial, no mesmo relatório, enumera seu papel como “empenhado em beneficiar o comércio marítimo e fluvial daquela florescente zona”, e, portanto, digno de financiamento federal. Para tanto, segundo o relatório fornecido pela Capitania dos Portos do Pará, os serviços prestados pelo Governador Paes de Carvalho para o Ministério da Marinha, com “inexcedível gentileza e correcção”, compunham da aquisição

de material para as obras da barca-farol de Bragança, pondo à disposição um crédito de 15:430\$700 e, principalmente, a compra de seis faróis para montagem “em diversos pontos do Estado”, gastando 36.573 francos e as “bases sobre columnas de ferro com casas para faroleiros”, que custaram 140.085 francos¹⁹. Portanto, o investimento estadual na garantia do tráfego das embarcações gerava um gasto substancial, que até mesmo em conjunto com o Ministério, necessitava de apoio econômico federal.

É durante a primeira década do século XX que todos os seis faróis foram erigidos na costa, mesmo com as dificuldades para sua construção com a paralisação das obras por falta de verba estadual²⁰. A relação entre a União e o Estado continuava problemática, ao passo que os deputados do Pará ressentiam o esquecimento da região que representavam e a necessidade de realizarem de *per si* as atividades de expansão econômica, do qual tomavam orgulho por sua autonomia, a qual “Porque, si assim fosse, não teríamos a nossa imigração, não teríamos a nossa navegação directa para a Europa (...) concedendo subvenções às linhas que se estabelecessem nessas condições”²¹. A questão da imigração, considerada como um dos principais elementos para o desenvolvimento da civilização, vinha justamente nas embarcações a vapor que, por sua vez, necessitavam das luzes para garantir sua segurança.

Após a incorporação da região do Oiapoque, que aderiu ao Estado no primeiro ano do século²², com a criação e divisão dos municípios e o princípio da presença do Estado brasileiro na área que formalmente compunha o contestado, também surge um projeto de colocação de um novo farol, na Ilha de Maracá, “a fim de facilitar a navegação do litoral compreendido entre o Oyapock e o Caraporis”²³, exibindo a importância da estrutura como elemento que não apenas facilitava o comércio marítimo, mas também assegurava a presença do Estado brasileiro, que deveria ser responsável por gerar as condições necessárias para a integração do território brasileiro, que no contexto nortista, só podia ser interconectada através da navegação.

Estruturas Faroleiras no Pará	Inauguração	Posição Geográfica	Características
Colares	15/05/1889	Lat. 00° 53' 00" S. Long. 48° 16' 0. Gw.	Em uma pedra do grupo das de Colares, margem direita do Rio Amazonas, exibe uma luz branca e fixa, iluminando todo o horizonte.
Taipu	10/04/1893	Lat. 0° 35' 45" S. Long. 48° 50' 0" 0. Gw.	Luz provisória exibida de uma barca-farol na enseada de Taipu; seu caráter é fixa e vermelha, iluminando o horizonte a oito milhas.
Chapéu Virado	19/02/1893	Lat. 1° 18' 35" S. Long. 48° 28' 50" 0. Gw.	Acha-se colocado no extremo da restinga ao SO da Ponta do Chapéu Virado, Rio Amazonas. A sua luz é fixa e vermelha, visível a 12 milhas.
Soure	11/12/1898	Lat. 0° 41' 55" N. Long. 48° 30' 25" 0. Gw.	Colocado na foz e margem esquerda do Igarapé Grande, ilha do Marajó. Exibe luz vermelha e fixa e seu alcance é de seis milhas.
Bailique	23/03/1890	-	O aparelho de luz é dióptrico, e exibe lampejos brancos de 30 em 30 segundos. O plano focal eleva-se a 30 m e a luz é visível a 13 milhas.
Joannes	24/12/1899	Lat. 0° 51' 30" S. Long. 5° 21' 20" W. Rio de Janeiro.	Situado na ponta da Guarita. Seu aparelho de luz é dióptrico e exibe luz branca fixa, iluminando todo o horizonte.
Buiussú	04/11/1899	Lat. 1° 48' 20" S. Long. 7° 06' 30" W. Rio de Janeiro	Está situado na ponta da Ilha de Buiussu e fica à esquerda de quem sobe o Rio Amazonas, exibe luz branca fixa, visível a 12 milhas.
Macapá	31/03/1900	0° 00' 50" N. Long. 8° 01' 35" 0 do Rio de Janeiro.	Colocado sob a Fortaleza de Macapá. Luz branca fixa, alternada por lampejos de 30 segundos. Ilumina todo o horizonte, 12 milhas.

Tabela de Faróis em atividade no Estado do Pará em 1902

O 'FILHO' DE UMA NOVA ÉPOCA: O 'PHAROL' DE MACAPÁ

O "pharol" de Macapá, como assim chamado em seu planejamento, não fugia à nenhuma das relações estabelecidas acima. Assim como as relações que elencavam para a construção dos outros faróis que surgiram na costa norte do País, o farol também se encaixava no contexto de transformação do espaço litorâneo, de relações econômicas e de estabelecimento das fronteiras políticas do País, e isso não era esquecido pelas discussões que precederam sua aprovação na Câmara dos Deputados.

Por muito tempo, o município, segundo os deputados paraenses, era sequer lembrado pelos outros membros da Câmara,

confundido como outra colônia da Guiana Brasileira²⁴, área de litígio entre a França e o Brasil, questão que assombrava os membros da bancada paraense. A minoria da questão paraense era visível na Câmara, ao passo em que os Estados que possuíam maior destaque, como a Capital Federal e os Estados do Sul, dominavam o orçamento do País e, segundo os deputados do extremo Norte, abandonados à própria sorte. É, então, que, em meados de 1892, envia-se para discussão no órgão a indicação para apresentar um projeto de lei que erigisse no porto da cidade de Macapá um farol de 3ª ordem, cujo orçamento federal deveria cobrir. A sustentação feita pela Assembleia Paraense, no ano seguinte, levou o governo a aprovar o estabelecimento de uma nova

estrutura, agora, porém de 5ª ordem, tendo em vista a “importância da iluminação da costa, que contribue grandemente para o desenvolvimento comercial marítimo”, com a justificativa da diminuição para a 5ª ordem sendo da quantidade de pontos a atender no litoral do mesmo Estado²⁵.

Mas esse não seria o fim. A discussão na Câmara prosseguiu, justo sobre a necessidade da “aquisição” do farol: o Deputado José Carlos, representante da Capital Federal, discorria sobre a falta de equipe de montagem na Diretoria de Faróis, assim como oito faróis que já estavam em estoque, não sendo difícil, então, redirecionar o Farol de Itajaí, “porto sem nenhuma importância” comparado com o de Macapá, que segundo o Deputado Carlos de Novaes, do Pará, “Indispensável, não para a entrada da foz do Amazonas, mas para servir de orientação aos navios que, vindos do norte, dos Estados Unidos e das Guianas, vão buscar a foz meridional do Amazonas”. O último enumera a necessidade importantíssima do farol, que ajudará esses navios na área meridional “desviando-os dos bancos de areia que alli existem, porque, como V. Ex. sabe, a costa que fica na parte norte da Ilha de Marajó é baixa em consequência da alluvião” e então a navegação de “pequeno curso, navios de vella e vapores”²⁶.

Mesmo com as esparsas condições para a instalação da torre férrea, seria melhor, segundo o deputado, garantir sua encomenda e construção, mesmo que demorasse anos, do que redirecionar uma outra estrutura para seu lugar. É, então, que é aprovada a construção do farol, com verba de 25:000\$ para a compra, no fim do ano de 1894. Esse, no entanto, não começaria a ser construído de imediato, como lembrado pelo deputado da Capital Federal no ano seguinte, que acusou o deputado paraense como responsável pelo atraso²⁷.

Enquanto o mesmo não começava a ser montado, um farolete, que atenderia a uma pequena demanda, foi instalado pelo Coronel Coriolano Jucá, até então intendente do município, para satisfazer a “palpitante necessidade da pequena navegação do município”, de qual “demanda à noite é extremamente perigosa”. Para o coronel, certamente

a navegação era uma importante atividade, visto que começou sua vida na Amazônia, segundo Coaracy Barbosa, montando um porto em Afuá que fornecia lenha para os navios a vapor que surgiram na região, assim como a de sua empresa de navegação, Baturité, que fazia linha para Belém, com escalas em Mazagão e Macapá (BARBOSA, 1998). A atividade econômica era importante para os senhores coronéis da Amazônia, e o caso do mesmo não era diferente, com seu comércio de peles de animais, sementes de murumuru, pracaxi, ucuba, andiroba, borracha, carne de caça salgada e peixe. E, em grande parte, essa produção era escoada pelos navios.

Apenas dois anos após sua aprovação na Câmara, o crédito é aberto para a construção do Farol de Macapá, mas as dificuldades para a edificação do mesmo estavam apenas começando. Mesmo após comprado, como mostrado na relação de faróis adquiridos, ainda faltava a mão de obra necessária para sua montagem e permanecia, então, em estoque com outros nove faróis da república²⁸, por falta de “recursos (...) correndo o risco de deteriorarem-se”, então demandando um novo crédito e novos equipamentos para poder acelerar o processo. As demandas dos jornais se questionavam, “Quando o apromptarão?”²⁹ e o atraso da Diretoria era discutido pelos indivíduos. Em janeiro de 1898, quatro anos após a aprovação do projeto, a discussão havia chegado ao apelo de um senador paraense, que obtivera uma resposta:

O nosso ilustrado Chefe e amigo Senador Justo Chermont recebeu hontem o telegrama do do sr. ministro da marinha:

– Logo para que seja terminada a instalação do pharol de São Sebastião, já em andamento, darei terminantes ordens para que comecem as obras do pharol de Macapá, por cuja instalação só tem v. Exc. Interessado.³⁰

É certo de que, no mesmo ano, as obras para a construção da estrutura se iniciaram, achando-se “feita por conta do Governo do Estado do Pará e sob a fiscalização do ca-

pitão do porto daquele estado”, que seria o responsável por fiscalizar a obra, assim como selecionar o local de sua instalação³¹, o que viria a tornar as obras que afetassem o processo financiadas pelo Estado, como o reparo no início das obras, em julho de 1899³². Logo, então, viu-se que a melhor localidade, de acordo com os prévios “Estudos para a Montagem de Faróis no Pará”, efetuados no ano anterior, era a Fortaleza de São José de Macapá, com a qual era necessária pedir a autorização do Ministro da Guerra, pois era sob sua jurisdição que residia os limites da fortaleza.

Diferente dos outros faróis, entretanto, após a aprovação da edificação sobre a fortaleza, sua instalação ficaria “sob a protecção da alludida fortaleza”³³, isto é, sob responsabilidade do Ministério da Guerra e dos homens que serviriam no forte, compondo parte do conjunto de segurança ao qual era assinada a fortaleza. Seu papel, então, era duplo: tanto como objeto relacionado ao comércio como parte do complexo da Fortaleza de Macapá, que mantinha a tarefa de salvaguardar o território Norte do País, próximo à área de litígio, o contestado franco-brasileiro (GRANGER, 2011, p.157-177). Então, ao mesmo tempo que estabele-

cia uma relação com a fortificação militar que o precedera, também mantinha a sua tarefa comercial, que ajudaria a navegação e a segurança no mar, que seria a principal causa para a sua construção.

A montagem do farol foi concluída em 31 de março de 1900³⁴, sob o Governo do Pará, com sua administração sendo dirigida para a Diretoria dos Faróis, submetido à Capitania dos Portos do Estado, e com a sua estrutura guardada pelos soldados da fortaleza. Ele foi “colocado sobre a muralha da Fortaleza de Macapá”, com um aparelho de luz dióptrico de 5ª ordem. “Luz branca fixa, alternada por lampejos de 30 em 30 segundos. O aparelho de luz assenta sobre columna de ferro, pintada de branco”, com uma iluminação que cobre “todo o horizonte e seu alcance é de 12 milhas com tempo claro”, realizando, assim, a tarefa ao qual havia sido incumbido, isto é, de iluminar a costa do Canal Norte do Rio Amazonas³⁵.

Apesar dos conflitos que eclodiram entre a intendência e o comandante militar do forte no ano seguinte à inauguração do mesmo, o farol se manteve como parte do complexo da fortaleza até 1979, sendo uma das mais antigas atrações da última. Sua estrutura só foi retirada quando o Instituto

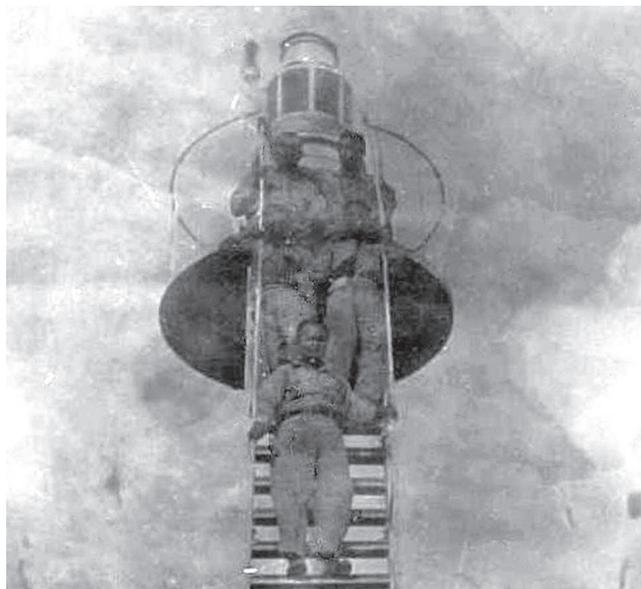


Figura 2 – Visitantes posam para foto no farol



Figura 3 – A estrutura ao lado da muralha

Fonte: Arquivo Pessoal de João Lázaro. Disponível em: <http://porta-retrato-ap.blogspot.com.br/2016/09/>

do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), na reforma do complexo arquitetônico, demandou que não existisse nada na área do monumento ou em seu entorno que não fizesse parte de sua estrutura física ou estética. Portanto, foi devolvido para o Serviço de Sinalização Náutica do Norte, que o reinstalou numa das ilhas entre os Estados do Pará e do Amapá, sem, no entanto, perder de vista seu valor prático para a navegação, mesmo que denominado obsoleto no contexto da navegação contemporânea.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A política faroleira, como exposto, foi um processo que se rendeu a vários discursos, desde o período imperial até o período republicano, passando por um longo processo de influência externa, que se encaixava em um contexto econômico internacional de iluminação das costas para o tráfego marítimo e expansão das rotas comerciais entre os diversos países. Podemos ver, no entanto, as formas como o próprio País apropriou essa lógica e as formas com as quais enfrentou as dificuldades local de falta de material e pessoal que pudessem pôr

em prática as importações e o espírito modernizador que compunha a ideia da república nascente. É importante notar o papel do Estado do Pará, como um dos principais parceiros no processo de instalação das estruturas férreas e as formas que essa mesma política reverberou no próprio contexto da expansão econômica da Amazônia, com um olhar que supere as ideias de centro e periferia que estão em voga sobre a política voltada para as regiões do extremo Norte, assim como a relação diacrônica entre o material de iluminação moderno que compunha as torres e as condições aos quais seus cuidados eram feitos.

Embora o Estado do Pará continuasse a ser visto como um membro isolado da Nação, e a modernização e "milagre" econômico que haviam possibilitado a expansão da frota litorânea houvesse passado, é de extrema importância entender justamente o porquê das relações principais do poder paraense com o Poder Marítimo no início da República, que a tanto refletiria no conjunto de "estradas" navais às quais a região se detinha, assim como o seu espaço na consolidação da política faroleira para o Estado brasileiro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BAEZ, Gustavo César Ojeda. *Faróis da costa nordestina: olhares geográficos e históricos sobre os faróis marítimos no nordeste brasileiro*. João Pessoa: UFPB: 2010.

BARBOSA, Coaracy. *Personagens ilustres do Amapá*. Vol. I. Macapá: Departamento da Imprensa Oficial, 1998.

BENARD, Philippe. *Une aventure industrielle française BBT, 1862-1984*. Paris: Editions du Pailo, 2016.

CARVALHO, José Murilo de. *A formação das almas: o imaginário da República no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras: 1990.

DANTAS, Ney. *A história da sinalização náutica e breves memórias*. Rio de Janeiro: Fundação de Estudos do Mar, 2000.

DURAN, Leandro Domingues. *Arqueologia marítima de um bom abrigo*. São Paulo: USP, 2008.



GRANGER, Stéphane. O contestado franco-brasileiro: desafios e consequências de um conflito esquecido entre a França e o Brasil na Amazônia. *Outre-Mers* nº 372-373, Paris, 2º semestre de 2011, pp. 157-177.

HOBBSAWM, Eric. *A era dos Impérios: 1875-1914*. 7ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.

MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Revista de Economia Política*. Brasília. Vol. 32, nº 1 (126), pp. 142-166, janeiro-março/2012.

MARIN, Rosa Elisabeth Acevedo. *Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX*. Belém: NAEA, 2004.

MOTTA, Arthur Silveira da. *De aspirante a almirante*. Vol. 7. Tomo I. São Paulo: Typographia Levi, 1913.

PEREIRA, Pablo Nunes. *A Marinha de Guerra na Amazônia: segurança e modernização (1890-1918)*. Belém: UFPA, 2017.

PRADO, Maria Lígia Coelho; CAPELATO, Maria Helena Rolim. A borracha na economia brasileira da Primeira República. *História geral da civilização brasileira*. Vol. 8. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006, pp. 314-337.

REIS, Cleber. *Os faróis enquanto sinalizadores e a sua importância para a costa marítima portuguesa*. Lisboa: UNL, 2011.

SIQUEIRA & DANTAS; Ricardo & Ney. *Luzes do Novo mundo: história dos faróis brasileiros*. Rio de Janeiro: Luminatti, 2002.

SIQUEIRA, Ricardo. *Fortes e faróis*. Rio de Janeiro: Mills, 1997.

FONTES UTILIZADAS

Relatório Ministerial da Marinha. Anos 1889-1908. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>

Colleção das Leis do Brasil, 1818. Alvará de 25 de Abril de 1818. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. Disponível em: http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18332/collecao_leis_1818_parte1.pdf?sequence=1

Leis, Decretos e Jurisprudência. Disponível em: <https://www.lexml.gov.br/>

Annaes da Câmara dos Deputados. Anos 1892-1903. Disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>

BIBLIOTECA PÚBLICA DO PARÁ. Jornais Paraoaras: catálogo. Belém: Secretaria de Estado de Cultura, Desportos e Turismo, 1985.

Hemeroteca Digital. Periódico *Cidade do Rio* – Anos 1899, 1900. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>



NOTAS

- ¹ *Annaes da Câmara dos Deputados*, 05/10/1894, p. 151, disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>
- ² Alvará de 25 de abril de 1818. *Colleção das Leis do Brazil*, 1818. Imprensa Nacional: Rio de Janeiro, 1899, p. 30.
- ³ Decreto 358, de 14 de Agosto de 1845, disponível em: <http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1845-08-14:358>.
- ⁴ Decreto 6.108, de 26 de janeiro de 1876, disponível em: <http://legis.senado.leg.br/legislacao/PublicacaoSigen.action?id=569914&tipoDocumento=DEC-n&tipoTexto=PUB>
- ⁵ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1876, pp. 42-45, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ⁶ Decreto n. 1.347, de 7 de abril de 1893, disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1347-7-abril-1893-516112-publicacaooriginal-1-pe.html>
- ⁷ Artigo 19, Decreto 1.347, de 7/04/1893, disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1347-7-abril-1893-516112-publicacaooriginal-1-pe.html>
- ⁸ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1900, p. 57, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ⁹ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1890, pp. 19-21, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ¹⁰ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1892, pp. 83-86, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ¹¹ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1893, pp. 73-75, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ¹² *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1893, pp. 73-75, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ¹³ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1897, pp. 54-57, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ¹⁴ Segundo Ney Dantas: "Por Amazônia Oriental, devemos entender o contexto do processo de fundação da Capitania dos Portos do Pará e Amazonas, como assim era chamada. A partir de 1874, o Estado do Amazonas se desvinculou com a fundação da Capitania dos Portos de Manaus, e a Capitania passou a se chamar apenas Capitania do Pará, que abarcava o último e o Estado do Amapá, que durante a Primeira República fazia parte do Estado Paraense".
- ¹⁵ Decreto n. 447, de 19/05/1846, disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-447-19-maio-1846-560415-publicacaooriginal-83218-pe.html>
- ¹⁶ *Annaes da Camara de Deputados*, p. 338, ano 18/11/1895, disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>
- ¹⁷ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1890, pp. 19-21, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ¹⁸ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1899, pp. 57-59, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ¹⁹ *Relatório Ministerial da Marinha*, Capitania dos Portos do Pará, 1899, p. 92, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ²⁰ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1902, pp. 93-96, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ²¹ *Annaes da Câmara de Deputados*, 12/11/1893, pp.352-353, disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>
- ²² *Relatório de Presidente da Província*. Pará, 1900, pp.99-101, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/par%C3%A1>
- ²³ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1903, pp.72-74, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ²⁴ *Annaes da Câmara de Deputados*, 08/08/1892, pp.235-238 disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>
- ²⁵ *Annaes da Camara de Deputados*, 13/06/1893, p.135 disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>
- ²⁶ *Annaes da Camara de Deputados*, 05/10/1893, p.153, disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>
- ²⁷ *Annaes da Camara de Deputados*, 31/05/1895, disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>
- ²⁸ *Relatório Ministerial da Marinha*, 1897. Anexo, p.23, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ²⁹ Folha do Norte, Belém, 09/07/1896, disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>
- ³⁰ *O Pará*, Belém, 19/01/1898, disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>
- ³¹ *Relatório Ministerial da Marinha*, Diretoria de Pharois, 1898, pp.67-69, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/marinha>
- ³² *Folha do Norte*, Belém, 18/07/99, disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>
- ³³ Cidade de Rio, Rio de Janeiro, 15/10/1899, disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>
- ³⁴ Relatório de Presidente da Província. Pará, 1901, pp.113, disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/par%C3%A1>
- ³⁵ *Almanack Lemmert*, 1901, p.642, disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>

Análise das tensões nas fronteiras da Amazônia observadas através dos documentos do Exército Brasileiro produzidos na primeira metade do século XX*

Analysis of tensions at the borders of the Amazon and the Central West observed through the Brazilian Army documents produced in the first half of the 20th Century

Fernando da Silva Rodrigues

Pós-doutor em História Política, professor do PPGH-UNIVERSO, coordenador do Grupo de Pesquisa História Militar e Fronteiras do CNPq, pesquisador do Centro de Estudos Estratégicos do Exército e Jovem Cientista do nosso Estado, da FAPERJ.

RESUMO

Esta investigação tem por objetivo analisar as tensões nas fronteiras da Amazônia, na primeira metade do século XX, através da documentação produzida pelo Exército Brasileiro, que revela a posição institucional sobre os conflitos militares ocorridos nos anos 1930, na América do Sul, procurando identificar nesses documentos construções históricas e políticas sobre as tensões fronteiriças. O artigo reforça que, além dos conflitos regionais, ocorriam tensões políticas estabelecidas indiretamente entre o Brasil e a Argentina por conta da rivalidade tradicional e da disputa pelo controle do poder regional. A investigação foi pautada nos argumentos teóricos estabelecidos pela geopolítica de Mário Travassos, considerando, para este propósito, a ocupação territorial e o

ABSTRACT

The objective of this research is to analyze the tensions on the borders of the Amazon in the first half of the 20th century, through the documentation produced by the Brazilian Army, which reveals the institutional position on the military conflicts that occurred in the 1930s in the South America, seeking to identify in these documents historical and political constructions on border tensions. The article reinforces that, in addition to the regional conflicts, there were indirectly established political tensions between Brazil and Argentina due to the traditional rivalry and the dispute for control of regional power. The investigation was based on the theoretical arguments established by the geopolitics of Mário Travassos considering, for this purpose, the territorial occupation and the

* Artigo recebido em 30 de julho de 2018 e aprovado para publicação em 2 de outubro de 2018.

controle dos limites terrestres para manutenção da soberania nacional.

PALAVRAS-CHAVE: Militares; Política; Fronteiras; Amazônia

control of the terrestrial limits, for the maintenance of the national sovereignty.

KEYWORDS: Military; Politics; Frontiers; Amazon

INTRODUÇÃO

O propósito dessa investigação foi analisar parte da documentação produzida pelo Exército Brasileiro, que revela a posição institucional sobre os conflitos ocorridos, na primeira metade do século XX, na Bacia Amazônica (fronteira Norte), procurando identificar nesses documentos construções históricas e políticas sobre as tensões fronteiriças, do período. O artigo reforça ainda que, além dos conflitos, ocorriam tensões políticas nos bastidores estabelecidas entre o Brasil e a Argentina por conta da rivalidade tradicional e da disputa pelo controle do poder regional.

A investigação, pautada nos argumentos teóricos estabelecidos pela geopolítica de Mário Travassos ajudou, também, a demonstrar que os militares brasileiros do período foram os principais responsáveis pela intervenção nas fronteiras considerando, para este propósito, a ocupação territorial e o controle dos limites terrestres, para manutenção da soberania nacional. Esses estudos foram embasados pela análise do papel histórico das Forças Armadas como instituições políticas de Estado utilizadas em intervenções, com o exercício da violência, ou seja, como instrumentos de guerra; pela influência da geopolítica no pensamento político-militar; pela análise da reconstrução das fronteiras regionais; e pelas tensões envolvendo a ocupação histórica dos territórios sul-americanos.

Com relação aos procedimentos metodológicos, este trabalho utilizou principalmente os documentos impressos e manuscritos da série Ministério da Guerra e Estado-Maior do Exército (EME), da primeira metade do século XX, além de um relatório (BRASIL, 1934) do General Waldomiro Castilho de Lima, inspetor do 1º Grupo de Regiões Militares, que se encontra no Arquivo Histórico do Exército.

Introduzi, dessa forma, nessa discussão, os interesses políticos dentro de uma instituição pública com projeção política na vida republicana do Brasil, mas, fundamentalmente, analisei o interesse institucional na ocupação do espaço como forma de garantia e de defesa das fronteiras, e da soberania do Estado. Além do debate com a literatura pertinente a temáticas tão complexas, como os estudos de fronteiras e de conflitos regionais, farei uma breve análise de alguns documentos selecionados, que foram produzidos pelo Exército Brasileiro durante o século XX, que se enquadram dentro de uma perspectiva de defesa e manutenção das fronteiras conquistadas.

ESTUDOS DE GEOPOLÍTICA E FRONTEIRAS

Para o internacionalista português Freitas (2004, p. 12-13), a geopolítica produzida no Brasil durante os anos 1920 e 1930 deve ser incluída numa tradição histórica de defesa da soberania e expansão territorial, com raízes nas atividades de Alexandre de Gusmão, durante os trabalhos realizados na defesa do Tratado de Madri, de 1750. Ao tratar dos modernos precursores do pensamento geopolítico brasileiro, Freitas corrobora com a formulação de Miyamoto, que divide a evolução do pensamento geopolítico brasileiro em cinco fases temporais e insere a geopolítica de Mário Travassos na primeira fase, relativa aos estudos pioneiros realizados nos anos de 1920 e 1930, quando a geopolítica começou a ser sistematizada. Segundo Freitas (2004, p. 13), para Shiguenoli Miyamoto, no artigo publicado em 1995, a primeira fase da evolução do pensamento geopolítico brasileiro abrange os estudos pioneiros realizados nas décadas de 1920 e 1930; a segunda fase coincide com a Segunda Guerra Mundial; a terceira fase coincide com o surgimento

mento da Escola Superior de Guerra; a quarta fase inicia-se com o golpe civil-militar de 1964 e; a quinta fase corresponde aos anos 1980 e 1990 (MIYAMOTO, 1995).

Para entender o interesse político do Estado brasileiro nos conflitos regionais da primeira metade do século XX, é importante analisar o pensamento geopolítico de Mário Travassos, formado ao longo da sua carreira militar, e refletir sobre suas obras produzidas. A principal obra, *Projeção continental do Brasil*, de 1935, apresenta a política interna brasileira indissociável de uma política continental. A obra foi inicialmente tratada em um ensaio intitulado *Aspectos geográficos sul-americanos*, editado em 1931.

O que se percebe é que o pensamento de Travassos influenciou diretamente na formação da geração de militares que produziram e renovaram conhecimento teórico sobre geopolítica no Brasil, do pós-Segunda Guerra Mundial, desde o Coronel Golbery do Couto e Silva (1967) até o General Carlos de Meira Mattos (1975; 1977; 1980; 1990), que basearam suas análises acerca da América do Sul, no antagonismo entre Bacia do Prata e Bacia Amazônica, tal como foi definido no livro *Projeção continental do Brasil*.

A obra do então Capitão do Exército Mário Travassos, influenciada pela Escola Francesa de Geografia (Possibilismo¹); pelos trabalhos do geógrafo Halford John Mackinder (teoria geopolítica e estratégica do Poder Terrestre²), membro da Real Sociedade Geográfica de Londres; e pela Escola alemã de Friedrich Ratzel (Determinismo Geográfico³), tem por objetivo fundamentar a posição do Brasil na América do Sul e sinalizar os rumos de uma política externa capaz de guiar o Brasil a uma posição de hegemonia⁴ regional, superior a da Argentina. Travassos transpôs o conceito mackinderiano de *heartland* para os altiplanos bolivianos, em que se dava a hegemonia de Buenos Aires, que ainda detinha a vantagem da situação geográfica em relação à extensa Bacia do Prata. Logo, o pensamento de Mário Travassos sistematiza os interesses de poder do Estado brasileiro, nos anos 1930 e 1940, e as relações do Brasil com a Argentina. O discurso nacional-desenvolvimentista alerta para três problemas que o Estado brasileiro deveria ficar atento:

a emergência de potências rivais como a Argentina e os Estados Unidos da América; a vulnerabilidade dos países limítrofes da América do Sul, em especial, o caso da Bolívia, cujo planalto era considerado geograficamente contínuo ao atual Estado do Mato Grosso do Sul; e a falta de organização nacional em relação aos desafios anteriores apontados. O debate de Travassos está contextualizado com o esforço de integrar o território brasileiro aproveitando seus recursos hídricos e econômicos, principalmente em áreas consideradas vulneráveis, como Foz do Iguaçu e a bacia Amazônica.

No contexto da disputa de poder do continente sul-americano, a obra de Travassos identifica uma Argentina melhor estruturada economicamente e que possui outras vantagens em relação ao Brasil, como a bem organizada rede de transportes. No entanto, o tamanho do território brasileiro e a possibilidade de influenciar outros países deveriam ser observados como fatores essenciais para a organização de uma qualificada e diversificada rede de transportes, com uma rede fluvial na bacia do Amazonas, uma rede fluvial na bacia platina, um sistema ferroviário e um sistema aéreo em toda extensão do território nacional.

Foi dentro desse projeto político nacionalista que se enquadra o governo de Getúlio Vargas (1930-1945), que o livro de Mário Travassos contribuiu para o desenvolvimento dos estudos geopolíticos, em face aos seus debates em torno da construção do Estado nacional. Travassos propõe como estratégia levar o debate político e o desenvolvimento econômico para o interior do Brasil, aumentando o fator demográfico, para diminuir o vazio populacional dos sertões brasileiros (1935, p. 186).

Podemos inserir nesse debate a importância dada à potencialidade do papel dos portos marítimos, na condição de elemento de integração do conjunto continental, do litoral ao sertão norte e centro-oeste do Brasil. Como exemplo, Travassos cita o caso da Bolívia, país localizado na fronteira oeste com o Brasil e centro geográfico do continente sul-americano, que estava estrategicamente dividido entre a necessidade de ter um porto no Oceano Pacífico ou outro no Oceano Atlân-

tico. A decisão poderia resultar no aumento da instabilidade regional, pois, no caso de um conflito bélico, haveria o aumento das tensões políticas entre Brasil e Argentina, nações que disputavam a hegemonia política sul-americana (TRAVASSOS, 1935, p. 64).

No contexto desse debate e no estudo das condições geográficas da América do Sul, Travassos analisa o potencial estratégico e econômico do triângulo formado pelas cidades bolivianas de Cochabamba, Santa Cruz de la Sierra e Sucre, como uma alternativa para limitar as vantagens do acesso viário à bacia platina, e por localizar-se no limite do Estado brasileiro do Mato Grosso, região central do continente (TRAVASSOS, 1935, p. 4). Na opinião de Travassos, somente o controle desse triângulo geopolítico permitiria a neutralização efetiva da superioridade dos países da bacia do Prata e, naturalmente, a hegemonia da Argentina sobre a região central da América do Sul e sobre os estados periféricos formados pelo Uruguai, Paraguai e Bolívia.

Como podemos observar, para Mário Travassos, o Estado da América do Sul que conseguisse controlar esse ponto estratégico poderia manobrar com a dinâmica econômica da região, e dominaria o poder continental ao Sul do Equador. Para o autor, a cidade de Santa Cruz de la Sierra seria o polo de convergência das influências amazônicas e platinas; a cidade de Cochabamba, o polo de influência andina e também sujeita a atrações amazônicas; e a cidade de Sucre, o centro das influências platinas.

Para Freitas (2004, p.18), dentre as medidas sugeridas por Travassos, podemos identificar como a principal a construção de uma infraestrutura de transportes, por meio da navegação fluvial na bacia do Amazonas e da utilização de uma rede ferroviária no Mato Grosso. Essa infraestrutura de transportes teria capacidade de carregar produtos da região boliviana para os portos no Oceano Atlântico, do litoral brasileiro, melhorando os pontos de passagens da cordilheira dos Andes pela bacia amazônica, de forma a projetá-la como centro de influência sobre a Bolívia e a Colômbia, o que permitiria quebrar o controle exercido pelo Estado argentino sobre a economia da Bolívia.

A consolidação do pensamento geopolítico, principalmente no meio militar brasileiro, a partir dos anos 1930, atualizou a rivalidade com a Argentina. A obra de Mário Travassos, *Projeção continental do Brasil* (1935), passou a ser identificada como referência para estudos militares e diplomáticos brasileiros. A discussão central da obra, que coloca a Argentina como a principal potência da região, vai encontrar no meio militar da época ambiente favorável para intensificação dos debates e das tensões envolvendo as duas nações.

Por isso a necessidade de abrir espaço nesse momento para fazer uma pequena discussão sobre fronteira. No tradicional sentido jurídico-político, fronteira representa os limites entre dois Estados (VARGAS, 2017, p. 35). É a fronteira que determina a área territorial precisa de um Estado, dando coesão e unidade à sua base física. A fronteira funciona como um limite que impede a atuação da soberania estrangeira no espaço nacional, ou seja, como limites territoriais de um Estado.

Dentro dessa concepção, autores clássicos produziram suas obras a partir da ideia de um estado nacional e continental. Nessa perspectiva, entra a produção historiográfica sobre os grandes personagens de uma história da pátria, sobre o bandeirantismo, sobre o personagem do Barão do Rio Branco, estudos que olhavam para um Brasil estruturado no século XIX e ampliado no início do século XX. O espanto e a admiração dessa produção estariam atrelados, pela historiografia produzida no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) e no Ministério das Relações Exteriores, a fatores considerados então fundamentais ao Estado brasileiro: a extensão do território nacional e a sua unidade política, além do papel político e militar desse Estado, seja no tempo do domínio português ou no tempo do Brasil independente. O dimensionamento do processo de formação das fronteiras estaria articulado a esses agentes, que deteriam conhecimento implícito da formação de uma futura nação continental.

Neste sentido, as investigações sobre fronteiras enfatizavam questões sobre a posse de terras e as ações dos Estados na defi-

nição dos limites acordados pelos tratados internacionais. Por outro lado, na direção contrária a essa tendência, uma bibliografia atualizada passou a utilizar novos conceitos como: porosidade, circulação de ideias, e a sua articulação com as dinâmicas socio-políticas locais. A operacionalidade desses conceitos permite entender melhor sobre as investigações atuais sobre fronteiras, na medida em que sua definição ultrapassa as questões exclusivamente territoriais e cartográficas, ou de políticas de Estado. Uma importante contribuição é a análise a partir da lógica da porosidade territorial, que considera o comportamento dos fluxos fronteiriços como consequência da atual conjuntura globalizante.

Nessa investigação, o tema fronteira é visto a partir da perspectiva tradicional, com a ideia da construção de um Estado nacional e continental, pois, no Brasil, durante a Primeira República (1889-1930) e a Era Vargas (1930-1945), o projeto de Estado republicano, com relação à fronteira limite era manter e vigiar, tanto que uma das primeiras ações realizadas pelo Estado, na primeira metade do século XX, foi dar continuidade ao projeto de integração do litoral com o interior, através da construção de linhas telegráficas; e, a segunda foi ratificar/retificar a demarcação dos limites terrestres através de inspeções de Fronteiras. Havia consenso político e militar de que uma das vulnerabilidades brasileira, no início do século XX, ainda era a pouca penetração do Estado no interior do Brasil, com uma grande concentração populacional no litoral e o domínio de vazios demográficos no sertão. Ocupar o interior era, ainda, uma das prioridades do Estado brasileiro, considerada obra de maior importância para a segurança nacional.

No ano de 1927, o Presidente da República do Brasil, Washington Luis Pereira de Sousa, determinou que fossem realizadas as inspeções das fronteiras do Brasil até o final de seu governo, com o objetivo de estudar as condições de seu povoamento e segurança, sendo nomeado Inspetor de Fronteira, o General de Divisão, Cândido Mariano da Silva Rondon. A inspeção tinha por objetivo percorrer toda linha de fronteiras terrestres do Brasil com a Guiana Francesa, Guiana

Holandesa (República do Suriname), Guiana Inglesa (República da Guiana), Venezuela, Colômbia, Peru, Bolívia, Paraguai, Argentina e Uruguai. Por conta da Revolução de 1930, no Brasil, as inspeções foram finalizadas na cidade de Urucum, no Mato Grosso, na fronteira com a Bolívia.

O reconhecimento das fronteiras brasileiras no Norte e Centro-Oeste se tornou uma necessidade primordial para a consolidação da soberania sobre o território. A intervenção cultural nos grupos indígenas foi o complemento desse processo de integração do litoral ao interior, sendo essa etapa passo importante para a manutenção e controle da região.

A Primeira República no Brasil foi um momento de extrema importância para a nossa história política e para o desenvolvimento das nossas relações internacionais, principalmente, com a consolidação do território e o controle das fronteiras amazônicas e oeste. Em 1936, em um estudo relativo aos dispositivos constitucionais que regeriam as questões limediras na fase mais autoritária do governo Vargas, o General Pedro Aurélio Góes Monteiro colocava (BRASIL, 1936):

As fronteiras, além de suas funções políticas e econômicas, têm aspectos militares predominantes. São partes do território que devem existir sob um regime especial para evitar que se desnacionalizem e venham a se desprender do sistema nacional para cair na órbita de sistemas econômicos, sociais e políticos das nações vizinhas.

DISCUTINDO COM OS DOCUMENTOS MILITARES SOBRE FRONTEIRAS E CONFLITOS ARMADOS REGIONAIS

Na análise de alguns documentos produzidos pelo Exército Brasileiro, na primeira metade do século XX, identifiquei interesses geopolíticos que marcaram a visão dos militares brasileiros da época, acerca das tensões políticas na América do Sul, dos interesses relacionados à disputa de poder regional, da rivalidade tradicional e, mais especificamente, sobre a preocupação com

a vigilância das fronteiras. O que se percebe é que a documentação sobre conflitos armados, articulada a outros documentos sobre estudos de fronteiras e do território, produzidos na instituição, está formando um mosaico que vai dar forma aos projetos de Estado esquecidos ou ainda pouco investigados, produzidos sob a influência de pensamentos políticos de intelectuais nacionais e estrangeiros, os quais influenciaram gerações e épocas importantes da história sul-americana.

Com relação à análise dos documentos produzidos pelo Exército, o objetivo foi tentar entender a produção dessas fontes, que estão guardados no Arquivo Histórico do Exército, no contexto de produção de informações militares e diplomáticas de interesses estratégicos para tomada de decisões relacionadas à defesa nacional das fronteiras brasileiras. Documentos que foram produzidos sobre sigilo de informação, com a intenção de limitar o acesso.

Quando iniciou os principais conflitos na América do Sul, nos anos 1930 (Guerra do Chaco e Questão Letícia), a Seção de Informações do Estado-Maior do Exército redobrou esforços e procurou focalizar, principalmente, no aspecto militar, sem deixar de observar, no entanto, a situação diplomática regional. Pela falta de adidos militares nos países em conflito, que são os agentes políticos-militares qualificados pela sua natureza técnica para colher informes, foi difícil obter informações mais precisas do teatro de operações, necessárias para produzir documentos mais verídicos possíveis que fundamentasse a decisão do Estado brasileiro em relação à defesa do território.

Com relação ao estudo da Questão Letícia (1932-1934), analisei as tensões que envolvem a tríplice fronteira norte do Brasil, por conta da ocupação do espaço, da manutenção dos limites, e do vazio demográfico como parte da preocupação com a segurança e defesa do território.

Com essa parte da investigação ligada à análise da Questão Letícia, fecharemos esse artigo e a nossa ideia inicial de uma nova proposta de investigação, ligada ao entendimento, pelo menos em parte, desse mosaico, que foi o projeto político e militar

do Estado brasileiro, da primeira metade do século XX. Talvez essa investigação só se defina com um estudo mais profundo, do que seria um projeto político para as fronteiras do Brasil (1889-1945), através da análise articulada das coleções de documentos da Primeira e Segunda Comissão Demarcadora das Fronteiras (Século XIX e XX), da Vigilância das Fronteiras (1917-1940), dos Planos de Operações na América do Sul (1934-1943), e da criação da Defesa Territorial Aérea (1938-1944). Sendo que as três últimas coleções se encontram no Arquivo Histórico do Exército, e a primeira está quase toda digitalizada e disponível na internet.

Quanto ao levantamento da literatura produzida sobre o conflito, existe pouca investigação dos fatos ocorridos, entre 1932 e 1934, na cidade de Letícia, situada entre os Rios Putumayo e Amazonas, ao lado da cidade de Tabatinga, no Brasil, ponto estratégico da tríplice fronteira entre Brasil, Colômbia e Peru, seja na forma historiográfica analítica, seja na forma de narrativa, escrita preferida pela historiografia política tradicional. No Brasil, com exceção dos livros produzidos por diplomatas (COSTA, 1942; LYRA, H., 1941) e mais recentemente por cientistas do campo das relações internacionais (BUENO, C., e CERVO, A. L., 2002), praticamente, não encontramos nenhuma obra de referência que investigue com mais profundidade o fato. O embaixador Sérgio Costa (1942), ao que parece, foi o único intelectual brasileiro a dedicar uma produção integral ao assunto, em uma obra factual, construída numa narrativa linear, escrita em 97 páginas, enquanto outros autores, basicamente, se limitaram a tratar superficialmente do assunto, enquadrando dentro de uma história geral das relações diplomáticas brasileiras. Como exemplo, citamos a passagem sobre o conflito estudado por Clodoaldo Bueno e Amado Cervo, no livro *História da política exterior do Brasil*, que totaliza 595 páginas, sendo apenas duas páginas e meia dedicadas à Questão Letícia (2002, pp. 259-261). Para completar, a obra só utiliza um livro de referência para estudar o fato histórico, justamente o livro do embaixador Sérgio Costa, de 1942.

Com relação à história do conflito, é fato que Colômbia e Peru tinham pendências

sobre questões de fronteiras, desde a época da independência. O primeiro marco normativo que afetou o espaço em questão foi o estabelecimento dos atuais limites internacionais entre os três países limítrofes. O Tratado de Bogotá definiu a linha divisória entre o Brasil e a Colômbia, em 1907. Segundo o Tratado Salomón-Lozano, assinado em 24 de março de 1922, por Colômbia e Peru, o território de Letícia foi incorporado à Colômbia. Foram cedidas toda área situada entre os Rios Putumayo e Caquetá e uma parte do território entre os Rios Putumayo e Amazonas (Trapézio Amazônico), parte que interessava à Colômbia por conta da acessibilidade a esse rio. Ao Peru foi cedida uma área entre os Rios Napo, Amazonas e Putumayo, que pertencia à Colômbia.

O novo tratado trouxe preocupação ao governo brasileiro pelo fato dos territórios a leste da linha Apapóris-Tabatinga, reconhecidos como sendo do Brasil pela República do Peru, poderiam ser reivindicados pela República da Colômbia, que ficou com a posse das terras peruanas, a oeste da linha demarcatória (COSTA, 1942, p. 5-15, 37-39). Em 4 de abril de 1925, por intermediação do Secretário de Estado dos Estados Unidos da América, foi assinado o Protocolo de Washington, em que a pendência entre os três países, a respeito da linha divisória, foi resolvida, assentando-se a legitimidade e o reconhecimento do tratado de 1922.

Resolvidas as pendências fronteiriças do Tratado Salomón-Lozano, com o reconhecimento pela Colômbia da linha Apapóris-Tabatinga como limite com o Brasil, e o Brasil cedendo à Colômbia a livre navegação no Amazonas e em outros rios adjacentes, o tratado seria ratificado. A atividade da diplomacia brasileira garantiria a manutenção da linha divisória contestada. Como desdobramento da Ata de Washington, Brasil e Colômbia assinaram, em 15 de novembro de 1928, na gestão do embaixador Mangabeira, o tratado de limites, considerando a linha Apapóris-Tabatinga como divisória entre os dois países (COSTA, 1942, p.37-39).

No ano de 1930, ocorreu pelo lado da Colômbia, a tomada de posse do território de Letícia, e pelo lado do Brasil, o término dos trabalhos da Comissão de Demarcação

das fronteiras colombianas e peruanas, realizados pelas turmas de Inspeção de Fronteiras (1927-1930), chefiada pelo General Cândido Mariano da Silva Rondon, que completara o trabalho de consolidação da soberania territorial brasileira, ratificando os limites terrestres. A inspeção no Norte e no Centro-Oeste tinha por objetivo atingir a linha de fronteiras do Brasil com a Guiana Francesa, Guiana Holandesa (República do Suriname), Guiana Inglesa (República da Guiana), Venezuela, Colômbia, Peru e Bolívia, dividida em campanhas pelos Estados do Pará e do Amazonas.

Após a tempestade, veio a bonança, e, em 1º de setembro de 1932, retornou a tempestade. Já estava solucionada a questão de limites entre Colômbia e Peru no campo diplomático quando oficiais peruanos da guarnição de Chimbote, da cidade de Loreto, comandando um grupo de Força regular (50 praças e cerca de 200 civis), e inconformado com a transferência da região para os colombianos, atacaram e ocuparam Letícia. O Estado peruano, quando se iniciou o levante, não deu apoio, e o tipificou como uma agressão política movida por seus inimigos comunistas inspirados pela Alianza Popular Revolucionaria Americana (APRA). Não tardou a rever a sua opinião em face das manifestações internas em favor da reincorporação do território cedido. Em seguida, passou a se opor à intenção colombiana de restabelecimento da ordem na região.

De setembro de 1932 a fevereiro de 1933, ocorreu a concentração das tropas de ambos os países na região de Letícia, servindo o Rio Amazonas brasileiro como via de transporte e de reabastecimento às Forças estacionadas. As tensões diplomáticas entre os dois países aumentaram e o primeiro choque ocorreu no dia 14 de fevereiro de 1933.

O governo do Brasil ofereceu a sua mediação diplomática no final do ano de 1932, quando ainda não tinha sido deflagrado o conflito direto. A proposta não foi aceita, e a questão passou para observação e acompanhamento da Sociedade das Nações, que designou, em 1933, um comitê consultivo formado por três membros. O Brasil permaneceu neutro e permitiu a livre navegação nos seus rios, aos dois países

beligerantes. No entanto, o Estado brasileiro não permitiu a passagem de aviões sobre o seu território.

Os dois países assinaram um acordo, em 25 de maio de 1933, chancelado pela Sociedade das Nações, que constituiu uma Comissão Administradora, integrada por um oficial da Marinha do Brasil, por um diplomata da Espanha e por um oficial do Exército dos Estados Unidos da América. A comissão administrou o território por um ano, enquanto transcorria na cidade do Rio de Janeiro a conferência entre o representante diplomático peruano e colombiano, instalada em outubro de 1933, e presidida pelo embaixador brasileiro Afrânio de Melo Franco.

Apesar das negociações tensas, as delegações chegaram a um acordo, firmado em 25 de maio de 1934, pelo qual os dois países aceitaram os termos do Tratado de Salomón-Lozano, que só poderia ser modificado por um consentimento mútuo, ou por decisão da Justiça Internacional. Pelo Protocolo de Amizade do Rio de Janeiro, os dois países renunciavam a métodos violentos e submeteriam suas questões à Corte Permanente da Justiça Internacional de Haia. Como parte do acordo, foi firmada uma Ata Adicional que regulava, entre outras questões, a navegação fluvial das duas nações. Em 19 de junho de 1934, retirava-se da região a Comissão Administradora instalada pela Sociedade das Nações.

De acordo com o Artigo 6º do Protocolo de Amizade do Rio de Janeiro, organizou-se uma comissão incumbida de zelar pela execução dos acordos especiais sobre alfândega, comércio, livre navegação dos rios, trânsito, policiamento das fronteiras e outros assuntos. Para o chefe dessa comissão, foi escolhido o General de Divisão Cândido Mariano da Silva Rondon, a contento das duas partes envolvidas. Rondon permaneceu de 1934 a 1938 como mediador no local, tendo mantido a paz através de um acordo aceito, sem maiores problemas. Seu conhecimento de cartografia, topografia, astronomia de posição, fotogrametria e geodésia foi essencial para suas atividades. Seu prestígio internacional e habilidade diplomática foram decisivos para o sucesso da missão.

Por último, torna-se relevante registrar e realizar uma breve análise constitutiva da extensa produção de documentos sobre o conflito, realizada pelo Exército Brasileiro. É importante assinalar que a Questão chamou a atenção do Estado-Maior do Exército, desde o momento inicial, com a ocupação de Letícia, e que não se descartava a possibilidade de o Brasil usar força para manter a sua soberania territorial naquela área de fronteira, o que aumentou o processo nacional de militarização da região. Com ofício reservado (BRASIL, 1932), de 1º de novembro de 1932, o chefe do Estado-Maior do Exército Brasileiro informava ao Ministro da Guerra a necessidade de ocupação militar da fronteira com o Peru e com a Colômbia, por conta da iminência da guerra e dos acontecimentos que se desenrolavam na região de Letícia, na fronteira Brasil-Colômbia-Peru.

Pela natureza do teatro de operações, a concentração de forças tanto peruanas como colombianas, tornava-se difícil e vagarosa, dependente, praticamente, da navegação dos rios da região, tendo, inevitavelmente, que atravessar o Amazonas, no território brasileiro. A marcha no território de Letícia era impraticável e desfavorável, mesmo para operações de pequenos destacamentos, pela falta de estradas. Por essas condições naturais e pelas tensões militares e diplomáticas, o governo brasileiro tomou uma série de medidas para manter a neutralidade e a inviolabilidade do seu território.

Em dezembro de 1932, o governo brasileiro determinou ao comando da 8ª Região Militar que organizasse uma Força de Ocupação e Observação da Fronteira Brasil-Colômbia-Peru, reforçando com tropas vindas de outros pontos do País, a guarnição da 8ª Região Militar (BRASIL, 1934). Dessa maneira, foi constituído o Destacamento do Solimões, estacionado em Tabatinga, constituído pelo 27º Batalhão de Caçadores, que também daria cobertura à região de Benjamin Constant, pela 7ª Bateria do Regimento de Artilharia Mixta e pelo contingente especial local. Em Tocantins, foi instalado o 21º Batalhão de Caçadores e o contingente especial do Içá, constituindo o Destacamento do Içá. Em Manaus, ficou estabelecido o 23º Batalhão de Caçadores e o 25º Batalhão de Caçadores.

Em Belém, estacionou a 1ª Divisão Naval, e em Manaus, Tabatinga e Óbidos estacionaram outros elementos da Esquadra, em ação de observação. A observação da fronteira brasileira passou a constituir simples vigilância quando foi assinado o Protocolo de Amizade do Rio de Janeiro, em 1934, e a Comissão Administradora da Sociedade das Nações se retirou da região de Letícia.

Observando a documentação produzida na época pelo Exército Brasileiro, sobre Vigilância da Faixa de Fronteira, parece que não foi “simples vigilância”, mas uma vigilância sistemática, uma forma de monitoramento físico constante das nossas fronteiras terrestres. Depois dos conflitos no Chaco e em Letícia, a preocupação do Estado-Maior do Exército aumentou consideravelmente. Informações eram produzidas constantemente sobre novas tensões envolvendo essas regiões, e havia uma preocupação constante, em aumentar os efetivos militares das áreas de fronteiras.

Como dissemos, a documentação produzida sobre a Questão Letícia, pelo Exército Brasileiro, é bastante extensa, através da qual pretendemos realizar um estudo mais pormenorizado, em um futuro breve. Esse conjunto documental é constituído basicamente de:

– Juntada de Documentos sobre a Questão Letícia produzidos pelo Estado-Maior do Exército (Documentos Diversos e Secretos), com 269 páginas digitalizadas, referente ao período de 1932 a 1937. A documentação se refere, basicamente, a recebimento de informações, que são acompanhadas pelo Estado-Maior do Exército Brasileiro, em relação ao conflito. A temporalidade das fontes vai desde os primeiros momentos, quando ocorreu a ocupação da região, até o final das atividades diplomáticas do General Rondon como mediador especial;

– Memórias do Conflito de Letícia, produzida pelo Estado-Maior do Exército, de 1934. Estudo sigiloso baseado em diversas publicações da imprensa e informações do Ministério das Relações Exteriores, acompanhado de croquis baseados num trecho da carta do Ministério do Exterior da Colômbia, de 1931, correspondente às fronteiras com o Peru e com o Brasil, completada por ele-

mentos tomados da carta do Peru, no Estado-Maior do Exército (Reservado);

– Informações diversas sobre o conflito, tensões e violações do território brasileiro na área de conflito, posicionamento dos beligerantes, e outros assuntos;

– Documentos diversos (ofícios, telegramas, radiogramas), do período de janeiro a maio, de 1933; e

– Relatório do oficial encarregado do Inquérito sobre os acontecimentos de Tarapacá (fevereiro de 1933), assinado pelo General Almérico de Moura, comandante das Forças em Observação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao final desse artigo, entendo que o reconhecimento das fronteiras brasileiras no Norte e Centro-Oeste se tornou uma necessidade primordial para a consolidação da soberania sobre o território. A intervenção cultural nos grupos indígenas foi o complemento desse processo de integração do litoral ao interior, sendo essa etapa passo bastante importante para a manutenção e controle da região. A criação da Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas do Mato Grosso ao Amazonas (Comissão Rondon⁵), entre os anos de 1906 e 1909, ajudou a controlar a comunicação com o interior. No entanto, a Inspeção das fronteiras (1927-1930) realizada pelo General Cândido Mariano da Silva Rondon completara o serviço de consolidação territorial, ratificando as antigas demarcações e projetando, nos anos 1930 e 1940, o Brasil para uma intensa atividade diplomática. O resultado dessa projeção abriu espaço para a atuação de diplomatas e militares como pacificadores na superação de grandes conflitos regionais da América do Sul, como foi o caso da Guerra do Chaco, entre a Bolívia e o Paraguai (1932-1935); e da Questão Letícia, conflito entre a Colômbia e o Peru (1932-1934).

O que percebo é que o resultado dessa pesquisa abre espaço para entender, a partir da análise dos conflitos armados na América do Sul, na primeira metade do século XX, o projeto político e militar do Estado brasileiro para as fronteiras, abrindo espaço também para discutir, no campo político nacional e internacional, os interesses milita-

res intervencionistas. Além disso, com esta investigação científica, pude contribuir para o desenvolvimento de uma análise historiográfica e metodológica mais plural e inovadora, ao colocar na pauta da discussão os questionamentos político-militares característicos da História, auxiliando na compreensão da política intervencionista dos Estados, e o controle das fronteiras.

Reconheço, ainda, o surgimento de novas áreas do conhecimento dentro da

História Militar, articulada aos estudos de fronteiras e territórios, que procura estudar esses conflitos, nas zonas fronteiriças que o circundam, assim como os seus impactos na estruturação das ações de ocupação e as relações entre os agentes envolvidos no processo. Identificamos as possibilidades de interface entre a história social das fronteiras e a história dos conflitos armados com as suas dimensões na política, na sociedade, na economia e na cultura.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARON, R. *Paz e guerra entre as nações*. 2ª ed. Brasília: Editora UNB, 1986.

BLACHE, P. V. de la. Le príncipe de la géographie générale. *Anales de Géographie*, v. 5, n. 20, p. 122-142, 1896.

BRASIL. Arquivo Histórico do Exército. Relatório do EME – Questão Letícia (Documentos Diversos). Rio de Janeiro: EME, 1932.

BRASIL. *Conflitos de Letícia* (memórias). Reservado. Rio de Janeiro: Estado-Maior do Exército, 1934.

BUENO, C., e CERVO, A. L. *História da política exterior do Brasil*. Brasília: UnB, 2002.

COSTA, S. C. *A diplomacia brasileira na Questão Letícia*. Prefácio do Embaixador Afrânio de Mello Franco. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942.

FREITAS, J. M. da C. *A Escola Geopolítica Brasileira: Golbery do Couto e Silva, Carlos de Meira Mattos e Therezinha de Castro*. Rio de Janeiro: Bibliex, 2004.

LYRA, H. *História diplomática e política internacional* (Ensaio). Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1941.

MATTOS, C. de M. *Uma geopolítica pan-amazônica*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1980.

_____. *A geopolítica as projeções de poder*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1977.

_____. *Brasil geopolítica e destino*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, de 1975.

_____. *Geopolítica e teoria de fronteiras*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1990.

MIYAMOTO, S. Geopolítica – poder e relações internacionais. *Revista A Defesa Nacional*, nº 712, mar-abr, 1995.

SILVA, G. do C. e. *Geopolítica do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1967.

RATZEL, F. *Anthropogeographie: grundzüge der anwendung der erdkunde auf die geschichte*. Dritten Auflage. Erster Teil. (Herausgegeben von Prof. Dr. Albrecht Penck). Stuttgart: Verlag von J. Engelhorne, 1882.

TRAVASSOS, M. *Projeção continental do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935.

VARGAS, Fábio Aristimunho. *Formação das fronteiras latino-americanas*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2017.

NOTAS

¹ A escola possibilista foi criada por Paul Vidal de la Blache, e acreditava na possibilidade de haver influência de reciprocidade entre o homem e a natureza, e não acreditava no determinismo ambiental preconizado por Ratzel (BLACHE, 1896, p. 122-142).

² A teoria do poder terrestre postula, na sua essência, que a concorrência pela hegemonia mundial, entre grandes potências, pode-se resumir a uma rivalidade histórica entre dois polos antagônicos, o Poder Marítimo e o Poder Terrestre. Em termos de estratégia mundial de poder, isso significava que caso o Poder Terrestre pudesse obter uma frente oceânica, poderia ser capaz de desenvolver um Poder Anfíbio que lhe possibilitaria concorrer com o Poder Marítimo, simbolizado na época de Mackinder pela Inglaterra. No cerne da reflexão de Mackinder, se encontraria a possibilidade de que o Poder Marítimo inglês viesse a ser suplantado pelo Poder Terrestre russo-alemão. As hipóteses que tanto preocupavam o geógrafo inglês não se sustentaram. Como argumenta Raymond Aron (1986) em *Paz e guerra entre as nações*, durante a Primeira e a Segunda Guerra Mundial houve, ao contrário do sustentado pela teoria do Poder Terrestre, a aliança de Poderes Terrestres e Marítimos para vencer poderes de igual natureza geográfica. Ademais, o fim da Guerra Fria mostrou a vitória do Poder Marítimo americano sobre o Poder Terrestre soviético.

³ O pensamento ratzeliano se sustenta na relação entre a rede geográfica (circulação e comunicação) e o valor das vantagens da situação territorial (RATZEL, 1882).

⁴ Segundo o verbetes de Silvano Belligni, "Hegemonia é a supremacia e um Estado-nação ou de uma comunidade político-territorial dentro de um sistema. A potência hegemônica exerce sobre as demais uma preeminência não só militar, como também frequentemente econômica, e cultural, inspirando-lhes e condicionando-lhes as opções, tanto por força do seu prestígio como em virtude do seu elevado potencial de intimidação e coerção; chega mesmo a ponto de constituir um modelo para as comunidades sob a sua hegemonia. O conceito de Hegemonia não é, portanto, um conceito jurídico, de direito público ou de direito internacional; implica antes uma relação interestatal de potência, que prescinde de uma clara regulamentação jurídica. Segundo esse critério, poder-se-ia definir a Hegemonia como uma forma de poder de fato que, no *continuum* influência-domínio, ocupa uma posição intermédia, oscilando ora para um ora para outro polo." (Pasquino, 2000, p. 579).

⁵ O objetivo primordial desta comissão era estender uma linha telegráfica entre as cidades de Cuiabá e Porto Velho, às margens do Rio Madeira, atualmente localizadas respectivamente nos Estados de Mato Grosso e Rondônia. Com isso, estaria completa a ligação telegráfica do Rio de Janeiro com o Estado do Amazonas e a região do Acre, recém-adquirida pelo Brasil através do Tratado de Petrópolis, assinado em 1903, e onde se executavam os trabalhos de construção da Ferrovia Madeira-Mamoré (DOMINGUES, 2010).

Artigos

Jorge Prata de Sousa

André Luiz Melo Tinoco Nogueira

Fernando Ribas de Martini

Carlos Roberto Carvalho Daróz

Fábio da Silva Pereira

Donnell Technology Naval & Marine
Technical Services

Recrutamento e epidemia da cólera-morbo no interior da Província do Rio de Janeiro, década de 1860*

Recruitment and cholera morbo epidemic in the province of Rio de Janeiro, 1860

Jorge Prata de Sousa

Professor da Pós-Graduação da Universidade Salgado de Oliveira. Bacharel e licenciado em História pela UFRJ, mestre pela UNAM/México e doutor pela USP. Pós-doutorado na ENSP/FIOCRUZ. Atuando nos seguintes temas: escravidão urbana, tráfico ilícito, Guerra do Paraguai, história social da doença.

RESUMO

Neste artigo nosso esforço se concentrará em analisar o processo de recrutamento no contexto de uma epidemia; a cólera e suas consequências para a capital e interior da província do Rio de Janeiro. Nele é possível explicitar o quanto o processo de recrutamento para a guerra em um contexto de epidemia da cólera alterou o cotidiano das cidades, vilas e freguesias do interior da província revelando um descuido institucional com a saúde da população. Essa variável explicita a natureza do recrutamento que recaiu, quase sempre, sob os homens livres pobres e os libertos.

PALAVRAS-CHAVES: recrutamento, Guerra do Paraguai, epidemia de cólera

ABSTRACT

In this article our endeavor is focuses on analyzing the recruitment process in the context of an epidemic; cholera and its consequences for the capital and hinterland of the province of Rio de Janeiro. From this research, it is possible to explain how the process of recruitment for the war in a cholera epidemic context changed the daily life of the cities, the province inland villages and parishes revealing an institutional carelessness with the health of the population. This variable explains the nature of recruitment fell, often under poor freemen and freedmen.

KEYWORDS: recruitment; Paraguayan War; cholera epidemic

Dentre os estudos sobre a Guerra do Paraguai, os temas recorrentes, quase sempre, privilegiam os meios arbitrários de seleção e recrutamento de praças para comporem os batalhões dos chamados Voluntários da Pátria, os aspectos da reorganização do Exército no decorrer da guerra, as dificuldades de abastecimento, os retornados da guerra, a participação de ex-escravos e, ao fazê-los, os estudiosos tendem a concentrar seus esforços elegendo a Corte como espaço social por excelência ou, quando muito, os temas são

* Artigo recebido em 22 de maio de 2018 e aprovado para publicação em 10 de julho de 2018.

tratados indistintamente entre a capital do Império e a capital da província. Este artigo analisa o processo de recrutamento no contexto de uma epidemia; a cólera e suas consequências para a capital e interior da província do Rio de Janeiro. Mostra o quanto o processo de recrutamento para a guerra em um contexto de epidemia da cólera alterou o cotidiano das cidades, vilas e freguesias do interior da província. Revelam, quase sempre, carências ou descuidos com a saúde pública, desorganização ou mesmo a falta de instituições encarregadas de zelar pela assistência pública em casos de processos epidêmicos e mais, deixa às claras que ao esforço de organizar os batalhões com novos contingentes somou-se o empenho em minimizar as questões sanitárias e higiênicas da população em que o processo de recrutamento sempre recaiu: os homens livres pobres e os libertos.

RECRUTAMENTO E EPIDEMIA

Já no início da contenda entre o Império brasileiro e o Paraguai, as autoridades recomendavam enfaticamente: “Não embarque nenhum recruta sem antes vaciná-lo”¹, isto porque as condições sanitárias reinantes na Corte, na cidade de Niterói e nas principais cidades e vilas da Província do Rio de Janeiro, não abonavam um recrutamento isento de ações profiláticas contra a cólera, a varíola e a febre amarela. Memorialista da guerra, Paulo Duarte afirmava que muitos dos voluntários foram assaltados por epidemias que grassavam à época, como a bexiga, o sarampo e a cólera “antes mesmo que se defrontasse com o inimigo” (DUARTE, 1981, p.206).

Afonso Celso de Assis Figueiredo, então ministro da Marinha, alertava no início do ano de 1865 sobre a propagação da cólera entre o Corpo de Imperiais Marinheiros, acometendo 117 praças, dos quais, 37 falecidos antes de embarcarem. Dos navios de guerra que permaneceram na Corte, a enfermidade atacou 45 marinheiros, falecendo 23 deles².

Em 1866, em ofício ao Conselheiro João Lustosa da Cunha Paranaguá, da Secretaria de Polícia da Corte, partia severas críticas ao estado sanitário da cidade. O ofício fazia

um breve relato do estado epidêmico da cólera nos principais portos do País para, em seguida, criticar o descaso público que só agravava as condições favoráveis à epidemia. Apontava as licenças para construção de cortiços, a falta de higiene nas esquinas dos cafés e teatros que eram verdadeiras “poças de urinas”, fato que incentiva aos moradores a jogarem todo tipo de imundices; são relatados em tom de protesto³. As condições higiênicas da cidade, amplamente registrada pelos cronistas são uma réplica dos registros da administração pública. A Companhia d'Esgotos City Improvements, encarregada dos serviços da engenharia sanitária da cidade, era constantemente acusada por não realizar desinfecção nas caixas terminais da Glória, Ladeira de São Bento, fazendo buracos e não fechando com a rapidez que a situação precisava, o que possibilitava, às vezes, o derrame de materiais fecais sobre as ruas da cidade⁴.

Dom Pedro II, preocupado com os expedientes necessários para a guerra, expressava sua aflição com a morosidade com que era feito o recrutamento e ressaltava o cuidado que deveria ter em não convocar soldados coléricos⁵. As condições sanitárias não eram satisfatórias na Corte, principal porto de escoamento e embarque de gentes e mercadorias do Império. Em 1868, a Junta Central de Higiene Pública, respondendo a uma demanda do Ministério de Agricultura, propunha regras higiênicas para o fluxo de imigrantes: estabelecê-los em hospedarias rigorosamente limpas; exigir que se fizessem exercícios físicos; havendo foco epidêmico em marujos ou passageiros, dificultar o seu embarque; evitar terrenos pantanosos – na cidade da Corte medida praticamente impossível! Por fim, no auge da política de fundação de colônias de imigrantes, propunha que, para cada cem deles, houvesse um médico. Pura bravata médica, pois as condições dos serviços públicos não permitiriam.

AS CONDIÇÕES SANITÁRIAS E HIGIÊNICAS EM NITERÓI

A notícia sobre a cólera, inicialmente, chegou às autoridades provinciais do Rio de Janeiro através da informação de que

no Porto de Belém a enfermidade marcava presença. Temerosos com o largo trânsito entre o Porto de Belém e o Porto da Corte, e dado à proximidade da cidade de Niterói com a capital do Império, convocou-se imediatamente uma comissão que indicasse “medidas convenientes para debelar ou pelo menos modificar em sua índole e gravidade o flagelo que sob o caráter epidêmico” a doença já se apresentava do outro lado da Baía de Guanabara⁶.

As medidas tomadas foram manter limpas as praias, as ruas e as praças, fazendo-se lançar ao mar o mais distante possível o lixo e imundices, dessecar e aterrar os pântanos, os charcos e as valas; aumentar a vazante do canal que serve ao recolhimento dos dejetos da Casa de Detenção, fazer o despejo de águas fecais e águas sujas em horas mortas; lavar; ventilar e desinfetar os edifícios; visitar os cortiços, boticas e cocheiras; remover para o asilo de mendicidade todos os mendigos inválidos; fiscalizar os comércios de víveres e de bebidas; acionar o apoio dos farmacêuticos no sentido de que aviassem as receitas solicitadas assinadas por médico da comissão; fazer as inumações cadavéricas o mais breve possível; fornecer remédios para prevenção; dividir a cidade em seções sanitárias; e, por último, manter as estatísticas mortuárias em dia⁷. Obedecendo aos preceitos da comissão, a capital foi dividida em sete subdistritos médicos, a saber:

- 1 – Ponta d’Areia, armação e Rua de São Carlos desde seus extremos;
- 2 – desde os extremos da Rua de São Carlos até a do Imperador, inclusive;
- 3 – desde os extremos da Rua do Imperador até os da Conceição, inclusive;
- 4 – desde os extremos da Rua da Conceição até o de São Brás, inclusive;
- 5 – Toda a Rua São Domingos, da Rua de São Brás para adiante;
- 6 – Icaraí, Santa Rosa e Cubango;
- 7 – São Lourenço, São Ana e Barreto.⁸

A questão premente era os primeiros socorros e para agilizá-los duas medidas foram executadas: a divisão da cidade em sessões médicas e o estabelecimento de

enfermarias. Um dos membros da comissão sanitária propôs a transformação de algumas casas particulares em enfermarias para, assim, debelar a epidemia. A motivação de organizarem enfermarias por regiões sanitárias estava fundamentada no preceito terapêutico; o de retirar a pessoa infectada do ambiente familiar na esperança de impedir o contágio sistemático. As enfermarias deveriam ficar, segundo os médicos José N. Garcia de M. e Bento Maria da Costa, na Ponta da Areia, São Domingos, Barreto e em Niterói. Esses doentes, depois de receberem os primeiros socorros, seriam transportados por barco a vapor para o Hospital Santa Isabel, também chamado de Hospital de Jurujuba. Como auxílio aos serviços de transporte por vapores, os pacientes teriam enfermeiros que auxiliariam no atendimento enquanto durasse o percurso marítimo. O estabelecimento das enfermarias obedecia a certos procedimentos higiênicos: troca permanente de roupa utilizada pelo enfermo e recomendava a “desinfecção das fezes, com preparados químicos, sólidos ou líquidos, cuja base seja o sulfato de ferro, bem como das roupas que servirem nos postos médicos e enfermarias, antes de serem levadas à lavagem”⁹.

No biênio de 1867-1868, coincidentemente os anos de maior dificuldade no processo de recrutamento para Guerra contra o Paraguai, abundam os ofícios entre as autoridades provinciais relatando as dificuldades no tratamento da cólera no interior da Província do Rio de Janeiro. Além das medidas adotadas, tomou-se como preceito a necessidade de difundir o maior número de informações sobre a doença: natureza, profilaxia, terapêutica, para o conjunto da população. A comissão médica encarregou-se de minimizar sua propagação convocando a classe médica e demais autoridades a comparecerem a palestras proferidas na chefatura de polícia de Niterói, instruindo-os a respeito das medidas que se deviam tomar para dirimir o mal que se alastrava. O palácio de governo da província edita um pequeno panfleto explicando aos cidadãos as *Instruções para as comissões municipais de socorros aos enfermos pobres*, assinado por José Ricardo de Sá Rego¹⁰.

A medida objetivava difundir os preceitos profiláticos na esperança de sensibilizar o maior número de pessoas e com isso conter a propagação da epidemia. A preocupação da comissão sanitária abrangia todos os espaços que eram propícios à aglomeração, como a Casa de Detenção, objetos dos seguintes conselhos:

(...) com o fim de procurar obstar o desenvolvimento da cólera *morbus* na Casa de Detenção desta cidade, tenho a honra de ponderar a V.Ex. que, a meu ver, esses meios devem consistir na limpeza e asseio tanto do edifício como dos indivíduos ali encerrados; na vigilância constante sobre a boa alimentação; na não acumulação dos presos em compartimentos estritos; no emprego de fumigações reputadas de infectantes.

Para preencher estas indicações, é necessário que... ordene a caição das paredes internas das prisões, o concerto das latrinas em ordem a não exalarem mau cheiro, como acontece usualmente, a exposição dos canais volantes de uso dos presos aos raios do Sol, ao menos duas vezes por semana, a remoção dos objetos do uso dos mesmos presos tanto quanto for isso possível, a concerto da banheira ou tanque para uso dos banhos gerais uma vez por semana, a abertura de pequenas fendas em algumas portas das janelas a fim de que o ar se renove durante a noite, a redução tanto quanto for possível, o número dos presos ali existentes, a fumigação diária, já empregando-se o cloreto de cal, já a mistura de peróxido de manganês hidroclorato de soda e ácido sulfúrico e já mesmo o alcatrão.¹¹

O cuidado com a profilaxia da população carcerária da Casa de Detenção se justifica por vários motivos. Não se deve esquecer que era para lá que eram enviados todos os prófugos, livres ou escravos, condenados ou apenas detidos, constituindo assim um contingente numeroso. Atente-se ao fato que a população carcerária representava

uma clientela recrutável, ou seja, a Casa de Detenção poderia vir a constituir-se em um foco de contaminação permanente comprometendo a qualidade dos praças recrutados entre a população prisioneira. Tratando-se do período de intenso recrutamento para a guerra, era comum compor os batalhões com prisioneiros de pequenos delitos (SOUSA, 1996) e se esse contingente estivesse contaminado com alguma doença colocariam em risco os soldados enviados para frente das batalhas.

Para as demais edificações da cidade, orientaram que se fizessem lavagens, ventilação e desinfecção dos edifícios públicos, cadeias e depósitos de africanos, dando-lhes banho e roupa semanalmente, determinaram visitas aos cortiços, boticas, cocheiras, fiscalização dos víveres e bebidas, remoção dos inválidos para o Asilo Mendicidade e criação de um hospital em lugar conveniente para onde seriam remetidos os indigentes.

Além dessas medidas de interesse coletivo, o governo da capital provincial preocupava-se ainda com algumas medidas urgentes, tais como aconselhamento à população que se fizesse escalda-pés com mostarda ou cinza por 20 minutos; chá de flor de barragens e de sabugueiro com acetato d'amônia e tomar banho de quatro em quatro horas. Descrevia-se ainda os sintomas da cólera, período de incubação e o tratamento necessário¹².

Em 24 de abril de 1867, o Ministério dos Negócios do Império autoriza ao diretor do Hospital de Santa Isabel a receber os indigentes e os escravos que forem atacados de cólera, pagando os senhores destes uma diária de 1\$600 réis pelo tratamento e as despesas de enterramento. Essa medida seria suspensa se a cólera aumentasse entre a população dos navios a ponto de faltar leitos no hospital para a marinhagem. Neste mesmo ofício, autorizava uma enfermaria no Hospital de Santa Isabel, sob os cuidados do médico Bento Maria da Costa, a tratar a população desvalida acometida pela cólera¹³. No final do ano de 1867, agravando as condições sanitárias da capital da província, arribou um navio italiano com 1.760 passageiros, dos quais, 14 deles já haviam contraído a cólera e seis outros doentes com sintomas

evidentes. O navio ficou em quarentena por ordem do inspetor de saúde do porto na Enseada de Jurujuba, próximo ao Hospital de Santa Isabel¹⁴ e, no comunicado, o inspetor solicitava que os embarcados não tivessem contato com a população e que tal fato deveria manter-se em segredo total. Lembremos que a Freguesia de Jurujuba e Areia Grossa já desde o início daquele ano havia sido *premiada* com o aparecimento da cólera¹⁵.

Em abril de 1868, os aprendizes artilheiros aquartelados no Hospital Marítimo de Santa Isabel acometeram-se da cólera e a epidemia se alastrou sobre a Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Jurujuba atingindo a população civil, o que motivou a uma procura excessiva por tratamento ao único hospital da região: o Hospital Santa Isabel¹⁶. Entretanto, por tratar-se de um hospital exclusivo da marinhagem e devido a circunstâncias da guerra funcionando em seu limite, as autoridades do governo imperial proibiram que os recursos disponíveis fossem dispostos para os civis da localidade, o que gerou uma troca de correspondência rica em mandos e desmandos entre as autoridades da capital da província e os ministérios do Império. Diante das opiniões conflitantes, foi necessária uma resolução final sobre a questão: o cirurgião-mor do Exército ordenou que não se recebesse doentes pobres da vizinhança senão aqueles que não sofressem de cólera *morbus*¹⁶.

A situação se agravou a ponto de as autoridades provinciais tomarem a iniciativa de convocar uma reunião onde estivessem presentes o Chefe de Polícia interino doutor Antônio Carneiro de Campos e demais doutores em Medicina: Antônio Franco Leal, Antônio Joaquim Lopes Lyra, Antônio Luis da Cunha Manso Sayão, Cândido Borges Monteiro Filho, Franco Correa Leal, Franco Leocádio de Figueiredo, José Franco d'Oliveira, José do Nascimento Garcia de Mendonça, José Marciano da Silva Pontes, José Mariano d'Amorim Carrão, João Militão da Fonseca, José Martins Rocha, João Fernandes Tavares, José Severino d'Avellar e Lemos, José Vitorino da Costa, Luiz Álvaro de Castro e do Coronel Franco Antônio de Almeida, delegado de polícia da capital provincial. Faltosos 16 médicos por estarem doentes. Motivo da

reunião: refletir sobre as medidas necessárias contra a epidemia da cólera, acerca dos meios de socorrer as classes pobres e estabelecer uma enfermaria para o tratamento da doença. Segundo a opinião do doutor Álvaro de Castro, achava necessário recolher os enfermos atacados pela cólera – os pobres – e enviá-los em vapor ao Hospital de Jurujuba¹⁷ (Hospital de Santa Isabel); advoga ainda a limpeza das praias e dos lagos da cidade. Os doutores José Victorino da Costa e José Martins Rocha propunham que as enfermarias não fossem provisórias. O doutor Tavares era contra o envio dos enfermos para o Hospital de Jurujuba devido à demora com que esses doentes eram embarcados. E finalizando concluíram ser necessário estabelecer uma enfermaria na freguesia de São Lourenço, onde o mal era grave e a compra de camas, roupas e botica necessárias ao tratamento¹⁸.

A situação sanitária da capital da província recomendava cuidados. O Cemitério de Maruhy, a cargo da Câmara Municipal da Cidade de Niterói, era constantemente acusado de fazer seus serviços de enterramento de modo muito demorado, retardando o rito fúnebre, não por devoção e sim por intransigência de seus funcionários¹⁹. Muitos desses sepultamentos eram prorrogados porque não havia quem quisessem enterrar mortos por cólera (SOUSA, 2011, p.223-234). A Presidência da Província recomendou ao pároco da Freguesia de São João Batista em Niterói e à direção do Cemitério de Maruhy sugerindo-lhes medidas que agilizassem os enterramentos²⁰.

Tal como a cidade de Niterói, Buenos Aires, Rosário, Corrientes e Entre Rios, também em 1867, tiveram suas populações acometidas pela epidemia da cólera (CARBONETTI & RODRIGUES, 2007). E tal como as tropas do Império, o Exército argentino, instalado a Nordeste do país, teve suas tropas exauridas pela presença da cólera (SOUSA, 2016).

NOS CAMPOS E NAS VILAS, FREGUESIAS E CIDADES: A CÓLERA REINA

O biênio 1867-1868 foi o período de maior preocupação com o recrutamento (SOUSA, 1996, p. 58-90). Segundo Davi Carneiro, a

urgência de recrutamento no ano de 1867 se explicaria pelas condições políticas internas da Argentina, que “se viu obrigada a retirar grande parte dos seus contingentes do teatro da luta, deixando o nosso País na dura contingência de levar a termo sozinho a guerra que se havia iniciado em conjunto” (1943, p.243). O prolongamento da guerra que se acreditava uma contenda por meses, o número de baixas, a falta de contingente recrutável e o estado epidêmico da população acentuaram a preocupação das autoridades com a disseminação da cólera entre os efetivos do Exército e da Marinha e, em consequência, a preocupação com a qualidade de saúde daqueles cidadãos recrutados nas vilas, freguesias e cidades da Província do Rio de Janeiro.

No interior da província, a situação não era de se menosprezar. Na Cidade de Campos, as autoridades anunciavam o recrudescimento da cólera *morbis* a ponto de o vice-presidente da província aconselhar a suspensão do recrutamento naquela cidade²¹. E o subdelegado de polícia de Campos explicava o motivo da suspensão do recrutamento:

achando-se por isso a população assustada, o que junto ao medo do recrutamento, que pela maior parte nutre por si, por seus filhos e parentes, aqueles que trazem ao mercado os gêneros alimentícios, tem dado em resultado essa escassez e carestia que já se vai sentindo na presente quadra, e assim estando nós ameaçados de grande falta de gêneros de primeira necessidade, Vossa Excelência ordenará se devo suspender o recrutamento; por que tempo; e se, no caso afirmativo, posso fazer isso público.²²

Alguns registros estatísticos de pessoas falecidas por cólera e sepultadas no cemitério público da cidade de Campos, em 1867, refletem a situação calamitosa. Em outubro de 1867, faleceram 13 pessoas em apenas quatro dias.²³

A situação da cólera naquela região era tal que chegou a circular um volante intitu-

lado *Préservatif du cholera-morbis*, assinado por Samuel Heussler, no ano de 1867, instruindo a população (sic) dos meio profiláticos para evitá-la (HEUSSLER, 1867). Em tempos de epidemia, redobram os expedientes escusos da medicina imediatista. Como não bastassem os dilemas vividos pela população de Campos, com a propagação da cólera, a porção profilática tão esperada pelos enfermos apresentava erro na composição.

Tendo chegado ao meu conhecimento que na farmácia da Santa Casa de Misericórdia desta cidade se reconhecera por análise química, feito pelos médicos desse estabelecimento e pelo respectivo farmacêutico, que o substrato de bismutho, agente terapêutico que maiores vantagens tem tido no tratamento da diarreia premonitória da cólera *morbis*, que infelizmente graça entre nós, vinha ultimamente alterada do Rio de Janeiro.²⁴

O delegado de polícia de Campos, doutor Antônio Caetano da Costa, se pôs a par do assunto e juntos – médicos e farmacêuticos da Santa Casa de Misericórdia de Campos – repetiram o teste com o medicamento e reconheceram o falso elemento químico por excesso de peso; o medicamento se achava alterado por grande quantidade de um sal de chumbo, e pelo substrato de bismuto apresentar aspecto distinto de seu estado puro. Apesar do empenho do delegado de Campos, da capital vieram notícias desalentadoras.

Achando-me enfermo e fora da Corte, vejo-me assim na involuntária mas absoluta impossibilidade de prestar esse pequeno serviço à Província; como por mais de uma vez tenho feito. A isso acresce que estando em férias a escola de medicina, não me poderia utilizar do seu laboratório químico, que aliás não se presta convenientemente aos trabalhos analíticos, como já se tem feito sentir ao Governo imperial.²⁵

Em Campos, “a aflitiva pressão da cólera *morbis*”, sepultou desde o dia 23 de abril até

16 de maio de 1867, 314 pessoas, sendo o número muito elevado da cólera e algumas de outras moléstias. Do total, 254 defuntos foram conduzidos nos carros e 60 na mão, ou seja, na rede. Passado o sufoco, o oficial de polícia em correspondência ao presidente de província elogiava os estudantes de Medicina Augusto Teixeira Belfort Roxo, Antônio Caetano de Campos por cuidarem da cólera *morbis* na Vila de São João da Barra; e a João Batista de Lacerda Filho por se dedicar aos enfermos de São Gonçalo e São Sebastião, freguesias do Município de Campos.²⁶

No final do ano de 1867, em Campos, calculava-se o número de 564 pessoas (livres e cativos) falecidas, segundo as estatísticas do administrador do cemitério público da cidade. Calculando ainda que fora da cidade – freguesias e fazendas – um número de 500 mortos pela cólera *morbis*. Em Campos, em apenas dois meses – outubro e novembro –, morreram em média seis pessoas por dia.²⁷ Finalizando aquele ano, o Ministro João Lustosa da Cunha Paranaguá, em circular ao presidente de província, encontrava-se aturdido pela situação e salientava a necessidade de uma inspeção “rigorosa nas praças que tiverem de marchar, de modo que, não venham inválidos ou incapazes do serviço, mui especialmente nos libertos de substitutos.”²⁸ Dom Pedro II, em carta ao Ministro Paranaguá, expressava sua preocupação diante das dificuldades de recrutamento motivada pela presença da cólera que se alastrava entre a soldadesca e comprometia o recrutamento; obrigando-o a repor as baixas por escravos comprados aos senhores fazendeiros²⁹.

A ocorrência da cólera comprometia não só o recrutamento em momento em que o governo mais necessitava de repor seus contingentes, mas afetava inclusive a produção de gêneros para o abastecimento provincial. Na Cidade de São Fidélis, no mês de outubro, existiam 23 presos infectados e, segundo o delegado de polícia, não os transferiu para hospitais particulares por receio de fuga; o que, seguramente, contribuiu com o aumento do número de enfermos entre a população carcerária daquele município. O aparecimento da cólera surpreendeu tanto a população que os sitiados produtores de gêneros de primeira necessidade

recusavam-se ir à cidade para abastecerem o comércio local. Além da ausência dos pequenos produtores no comércio local, a suspensão do recrutamento se deu pela recusa dos homens aptos para o serviço militar que se recusavam ir à cidade onde o foco da doença se apresentava com maior agravo.³⁰ A situação esboçada pela documentação é de penúria, uma vez que a medicação enviada pelo governo era limitada e o abastecimento deficitário, a tal ponto que chegou a sensibilizar os proprietários das fazendas da região que, consternados, compareceram com medicamento em quantidade maior do que o governo.

Para o ano de 1867, no mês de maio, a situação em São João da Barra foi acima do suportável. A cólera grassou entre a faixa etária de 15 a 45 anos indistintamente; entre brancos e negros, entre a marinhagem e a população urbana e rural.³¹ Para aquele ano, temos uma amostragem relevante da propagação da epidemia. Infectou a 280 enfermos, dos quais 110 (39,2%) eram brancos, 85 (30,3%) pretos, 35 (12,5%) pardos e 50 (17,8%) não relacionaram a cor. Sob a condição matrimonial 13 (4,6%) eram casados, 187 (66,7%) solteiros, 11 (3,9%) viúvos e 69 (24,6%) não temos informações. Dos 280 casos, sabemos a faixa etária de 264 deles e, entre eles, 76,8% (126) se contagiaram com a cólera e se encontravam em idade produtiva, entre 15 a 45 anos.

Masculino	Idade	Feminino
-	<1	-
-	1-4	1
1	10-14	-
9	15-19	3
14	20-24	9
20	25-29	3
27	30-34	4
12	35-39	2
18	40-44	5
10	45-49	5
10	50-54	1
4	55-59	-
1	60-64	1
4	65=>	3
130	Total	37

Tabela 1 – Faixa etária dos enfermos por cólera em São João da Barra em 1867

Em uma amostragem de um mês, entre meados de abril a meados de maio de 1867, tivemos 93 casos de enfermos distribuídos entre livres e escravos, cuja distribuição etária se reconhece um expressivo 69,8% (65) em idade produtiva e uma predominância de contágio entre os livres.³²

Livres	Escravos	Faixa etária	Escravos	Livres
1	-	<1	-	1
1	-	1-4	-	-
6	4	5-9	-	2
3	1	10-14	2	1
1	-	15-19	1	5
1	-	20-24	-	3
17	2	25-29	1	2
3	3	30-34	2	2
3	3	35-39	3	7
-	-	40-44	1	5
-	-	45-49	-	-
-	-	50-54	1	1
-	-	55-59	2	2
36	13	Total	13	31

Tabela 2 – Faixa etária dos enfermos por cólera em São João da Barra, em 1867, segundo a condição jurídica

Para completar o cenário epidemiológico da comunidade de São João da Barra, o subdelegado reclamava por dispor de um só médico, um farmacêutico e o ambiente a sua volta, ele resumia: “Luto, lágrimas e desespero é o teatro destes últimos dias”.³³ Nos distritos de São João da Barra e São Sebastião as últimas enchentes arrasaram a agricultura, comprometendo as condições sanitárias do povoado e a população se via aturdida com a cólera.³⁴ Completando a situação, o presidente da Câmara de Vereadores, o senhor João Antônio Domingues Carneiro definia a situação da vila como “a desolação, a tristeza e as lágrimas acerbadas são o movimento deste lugar”.³⁵ Uma situação onde vários fatores contribuía: a falta de medicamento, retardo no atendimento, aumento dos índices de infectados e dos falecidos e, como não poderia deixar de constar, as verbas disponíveis não estavam à altura dos esforços médicos. Naquele ano fatídico, em 1867, o único médico encarregado do tratamento, vendo-se atolado em tantos compromissos, achou por bem

exigir, em vez de 700\$000 réis por suas tarefas, exigia do governo a exorbitante cifra de 2:000\$000 de réis. O que obrigou ao governo provincial excluí-lo de sua folha de pagamento, sem antes autorizar as autoridades encarregadas de obter licença à Faculdade de Medicina para contratar seus alunos, substituindo-o no cuidado dos enfermos.³⁶ O chefe de polícia da capital provincial, rememorando o percurso da epidemia da cólera, afirmava que as vilas de São João da Barra, São Francisco de Paula e São Sebastião de Itabapoana eram freguesias que já se encontravam nos mapas epidemiológicos na década passada, o que tornava a realidade daqueles povoados um sacrifício permanentemente rememorado.³⁷

Em direção às cidades serranas, a situação não era confortável. O delegado de polícia da Estrela, em correspondência com o presidente da província do Rio de Janeiro, informava-lhe a respeito das condições de saúde dos envolvidos com os consertos da estrada na Serra da Estrela; denunciava a ocorrência da cólera em um escravo de propriedade do Comendador Albino José de Siqueira e, em caráter de urgência, pedia providências para que o mal não se alastrasse entre os demais operários³⁸.

Bem próximo à região de Estrela, na freguesia de Magé, as autoridades comunicavam o falecimento de três escravos do comerciante Ricardo José Gomes Pereira e, apavorado, o chefe de polícia local pedia providências ao presidente de província por não dispor de gente qualificada para medidas profiláticas, entre elas quem o queira enterrar os mortos por cólera. Em 3 de maio de 1867, o presidente da província recomendava à Câmara Municipal de Magé que tomasse as providências necessárias para obstar o desenvolvimento da epidemia da cólera, assumindo as despesas com a verba do socorro público proveniente do orçamento do Ministério do Império. A situação calamitosa parece que ensejou medida profilática duradoura; dois anos, depois em Magé, se criava um hospital a cargo de uma irmandade ou confraria para gerir a Casa de Caridade daquela cidade³⁹.

Em Sepetiba, José Antônio da Silva Guimarães Filho, pequeno sitiante, dizia ter cin-

co guardas desertores escondidos em suas lavouras. Deserções motivadas pelo medo da cólera⁴⁰.

Mais ao sul da província, em novembro de 1867, o recrudescimento da enfermidade preocupava as autoridades de São João do Príncipe, pois além da cólera aumentou o número de doenças, complicando-se o quadro nosológico do município; instalavam-se a bexiga, o sarampo e, para socorrer a calamidade pública, como medida de urgência, se organizava no município uma câmara de sangue para atender aos enfermos.⁴¹ Em caráter de urgência, o médico José de Souza Pereira da Cruz estabeleceria na praia de São Sebastião do Arrozal, Município de São João do Príncipe, uma Casa de Saúde para tratamento de bexigas e sarampo. A situação demandava socorro imediato, cuja presteza era comprometida com a leniência do poder público: o atraso do pagamento dos profissionais de saúde era demanda recorrente. O doutor Luciano Augusto de Oliveira, médico encarregado do tratamento dos enfermos de bexiga, sarampo e disenteria, solicitava o pagamento de seus soldos às autoridades municipais de São João do Príncipe. Apesar dos atrasos com seus proventos, o doutor Luciano relatava ao presidente da província que a epidemia alastrava-se nos bairros habitados por famílias pobres cujo tratamento era impossível em seus domicílios: "Teriam sem dúvida sucumbido se não se mudassem do bairro infectado e das miseráveis choupanas onde jaziam sobre esfarrapadas esteiras, sem alimento nem tratamento algum"⁴².

A situação em São João do Príncipe parecia se agravar, pois a municipalidade mantinha em domicílios 31 doentes em tratamento por falta de leitos em hospitais e enfermarias.⁴³ A administração provincial, seguindo o costume da época, contratou o médico Luciano Augusto de Oliveira com o apoio da Câmara Municipal como o res-

ponsável por cuidar dos doentes. Dentre as providências tomadas, tratou em primeiro plano da criação de enfermarias. Sobre a situação epidêmica da vila, quem nos dá um relato completo é o médico Antenor Augusto Ribeiro Guimarães, que descreve os poucos recursos disponíveis, a falta de medicamento e o uso e abuso dos preceitos homeopáticos quase sempre difundidos por charlatões, segundo seu parecer.⁴⁴

CONCLUSÃO

O estudo da incidência das epidemias ocorridas na capital da Província do Rio de Janeiro, a cidade Niterói no século XIX nos leva, impreterivelmente, a uma aproximação com a cidade de Rio de Janeiro, capital do Império e objeto central dos estudos de urbanismo, saúde pública e palco da movimentação das tropas enviadas para a Guerra contra o Paraguai. Ao concentrarmos nossa análise na capital e no interior da província do Rio de Janeiro, tivemos como objetivo chamar a atenção para as consequências da epidemia da cólera durante o processo de alistamento realizado na Província do Rio de Janeiro, pois os trabalhos voltados para a Corte do Império, muitas vezes têm seus resultados automaticamente estendidos à realidade da província. Eleger a capital da província e seu interior na análise dos condicionantes do recrutamento, visto sob a ótica dos focos epidêmicos, permite explicitar questões de natureza regional em um contexto mais abrangente, evitando que a história se cristalice em torno de onde emana o poder da nação e permite, ainda, compreender as reformas levadas a cabo na Cidade de Niterói nos finais do século XIX e início do século XX, à luz dos debates travados por ocasião das epidemias *pari passu* às ocorridas na Corte e, posteriormente, suas consequências nas reformas da capital do Estado do Rio de Janeiro no período republicano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARBONETTI, Adrián; RODRIGUEZ, María Laura. Las epidemias de cólera en Córdoba a través del periodismo: la oferta de productos preservativos y curativos durante la epidemia de 1867-1868. *Hist. Cienc. Saude-Manguinhos*. Rio de Janeiro: v. 14, n. 2, jun. 2007. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-59702007000200002&Ing=pt&nrm=iso>. acessos em 03 set. 2012. <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-59702007000200002>.

CARNEIRO. David. O Paraná na Guerra do Paraguai. Ed. Dicesar Plaisant, 1940.

COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL. Tomo 16, parte 2, seção 1. Rio de Janeiro: Typ. Nacional.1853.

DEWEY, Orville. A sermon on the moral uses of the pestilence, denominated Asiatic cholera: delivered on Fast-day. Massachusetts: New Bedford, 1832.

DUARTE, Paulo Queiroz. *Os Voluntários da Pátria na Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2 vols., 1981, p.206.

HAWTHORNE, George Stewart. *The prevention and treatment of epidemic cholera and it's true pathological nature in a series of letters*. Cleveland: Mc. Younglove & Co., 1849.

HEUSSLER, Samuel. Préservatif du Cholera-morbus. Campos: Typ. De E. Bricolens, 1867.

MARTINS, Ismênia de Lima; KNAUSS, Paulo (Org.) Cidade múltipla: temas de história de Niterói. Niterói: Niterói Livros, 1997.

REZENDE, Vera F. e AZEVEDO, Marlice Nazareth Soares de. Um espelho e duas imagens: semelhanças e peculiaridades entre o urbanismo e os processos de urbanização das cidades do Rio de Janeiro e de Niterói. In: FREITAS, José Francisco Bernardino. Diálogos: urbanismobr. Vitória: EdUFES; [Niterói]: EdUFF, 2010.

SANJAD, Nelson. Cólera e medicina ambiental no manuscrito 'Cholera-morbus' (1832), de Antonio Correa de Lacerda (1777-1852). *Hist. cienc. saude-Manguinhos*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 3, dez. 2004. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-59702004000300004&Ing=pt&nrm=iso>. acessos em 03 set. 2012. <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-59702004000300004>.

SOUSA, Jorge Prata de. A cólera, a tuberculose e a varíola: as doenças e seus corpos. In: PRIORE, Mary Del e MANTINO, Márcia. (Org.) História do corpo no Brasil. São Paulo: Unesp, 2011, pp. 223-234.

_____. A presença da cólera, da diarreia e as condições sanitárias durante a Guerra contra o Paraguai: registros médicos e memórias. In: NASCIMENTO, Dilene Raimundo do; CARVALHO, Diana Maul de; MARQUES, Rita de Cássia. (Org.) Uma história brasileira das doenças. Rio de Janeiro: Mauad X, 2016.

_____. Escravidão ou morte: os escravos brasileiros na Guerra do Paraguai. Rio de Janeiro: Mauad/Adesa,1996.

NOTAS

- ¹ Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, doravante APERJ: Fundo da Presidência da Província: Coleção 08. Circular, (pela nova tabela de equivalência do APERJ a Coleção nº 08 está dividida nas notações nº60 a 69).
- ² Arquivo Nacional doravante AN: Códice 864. Relatório da Marinha do ano de 1865.
- ³ AN: IJ-6-517. Secretaria de Polícia da Corte. Ofícios com anexos, 1866-1869. "Carta de Dario Rafael Callado ao Conselheiro João Lustosa da Cunha Paranaguá em 15 de setembro de 1866".
- ⁴ AN: IS 4-26. Junta Central de Higiene Pública. "Ofício da Junta Central de Higiene Pública em 17 de abril de 1867".
- ⁵ Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, doravante IHGB: Lata 478, doc.12. Cartas de D. Pedro II ao Conselheiro Paranaguá em 2 de maio de 1867, veja ainda Lata 313 Pasta 41.
- ⁶ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 313, maço 10, maço 10.
- ⁷ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 313, maço 10.
- ⁸ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 311. Ata da Comissão Central em 18 de fevereiro de 1867.
- ⁹ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 313. Veja os vários ofícios sobre a epidemia da cólera: 17 de junho de 1868; 19 de maio de 1868.
- ¹⁰ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 313, maço 10. Veja as *Instruções para as comissões municipais de socorros aos enfermos pobres* de autoria do doutor José Ricardo de Sá Rego e as Instruções organizadas pelos médicos João José Pimentel e José Martins Rocha. Em fevereiro de 1867. Material onde se espelhar já era conhecido pelos doutores da época, veja HAWTHORNE, George Stewart. *The prevention and treatment of epidemic cholera and it's true pathological nature in a series of letters* (A prevenção e tratamento da epidemia de cólera, e a sua verdadeira natureza patológica, em uma série de letras). Cleveland: Mc. Younglove & Co., 1849.
- ¹¹ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 313, maço 10. Veja resolução da Comissão Sanitária de 18 de junho de 1868, assinado por Maximiano Antônio de Azevedo.
- ¹² APERJ: Fundo Presidente de Província Coleção 215-4. Saúde 1867 (pela nova tabela de equivalência do APERJ a Coleção nº 215 está dividida nas notações nº 643 a 645).
- ¹³ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 313, maço 10. Veja ofício de 25 de abril de 1867.
- ¹⁴ O Hospital Marítimo de Santa Isabel foi criado pelo Decreto nº 1.103 de 3 de janeiro de 1853. Coleção das Leis do Império do Brasil. Tomo 16, parte 2, seção 1. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1853.
- ¹⁵ APERJ: Fundo Presidente da Província, notação 311. Veja os ofícios de 20 e 22 de abril de 1867.
- ¹⁶ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 311. Ofício de 24 de abril de 1867. O Decreto nº 1.103 de 3 de janeiro de 1853 sobre a criação do Hospital Marítima de Santa Isabel objetivava "sejam tratados com humanidade os marinheiros e mais pessoas de bordo das embarcações que, chegando a este porto se acharem, ou forem afetados de moléstias contagiosas ou suspeitas; não convido que no referido estado sejam trazidas para o interior da população, quer para não transmitir a esta um mal novo, quer para não aumentar a intensidade da infecção do já existente pela aglomeração dos enfermos". Coleção das Leis do Império do Brasil. Tomo 16, parte 2, seção 1. Rio de Janeiro: Typ. Nacional.1853. Notação 312, 313, 314, 315, 316. Veja os ofícios de 9 de maio de 1868; 15, 23 e 27 de maio de 1868;
- ¹⁷ Também denominado Lazareto de Jurujuba.
- ¹⁸ APERJ Fundo Presidente de Província, notação 311, 312, 313, 314, 315, 316. Veja a Ata da Reunião na Secretaria de Polícia da Província do Rio de Janeiro, Niterói em 18 de junho de 1868.
- ¹⁹ O Cemitério de Maruhy foi inaugurado em 1855 e iniciou seus enterramentos em primeiro de novembro daquele ano. APERJ Fundo Presidente de Província, notação 4.
- ²⁰ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 313, maço 10. Veja correspondência de 25 de abril de 1867.
- ²¹ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 312, 313, 314, 315, 316. Veja os ofícios de 17 de maio de 1867 e 21 de maio de 1867 dentre outros.
- ²² APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 313, maço 3. Correspondência do subdelegado de polícia de Campos Custódio José Nunes de Faria ao chefe de polícia da província em 6 de maio de 1867.
- ²³ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 313, maço 7.
- ²⁴ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 313, maço 3. Correspondência de Antônio Caetano da Costa, delegado de polícia de Campos, para o chefe de polícia da província em 25 de novembro de 1867.
- ²⁵ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 313, maço 3. Correspondência do doutor Ezequiel Correa dos Santos para o chefe de polícia da província do Rio de Janeiro, doutor Eduardo Pindaíba de Matos em 31 de dezembro de 1867.
- ²⁶ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 313, maço 2. Ofícios em 1 de julho de 1867.
- ²⁷ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 70, 71, 72, 73, 74.
- ²⁸ APERJ: Fundo Presidente da Província, notação 311. Veja, entre os vários ofícios, o de 25 de dezembro de 1867. Sobre os libertos substitutos. Veja: SOUSA, Jorge Prata de. *Escravidão ou morte: os escravos brasileiros na Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro: Mauad/Adesa,1996, p.63-65.
- ²⁹ IHGB: Lata 478, doc. 12. Cartas de D. Pedro II ao Sr. Paranaguá em 2 de maio de 1867.
- ³⁰ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 5 e 6. Carta do substituto do Delegado Sr. Custódio José Nunes de Faria ao Presidente de Província, em 6 de maio de 1867. Para as Freguesias de São João do Príncipe, São Sebastião do Arrozal, para o contínuo progresso da epidemia em Campos, São João da Barra, São Fidelis, Magé. Veja ainda APERJ: Fundo de Presidente de Província, notação 70, 71, 72, 73, 74 e 75 os ofícios 21 de maio de 1867; 11 de junho de 1867; 20 e 23 de agosto de 1867; 2 de setembro de 1867; 25 e 30 de outubro de 1867; 5, 6 e 9 de novembro de 1867; 28 de dezembro de 1867.

³¹ APERJ Fundo Presidente de Província coleção 107 Saúde – 1867. Mapa de enfermos acometidos pela *cholera morbus* em São João da Barra assistidos pelo Dr. Manoel da Costa Camorim, de 23 de abril a 20 de maio de 1867. (pela nova tabela de equivalência do APERJ, a Coleção nº 107 está dividida nas notações nº 255 a 256).

³² Arquivo Público do Estado Rio de Janeiro. Coleção 107, saúde. Mapa de enfermos acometidos pela *cholera morbus* em São João da Barra assistidos pelo Dr. Manoel da Costa Camorim, de 23 de abril a 20 de maio de 1867.

³³ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 313, março 2.

³⁴ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 255 e 256.

³⁵ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 313, maço 2. Veja ofícios de 7 de maio, 17 de maio, 24 de maio e 16 de novembro de 1867.

³⁶ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 20. Correspondência da Secretaria de Negócios do Império à Presidência da Província do Rio de Janeiro, em 11 de junho de 1867.

³⁷ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 5 e 6. Carta do Chefe de Polícia de Magé Manoel Duarte Firmino ao Presidente da Província em 1^a de maio de 1867 e 25 de maio de 1867. Veja ainda notação 311, 321, 313, 314, 315 e 316. Para compreender o que fora o flagela da cólera no início dos anos cinquenta, veja o Relatório sobre a cólera de Francisco de Paula Candido, em 26 de novembro de 1853. AN: IS 4-22. Junta Central Higiênica Pública, 1851-53.

³⁸ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 239, maço 2. Ofício do delegado de polícia ao Presidente de Província, em 25 de maio de 1867.

³⁹ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 114. Veja ofício do presidente da câmara de Magé ao presidente de província do Rio de Janeiro a respeito das medidas tomadas para debelar a epidemia, em 1^a de maio de 1867.

⁴⁰ AN: IJ-6-517. Secretaria de Polícia da Corte. Ofícios com anexos, 1866-1869. Relatório do subdelegado do curato de Santa Cruz, senhor Francisco Pontes, em 11 de outubro de 1867.

⁴¹ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 313, maço 2.

⁴² APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 311, 312, 313, 314, 315, 316.

⁴³ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 311, 312, 313, 314, 315, 316. Ofício de 16 de novembro de 1867.

⁴⁴ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 313, maço 2.

A Revista Marítima Brasileira no século XIX: o desenvolvimento de um periódico militar*

The *Revista Marítima Brasileira* in the 19th: the development of military journal

André Luiz Melo Tinoco Nogueira

Doutorando em História Comparada pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Mestre em História Social pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO).

RESUMO

No presente trabalho, buscamos analisar o aparecimento do periódico militar *Revista Marítima Brasileira* (RMB) em meados do século XIX, como produção intelectual da Marinha do Brasil. Em nossas observações, destacaremos o momento de construção do projeto da revista, como local de produção de conteúdo técnico-militar e de discussão de assuntos ligados à interesses das áreas marítima e naval. Assim, buscamos com nosso trabalho, observar a trajetória de aparente amadurecimento da proposta do periódico como produção impressa, sua rede de informação militar, suas figuras de destaque para o desenvolvimento do periódico, e o olhar da Marinha do Brasil em diferentes momentos da História do Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Periódico militar; Marinha do Brasil; História Militar

ABSTRACT

In the present work, we seek to analyze the appearance of the military journal *Revista Marítima Brasileira* in the middle of the 19th century, as an intellectual production of the Brazilian Navy. In our observations, we will highlight the moment of construction of the project of the magazine, as a place of production of technical-military content and discussion of matters related to the interests of the maritime and naval areas. Thus, we look for our work to observe the apparent maturation of the newspaper's proposal as a printed production, its military information network, its prominent figures for the development of the periodical, and the look of the Brazilian Navy in different ways. moments of the History of Brazil.

KEYWORDS: Military Journal; Brazil's navy; Military History

Convem¹ que n'esta folha, exposta a concorrência intellectual dos estudiosos, cada um escreva como sabe, sem receio de faltar ao gosto, á elegância, ao estylo, á perfeição enfim, uma vez que traga á luz da imprensa idéias úteis, quer originaes, quer extrahidas de tantos livros e mais impressos que correm o mundo.

* Artigo recebido em 11 de março de 2018 e aprovado para publicação em 12 de junho de 2018.

Quem diz guerra, diz marinha; a guerra é a suprema sciencia dos tempos modernos; a sciencia é o resultado de estudo; a publicidade o meio de não deixar infecundo. Resumindo: Aqui tendes um álbum com seductora epigraphel

Vós que amais a vossa pátria, vinde pagar-lhe o tributo da intelligencia e do espírito, para que ella se engrandeça e orgulha-se de vos ter por filhos.²

Diversos títulos de periódicos com temáticas militares apareceram no cenário editorial brasileiro a partir do século XIX, os quais podemos citar como exemplos aqueles levantados pela pesquisadora Fernanda de Santos Nascimento, que investigou as revistas produzidas por autores militares, tais como: *O Militar no Rio de Janeiro*, *O Soldado Afflicto*, *O Soldado Brasileiro*, *Anaes Maritimos*, *Tribuna Militar*, e incluindo também, claro, a própria *Revista Marítima Brasileira*, que figura entre os listados pela pesquisadora como de relevância para o cenário da imprensa oitocentista (2013, p. 59-60). O professor José Miguel Arias Neto nos encaminha para uma importante observação a ser considerada ao olharmos para o fomento de uma dita imprensa militar no século XIX, o fato de que a maioria dos periódicos militares tiveram sua origem de produção após 1850 (2014, p. 57), o que indicaria, então, o vislumbre de um momento favorável em que o Império do Brasil se encontrava, dispondo de notável percepção de estabilidade política e reformas benéficas, e como isto poderia estar ligado a um estímulo direto aos militares a participarem dos movimentos crescentes que estavam envolvidos à imprensa nacional, opinando acerca de, e em nome de, suas respectivas instituições. Fernanda Nascimento caracteriza este momento de produtividade intelectual, rede de circulação e divulgação de caráter militar, como:

Definimos a imprensa periódica militar como uma produção de caráter intelectual voltada, sobretudo, à produção de jornais, pasquins e gazetas por militares e direcionados, em última instân-

cia, ao público militar. Esta imprensa tem seu surgimento concomitante à imprensa no Brasil. (2013, p.10)

Nosso objeto de estudo, a *Revista Marítima Brasileira*, possui uma história de longa data, remetendo a meados da década de 1850 e, desta forma, a cronologia de suas publicações é extensa e numerosa, com notável hiato apenas em seus primeiros anos de criação, que falaremos ainda neste artigo, mas brevemente retornando suas atividades. O periódico foi produzido primeiro em tiragens de edições trimestrais e depois bimestrais, não havendo sinal de outra paralisação ou interrupção significativa em suas publicações, sendo a mesma produzida pela Marinha do Brasil até o presente momento.

Atualmente, a *Revista Marítima Brasileira* conta com edições trimestrais, com a presença de seções tanto fixas quanto esporádicas e com base média de paginação estimada em mais de 200 por número da revista, compondo volumes de publicação. As edições da *RMB*³ publicadas na presente data desta pesquisa se estruturam nas seguintes seções: Artigos; Revista de Revistas; Noticiário Marítimo; Aconteceu há Cem Anos; Necrológio; Doações à DPHDM⁴. A segmentação Artigos, é a mais antiga e única presente em todas as edições da *Revista Marítima Brasileira* desde sua criação, sendo a responsável por iniciar o periódico, e contando com textos assinados principalmente pelos próprios redatores e diretores editoriais, mas com presença em momentos diversos de artigos de autoria de convidados militares e civis, sempre com o foco destinado a assuntos inseridos na temática de interesse náutico/marítimo, a temática norteadora da revista.

Notamos que, comumente, nas edições da *Revista Marítima Brasileira*, principalmente até início do século XX, suas publicações não contavam com assinaturas ou marcas de referência dos autores, tratando apenas de textos anônimos ou, poucas vezes, apenas com iniciais de nomes, o que nos deixa sem a plena verificação da identificação cor-

reta da autoria de alguns dos artigos citados e apresentados em nosso trabalho.

Estruturalmente, a *RMB* apresentou grandes alterações no decorrer de sua trajetória de publicações, e adições de estruturas, que foram surgindo de acordo com o momento em que se analisa o periódico, salvo alguns pertencimentos que datam das primeiras edições e se tornaram característicos da revista. Algumas seções, como a Revista de Revistas e Noticiário Marítimo, aparecem ao longo da história do periódico, grifados de diferentes formas, mas sempre presentes como espaço utilizado para as transcrições e traduções de informações e notícias retiradas de diversos periódicos do âmbito militar por todo o mundo. Outras divisões do periódico aparecem de forma natural de acordo com o contexto histórico da *RMB*, por exemplo, a partir da década de 1920, quando surge a divisão de Aviões e Submarinos, iniciada especificamente para informes sobre tais meios e seus usos para guerra, que naquele momento faziam parte de debates atualizados sobre novas tecnologias a serem usadas e pensadas para o combate.

Ao longo de sua história, a *Revista Marítima Brasileira* contou com diversos colaboradores na construção de suas edições e, devido ao anonimato ou falta de maiores referências sobre as assinaturas, se mostra uma difícil e imprecisa tarefa, a de definir o quantitativo de autores que contribuíram em suas páginas, e isto se dificulta também, visto o grande recorte cronológico de edições. O que podemos destacar com maior precisão dentro da delimitação estudada, é que a maior parte dos artigos publicados na *Revista Marítima Brasileira* era de autoria dos responsáveis diretos dos editoriais em vigência na época do volume observado, que contava em sua hierarquia de funcionamento, e forma padronizada, de um redator chefe, caracterizado por um oficial de posto mais elevado, geralmente capitão-tenente ou superior, e entre três ou quatro oficiais redatores, de postos inferiores, habitualmente constituído de tenentes.

Além de se ater à publicação de artigos de cunho técnico-militar, produção principal da revista, há a presença de artigos que

se preocuparam em tratar propriamente de assuntos que versam direta ou indiretamente com os campos da História Naval e Marítima, sempre inserindo como objeto de estudo, obviamente, a própria instituição da Marinha de Guerra do Brasil.

É aparente nas publicações da *Revista Marítima Brasileira* a preocupação dos editores e autores dos artigos da revista em traçar o ideal de construir uma visão de importância da presença de uma Marinha de Guerra brasileira, como instituição que visa a se fortalecer com o tempo e que integra seu lugar de atuação na proteção e defesa nacional, como visto neste trecho de uma de suas primeiras edições:

A Marinha é por essência a base da força e da influência política dos Estados, a protectora nata do commercio, o elemento primordial da prosperidade material das nações, e por tal forma tem contribuído para o desenvolvimento da civilização que chegou a constituir-se no mundo uma força superior cuja direção suprema envolve o futuro das sociedades humanas. E com a força que ha podemos defender a nossa liberdade e a honra nacional? Poderá essa força ser porventura um antemural de nossa independência, uma garantia de ordem e prosperidade para o vasto império destinado pela providência a ocupar lugar distinto no catálogo das principaes nações marítimas do mundo?⁵

Em informe oficial, no site da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), atual Organização Militar (OM) mantenedora das publicações da *RMB*, a primeira publicação da revista é referida como sendo obra oficial do Comando da Marinha do Brasil desde o ano de 1851. Sua descrição mostra o periódico tendo tiragem de edição trimestral, na qual constam artigos de autores nacionais, e estrangeiros, sobre assuntos técnico-militares e estratégicos de temática marítima e naval. Em nota publicada no ano 2000, e citando como fonte o *Boletim Del Centro Naval*, da Argentina, a *RMB* se posta na posição de segunda



publicação mais antiga do mundo a tratar em especial e preferencialmente de temas marítimos e navais⁶.

A primeira publicação de um periódico sob alcunha de *Revista Marítima Brasileira* se deu realmente em 1851, tendo como cerne temático a proposta de se configurar como uma revista essencialmente de assuntos da área técnico-militar náutica. Nestes modelos estruturais, essa *RMB* continuou aparecendo com tiragens esporádicas até meados de 1855, ano em que o periódico interrompe suas atividades. Em 1881, uma *Revista Marítima Brasileira* ressurgiu, transparecendo a ideia de retorno pós “hiato” não oficial de suas últimas atividades, com estruturas editoriais distintas da primeira produção, mas considerada pelos atuais representantes editoriais da Marinha do Brasil como uma continuidade direta das publicações de meados do século XIX.

Ao se posicionar oficialmente como um dos periódicos mais antigos a tratar dessa gama de assuntos específicos do universo marítimo/naval e por estar em atividade com suas publicações até a presente data, a revista demonstra manter uma continuidade de impressionar pela longevidade. Essa longevidade, no entanto, é passível de questionamentos quando observamos o destoamento no discurso oficial de continuidade do periódico, ao longo das publicações no período pré e pós-hiato, tais como diferenças na estrutura geral e concepção, da primeira aparição da revista, de 1851-55 e a *Revista Marítima Brasileira* que se inicia em 1881 (ARIAS NETO, 2012, p. 27-29), apresentando nesta segunda uma nova formulação de abordagem temáticas e redação, e sendo esta versão e formato os que seguem sem interrupções até os dias de hoje, como periódico institucionalizado.

A primeira produção de uma *Revista Marítima Brasileira*, da década de 1850, foi editada e comercializada pela *Typographia do Diário*, pertencente à Nicolau Vianna Lobo, e anteriormente à Zeferino Vito de Meirelles, então vice-diretor da Imprensa Régia a partir de 1822 (2001, p. 74). A *RMB*, neste momento, teve suas edições publicadas da seguinte maneira:

Tabela 1 – Relação de publicações da *Revista Marítima Brasileira* entre 1851 e 1855

Ano	Período	Números	Volume
1851	1ª de março a 15 de dezembro	01 a 20	I
1852	1ª de janeiro a 1ª de dezembro	01 a 23	II
1853	1ª de janeiro a 15 de fevereiro	25 a 28	II
1853	1ª de julho a 15 de dezembro	01 a 12	III
1854	13 de janeiro a 30 de junho	03 a 24	III
1854	20 de julho a 13 de dezembro	01 a 11	IV
1855	1ª de janeiro a 28 de julho	02 a 21	IV

Ao analisarmos algumas edições da *Revista Marítima Brasileira* em momentos distintos, conseguimos constatar que, ao longo de sua trajetória, o discurso característico de longa duração passou por um processo de construção no imaginário de seus produtores e incorporação dentro do editorial da revista por aqueles que a editavam, possivelmente seguindo de acordo com a vontade da instituição de criar familiaridade com a primeira aparição da revista homônima em 1851, fornecendo, assim, elementos para proclamar oficialmente uma ideia de tradição e longa publicação.

Ao nos debruçarmos nos diferentes momentos analisados nos artigos pesquisados da *RMB* e ao olharmos nas primeiras páginas do primeiro volume da publicação de 1881, não encontramos sinais que remetam à publicação anterior a tal ano, ou a esta duração continuada, nem mesmo elementos que conduzam à proximidade com a revista de 1851, não havendo, assim, menção ou nota que se refira ao periódico do meio do século XIX como sendo a mesma *RMB* que estava sendo lançada no final do mesmo século. Na abertura da edição número 1, de julho de 1881, por exemplo, Sabino Eloy Pessoa, creditado como diretor-geral da revista, faz a seguinte observação acerca da

existência de publicações que versam sobre assuntos navais, dando ideia da existência de produções similares, mas sem concluir, para nós, nenhuma ligação com alguma outra publicação da Marinha do Brasil:

Não é a primeira vez que se publica no Brasil um jornal dedicado aos interesses da Marinha. Em épocas diversas, a partir de 1851, saíram à luz pequenos jornais, que dignamente procuraram entreter o espírito público no estudo e na consideração dos importantes questões concernentes ao modo de bem organizar e acertadamente desenvolver a nossa força naval.⁷

Na passagem acima, Sabino Eloy também comenta sobre o não afastamento dos outros veículos de informação em relação aos assuntos de interesse marítimo e naval, não sendo estes restritos a periódicos específicos para tais fins. É sabido que os interesses para com assuntos ligados ao mar estavam em voga nos periódicos em circulação daquele momento, principalmente na região portuária do Rio de Janeiro. Tal discurso, então, acaba por corroborar ainda com a controvérsia acerca da continuidade cronológica da *Revista Marítima Brasileira* que, nesse momento, em 1881, não é percebida ou caracterizada por seus editores como uma continuação oficial do periódico de 1851.

A linha de raciocínio que orienta esta pesquisa, que demonstra distinção entre as publicações e suas épocas, continua a ser verificada ao analisarmos as publicações do início do século XX. Em edição de número 1, de julho de 1906, há um artigo anônimo, que acreditamos, mas não comprovamos, ter sido possivelmente escrito pelo diretor da revista daquele período, o Capitão-Tenente Henrique Boiteux, e intitulado “Nossa Revista”. No artigo, o autor presta homenagens à fundação da *Revista Marítima Brasileira*⁸, pelo diretor da época, o Conselheiro Sabino Eloy Pessoa e os Tenentes José Egydio e Alfredo Lima Barros, com data marco em 1881, sem nenhuma menção ao periódico homônimo de 1851, confirmando, para nós, a impressão de que os militares mem-

bras editoriais da *RMB* daquele período não contemplavam a publicação de 1881 como sendo a mesma que outrora foi produzida. Ainda em nossas análises acerca da não continuidade da *Revista Marítima Brasileira* de 1851, a revista publica, em uma edição de 1916, um artigo denominado “Nosso Aniversário”, como uma homenagem aos que se empenharam pela criação e desenvolvimento do periódico, reafirmando naquele momento, o discurso de fundação em 1881.

Esta percepção interna de não continuidade começa a mostrar sinais de alteração e de reformulação quando nos debruçamos sobre os artigos publicados em edições posteriores, já no século XX, como, por exemplo, no final dos anos 1920, em texto assinado por Augusto Vinhaes, publicado na *Revista Marítima Brasileira* de número 9, de março de 1928, chamado “A gênese desta revista”. Nele, o autor trata de atrelar a história do periódico de 1881 com o homônimo de 1851, assimilando assim uma ideia de tradição e longevidade produtiva da revista, e efetivamente incorporando por parte de um discurso oficial a continuidade da produção.

Como observado pelo professor José Miguel Arias, pesquisador das publicações da *Revista Marítima Brasileira* no século XIX, o texto de Augusto Vinhaes apresenta o momento de ligação entre as, até então caracterizadas como distintas, publicações da *RMB*. O pesquisador também estabelece três fases de análise do periódico em sua primeira aparição: uma inicial, que se constrói da primeira edição de 1851 até fins de 1852, podendo ser interpretada como uma fase inexperiente da publicação, que não conseguiu se firmar de imediato por conta de um amadorismo editorial e pela ausência de maiores colaboradores; uma segunda fase, delimitada de junho de 1853 até abril de 1855, a qual José Miguel atribui a uma iniciativa persistente dos idealizadores de insistir no projeto criado, amparada em seu aporte editorial pelos Tenentes Sabino Eloy Pessoa e Giacomo Raja Gabaglia⁹; e uma última fase, de junho-julho de 1855 (ARIAS NETO, 2013, p.7-9), que culminou no desaparecimento da revista por motivos que não conseguimos verificar com precisão, mas que poderiam ser expressados por

parte de um amadorismo e falta de auxílio para as publicações.

Seguimos então, retomando o momento de reaparecimento de uma revista homônima, após longa pausa, em 1881, quando o novo periódico consegue se firmar como publicação recorrente, sob a direção do Conselheiro Imperial Sabino Eloy e adotando um programa editorial reatado da antiga versão da *Revista Marítima Brasileira*, a ser seguido em suas publicações futuras (BOITEUX, 1906, p.6). Em uma análise do programa editorial definido para a *RMB*, que duraria por toda sua trajetória de publicações, nos são fornecidos detalhes importantes de como funcionava, pelos menos no que diz respeito ao caráter oficial do periódico, as diretrizes a serem seguidas por seus diretores e autores, bem como a estruturação dos artigos a serem publicados, as temáticas e o público-alvo direcionado. Neste editorial, ficou oficializado que o periódico receberia artigos que tratavam de assuntos correlatos à temática naval, não restrito apenas a autores militares. Em nota, havia a observação de que a responsabilidade pelo conteúdo produzido e posicionamentos tomados eram dos autores dos textos, deixando claro que tais artigos não expressavam a opinião da Instituição Marinha de Guerra do Brasil. De caráter interno, ficava estipulado que a *Revista Marítima Brasileira* seria responsável por publicar a transcrição dos atos administrativos do Ministério da Marinha, bem como medidas, relatórios e informações de ordem oficial da instituição. Outro ponto que vale uma observação é o 6º item do programa editorial, inteiramente transcrito em volume da *RMB* de 1928, onde lemos: “[A revista] Não publicará artigos em sentido político, principalmente os que censurarem actos do governo”¹⁰.

No referente ao mérito de ter uma abertura para autores civis, percebemos nas primeiras publicações uma diferença do discurso e prática, pois a *Revista Marítima Brasileira* mesmo se referindo como uma publicação voltada para todos aqueles interessados nas temáticas náuticas, em sua essência e na forma de construção de seus textos e escrita dos autores, é perceptível uma inclinação para um público mais fa-

miliarizado com determinadas condutas e vocabulário específicos de ambientes militares, além de, mais especificamente, notarmos uma inclinação em seu público-alvo para o oficialato naval, que compunha a base de produtores de artigos do periódico. Tal vínculo predominante do periódico com os oficiais da Marinha de Guerra está presente em toda sua concepção e construção, da administração da revista; na autoria dos artigos publicados; e no declarado posicionamento do periódico em expor material de interesse profissional e nacional, de temáticas referentes a este grupo militar.

Em sua retomada em 1881, a *RMB* foi impressa pela Lombaerts & Comp, contando com a direção de criação de Sabino Eloy Pessoa¹¹, José Egydio Palha e Alfredo Augusto de Lima Barros, todos militares e oficiais, na época com o posto de tenente. Sua formatação estrutural como modelo de revista teve como inspirações padrões encontrados em periódicos similares, como a *Revue Maritime et Coloniale*, o *Naval Science* e o *Nautical Magazine*, todos com direção editorial voltada para o público-alvo específico do oficialato da Marinha de seus respectivos países¹².

Percebemos que os redatores, aparentemente, priorizaram focar em uma apresentação concisa do periódico, que preservava artigos que trabalhavam de maneira mais detalhada os aspectos da área técnico-militar, como observado, por exemplo, no artigo intitulado “As Marinhas militares do mundo”, dividido em três partes, e de autoria do Capitão-Tenente Luiz de Saldanha. Seu texto se estabelece como uma resenha do livro *The war-ship and the navies of the world*, do norte-americano M. King¹³, e se propõe a traçar o desenvolvimento observado das Forças Navais em destaque pelo mundo, analisando o surgimento de formas bélicas mais poderosas e que estavam, no momento da publicação do artigo, sendo testadas como substitutas das antigas tecnologias da época. O texto discorre sobre preocupações e estimativas para o uso de um recurso bélico que se configurava como novidade no mundo militar, tanto em avanços tecnológicos quanto em efetividade de atuação: o torpedo. Em uma descrição do livro resenhado, Saldanha comenta:

Na primeira parte do livro se contem a descrição succinta, feita paiz por paiz de todos os navios de guerra, já n'agua ou ainda em construção; em seguida passa-se em revista a artilharia naval em suas mais recentes modificações, bem como os melhoramentos realizados no modo de armar e no encouraçamento dos modernos navios de combate; por ultimo estuda-se em capítulos separados os mecanismos propulsores com seus complementos indispensáveis, e a arma moderna, o torpedo, em todos os seus moldes e variados modos de aplicação¹⁴.

Saldanha ainda expõe suas considerações em relação ao tema do artigo e traça comentários sobre sua própria concepção acerca da Marinha de Guerra brasileira nesse processo de adaptação aos novos métodos de combate que surgiram ao longo do século XIX, tecendo comentários, inclusive, sobre o entendimento do conceito estratégico de *Força* para as Forças Navais, atribuído de forma geral ao emprego dos navios: “Pela expressão – força –, deve entender-se o conjunto de todas as qualidades offensivas e defensivas do navio”¹⁵.

As publicações da *RMB* de 1881 tinham por objetivo comunicar seus leitores sobre modelos navais já em utilização por poderosas Forças Militares pelo mundo, sobre suas forças bélicas e usos em estratégias navais, como visto no artigo “*Polyphemus* e *Destroyer*”¹⁶, do então Capitão-Tenente José Victor de Lamare, que faz comentários sobre esses dois meios navais chamados pelo autor de “as duas mais poderosas armas de guerra desse século”¹⁷. Acerca de suas utilizações em estratégias para o combate, o autor sugere que tais embarcações seriam elementos fundamentais pensados para o objetivo final dos combates, o de inutilizar o material bélico inimigo, tendo o *Polyphemus* em sua estrutura amparo de grandes canhões e inclusão do torpedo, sendo considerado, assim, o modelo naval campeão da Marinha britânica naquele momento, ainda que se encontrasse atuando em fase experimental. Sua descrição é bastante detalhada, revelando características de ordem técnica,

como as especificações da embarcação, visto em: “Apresenta a forma de um charuto de 240 pés de comprimento por 40 de bocca extrema e 18 de pontal, uma secção mestra immersa de 625 pés quadrados, e um deslocamento de 2640 toneladas”¹⁸.

Já no cenário naval das Américas, os Estados Unidos surgem com o modelo *Destroyer*¹⁹, como uma grande embarcação combatente, possuindo similaridades nas partes técnicas com a arma inglesa, mas sendo considerado o maior navio torpedeiro da época, devido a já conclusão de sua fase experimental e atualização de práticas funcionais. O autor procura ainda estabelecer paralelo com a Marinha do Brasil e seus meios navais que, comparada a estas citadas, seriam pequenas e sem recursos, mas que com algumas unidades de *Destroyers*: “collocavam-nos em pé respeitável, assegurando a defesa de nosso litoral”²⁰.

Todo esse efetivo de publicações da revista voltadas para a divulgação dos avanços tecnológicos incorporados à guerra no mar se associa com a necessidade aparente da Marinha de Guerra do Brasil, de reaparelhamento de suas forças, principalmente após o período da Guerra do Paraguai, ou Guerra da Tríplice Aliança. Tais progressões naturais das atualizações bélicas acabam provocando, de maneira gradativa, a propagação do debate entre os membros do oficialato da Marinha do Brasil, sobre a necessidade de compreendê-las e implantá-las, se adequando e preparando para os contextos beligerantes que se seguiriam.

Nos atentando à figura de Sabino Eloy Pessoa e suas contribuições para a revista, percebemos que nas folhas de rosto de edições atuais da *Revista Marítima Brasileira*, aparece grifado o nome de Sabino Eloy não apenas como o diretor das primeiras edições da revista, mas referenciado como o fundador direto do periódico, além de ter atuado como conselheiro do Império brasileiro. É de conhecimento em sua biografia que Sabino nasceu em 25 de maio de 1821, em Coimbra, seu pai foi o Brigadeiro José Eloy Pessoa, presidente da Província de Sergipe, em 1838, membro da Assembleia Baiana e comandante das forças legais contra facções armadas em Alagoas.

Sabino Eloy foi promovido a primeiro-tenente da Armada Imperial em 1849, mesmo posto que tinha quando participou das publicações da primeira versão da *Revista Marítima Brasileira* na década de 1850. Foi também secretário do Conselho Naval e, em 1868, se tornou diretor de seção da Secretaria da Marinha, onde foi condecorado como Comendador das Ordens da Rosa e de S. Bento de Aviz e agraciado com o título de Conselheiro do Imperador D. Pedro II²¹.

Desde o aparecimento, em 1881, da que iremos chamar de versão definitiva da revista, o diretor-geral e já Conselheiro Imperial Sabino Eloy assinava a publicação dos principais artigos das edições trimestrais da *Revista Marítima Brasileira*, particularmente interessado em produzir trabalhos biográficos e homenagens à personagens importantes para a instituição Marinha do Brasil, bem como um modelo tradicional de História, pautado em narrativas de batalhas navais e culminando em artigos que tratavam sobre questões de reformas na estrutura da Instituição, como a criação de novos distritos navais, renovação de material bélico e tecnologias aplicadas nas embarcações.

As publicações da *RMB* neste período preservam sua base temática por publicações exclusivamente de ordem técnico-militar, se propondo a tratar de notícias referentes a novas embarcações das Marinhas estrangeiras, informações e resultados de experiências e testes de novos calibres de canhões para os navios, e elaboração de comparativos históricos entre o Poder Marítimo vigente no momento em questão com o poderio militar naval da Antiguidade, como no exemplo observado, publicado na edição de 1881, que tece comentários sobre a efetividade tecnológica e estratégica dos navios trirremes atenienses e as táticas usadas nas guerras navais da Antiguidade²².

Faz-se necessário também ressaltarmos o contexto histórico em que a Marinha do Brasil estava inserida no momento do retorno das publicações da *Revista Marítima Brasileira*, o que estabelece conexão com a caracterização técnica que os artigos da revista ganham de 1881 em diante e o papel desempenhado por Sabino Eloy nesta retomada de publicações.

Durante o processo de Independência do Brasil, a então Armada Imperial tinha como missão principal a manutenção do extenso território litorâneo brasileiro, bem como a preservação da integridade nacional contra possíveis hostilidades da Marinha portuguesa, além de ter que lidar com os problemas de ordem interna, exemplificados nos embates com movimentos separatistas que ocorreram naquele momento. Brevemente, se seguiu o conflito com as Províncias Unidas do Rio da Prata, na denominada Guerra da Cisplatina, pelo território do atual Uruguai, bem como posteriormente a Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai.

Desde a metade da década de 1850, já eram notáveis as perturbações nas relações diplomáticas entre o Império do Brasil e a República do Paraguai, motivadas pelas divergências nas discussões acerca das delimitações das fronteiras, na região entre o Rio Branco e o Rio Apa. Havia uma clara dificuldade em conseguir um acordo sobre a questão de definição dos limites pois, "Para o Império, qualquer concessão nesse aspecto seria uma ameaça à própria manutenção de Mato Grosso como parte integrante do Brasil" (DORATIOTO, 2002, p.32). Mesmo em face de conflito, os componentes militares da Marinha do Brasil ficaram sem a atualização dos meios técnicos, que se encontrava lenta, até a metade do século XIX.

A agressão paraguaia se concretizou em dezembro de 1864 na Província do Mato Grosso, o que proporcionou o avanço de Forças paraguaias, composta principalmente por forças fluviais e terrestres, visando uma tentativa de anexar terras brasileiras, vislumbrando um projeto de aumento territorial, no caso da possível vitória contra o Império brasileiro. A Marinha Imperial Brasileira foi, durante parte considerável do século XIX, ferramenta fundamental do processo de promoção da integração nacional, principalmente nos territórios fronteiriços, tendo como missão promover a integração do Império valorizando e resguardando suas dimensões continentais, tendo em sua base a missão de ligar o centro do País às demais áreas, particularmente àquelas como a Província do Mato Grosso, alvo de disputa com os países vizinhos.

Estes episódios de confronto envolvendo o Brasil serviram como estímulo ao desenvolvimento da Marinha do Brasil diante da clara necessidade de se estar preparado para a eclosão de eventos beligerantes. O Almirante Armando Vidigal nos mostra que, do ponto de vista militar, a Guerra do Paraguai foi um episódio de grandes ensinamentos para a Marinha Imperial brasileira, tanto em relação a adequação de sua Marinha para os combates em rios, que se configuravam em trechos de difícil navegação, canais tortuosos e com bancos de areia, até ensinamentos de origem estratégica, como em um dos episódios mais famosos da participação brasileira no conflito, a Batalha Naval do Riachuelo, onde a tática do Almirante Barroso de investir com a Fragata *Amazonas* nos navios paraguaios conseguiu êxito em sua missão de inutilizá-los (VIDIGAL, 1985, p. 35-37).

As transformações tecnológicas em âmbito militar foram aceleradas, tanto para a artilharia, que no período entre 1850 e 1860 observou transformações que mudariam a forma de combate, como a alma raiada no cano das armas, as granadas ocas e o carregamento pela culatra, bem como por parte da construção naval, que vislumbrou mudanças significativas, como o casco metálico de ferro e o emprego de aço nas construções dos navios (VIDIGAL, 1985, p. 40). Notamos que a participação brasileira na Guerra do Paraguai foi um importante evento para clarear uma série de mudanças dentro da instituição Marinha, reformular pensamentos estratégicos e corroborar com novos projetos editoriais, sendo os mesmos, refletidos nas publicações da *Revista Marítima Brasileira* do período.

Sobre este ponto, observamos o artigo na edição de 1881, chamado "Episódios da Guerra do Paraguay", que refere-se justamente aos acontecimentos e participação da Marinha do Brasil na mencionada guerra. Segue um pequeno trecho do artigo:

Corria o anno de 1866. O inimigo vencido no Riachuelo, em Jatay, e em Uruguayana, havia-se recolhido a seu território, deixando-nos gloriosos tropheos. A guerra mudava de natureza. Por nossa

vez devíamos tomar a offensiva, dominadas as primeiras emoções da surpresa que nos haviam causado as inesperadas e violentas aggressões do desleal adversário, por mar e por terra²³.

Já no artigo intitulado "O torpedo", o autor trata especificamente sobre comentário acerca do já mencionado instrumento bélico de destaque, no século XIX, analisando os detalhes desta que era a nova arma nos combates navais, e comparando-a com a eficácia de grandes canhões da época, necessários para subjugar as novas embarcações atualizadas e fortificadas, as quais também ganham força no mesmo momento, contando com fortes e poderosas couraças, os encouraçados²⁴.

Em edições de janeiro a junho de 1882, notamos o progressivo contingente de artigos técnicos, e os de caráter biográfico, que ganham destaque nos volumes que se seguem daquele mesmo ano. Dos 25 artigos publicados de janeiro a junho de 1882, dezessete deles são de caráter técnico e técnico-militar, sendo os outros divididos entre relatórios de viagens de embarcações, comunicados oficiais do Ministério da Marinha, uma seção dedicada a necrologia de oficiais e biografias, contando neste último tópico com um artigo do próprio diretor Sabino Eloy, intitulado "Almirante Barroso", texto de caráter de homenagem, onde se estabelece a figura do Almirante Barroso, o Barão do Amazonas, como um herói para a instituição Marinha, por sair vitorioso na Batalha Naval do Riachuelo durante a Guerra contra o Paraguai.

Em 1887, Sabino se afasta por decisão pessoal do cargo de diretor-geral da revista e de suas tarefas na Secretaria da Marinha, deixando a vaga na *Revista Marítima Brasileira* para o então Capitão de Fragata Alfredo Augusto de Lima Barros, colaborador e redator do periódico desde 1881. Todo esse pano de fundo que molda o contexto de atuação da Marinha do Brasil no século XIX vai, ao longo do século, sendo perceptível nas redefinições de prioridades e estruturas internas da *Revista Marítima Brasileira* e na própria instituição militar.

A *RMB* seguiu, então, uma nova fase de publicações, marcada de tempos em tem-

pos por substituições no cargo de direção, que demonstraram formar etapas importantes de mudanças em sua estrutura, administração e os posicionamentos ideológicos e políticos, das publicações do periódico. Em 1868, foi promulgada a criação do Museu Naval, com sua inauguração efetiva apenas em 1884, no intuito de preservar a história da instituição, das suas ações realizadas que, nas palavras da Marinha, serviria para: “passar para próximas gerações o testemunho de gratidão àqueles que serviram a Pátria com dedicação e heroísmo e muitas vezes com sacrifício da própria vida” (BRAGA, 2003, p. 12). O Museu Naval se reuniria com a *Revista Marítima Brasileira* e, posteriormente, com o Arquivo da Marinha, sob uma direção única.

Na estrutura administrativa da Marinha do Brasil de 1889-1907, durante a reforma organizacional feita pelo Almirante Wandenkolk, o organograma oficial demonstra a existência da seção “Biblioteca da Marinha e Museu do Mar” (sendo reunidos como um só em 1890), subordinados diretamente ao Gabinete do Ministro da Marinha, cabendo a ele a administração total e nomeação dos redatores e autores da *Revista Marítima Brasileira* (CAMINHA, 1989, p. 49). Nas primeiras décadas do século XX, a *Revista Marítima Brasileira* permaneceu subordinada a esta diretoria, até 1923, quando passa a ser subordinada especificamente ao Estado-Maior da Armada, órgão criado no que é conhecida como 2ª Reforma Alexandrino, tida como essencial para assuntos referentes a preparos de guerra e tendo sua organização e operação expedidas diretamente pelo próprio Ministro (CAMINHA, 1989, p. 81-83). Esse quadro estrutural permanece até os anos finais da década de 1930 e início da década de 1940, quando ocorre a criação da Divisão de História Marítima, seguida de perto pela criação do Serviço de Documentação da Marinha (SDM), atual Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).

Podemos perceber que o periódico *Revista Marítima Brasileira*, desde seu projeto de criação em meados dos Oitocentos, esteve diretamente ligado à estrutura organizacional da própria instituição da Marinha

de Guerra do Brasil, como projeto oficial, servindo para nós, pesquisadores, como importante fonte de estudos e análises dos períodos históricos pelo qual a revista manteve suas edições, contextualizando assim sua inserção nos momentos políticos e beligerantes que permeavam o século XIX, tanto no exterior quanto no próprio Brasil.

No período em que se insere a chamada imprensa oitocentista, verificou-se uma crescente leva de periódicos voltados a tratar de assuntos referentes ao universo das Forças Armadas, seja nos estudos de seus processos de modernizações e transformações sofridas ao longo do século, o movimento de profissionalização que acompanhou tais mudanças em ambiente militar, as modificações políticas, e ainda debates sobre os impactos que essas temáticas ofereceriam para a chamada arte da guerra e toda a preparação militar que lhe é envolvida. Tais periódicos eram, em sua maioria, publicações voltadas para um público-alvo particular, prioritariamente militares oficiais e produzidos pelos mesmos, mas que buscavam tentar dialogar com qualquer público que encontrasse ali assuntos de interesse em comum.

A *Revista Marítima Brasileira* destinou em diversas de suas publicações seções específicas para a incorporação e divulgação de outras revistas, para que esses periódicos internacionais servissem como meio de compartilhamento de informações sobre assuntos técnicos, militares ou de outra ordem, sendo traduzidos e publicados.

Nosso objetivo neste artigo foi o de apresentar as estruturas que culminaram com o aparecimento de um periódico militar ligado às temáticas marítimas/navais, em um momento de transição da própria cultura de imprensa militar, que passa a se institucionalizar e organizar em publicações de produções de intelectuais militares falando para os seus pares.

Além de fazer parte do momento de inserção da instituição militar Marinha do Brasil na produção desta particular imprensa periódica do século XIX, a *Revista Marítima Brasileira* também se configura como uma interessante fonte de análise para o entendimento de momentos decisivos da

participação das Forças Armadas do Brasil, a produtividade técnico-militar brasileira e avanços tecnológicos, assim como, buscamos entender a *RMB* inserida dentro de um processo de desenvolvimento das ins-

tuições militares brasileiras, fomentadas pelo surgimento de novas formas e cenários militares ao longo da virada para o século XX e no desenrolar dos grandes confrontos mundiais que ocorreriam.

BIBLIOGRAFIA

ARIAS NETO, José Miguel. Revista Marítima Brasileira: 1851-1855: a liberdade de pensamento na Marinha Imperial e o projeto de nação no século XIX. *Revista Brasileira de História Militar*. Ano III, N. 8, agosto de 2012.

_____. *Em busca da cidadania: praças da Armada Nacional 1867-1910*. Tese de doutoramento apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade de São Paulo, 2001.

BERGER, Paulo. *A tipografia no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1984.

BRAGA, Luiz Henrique de Azevedo. *Serviço de Documentação da Marinha – 60 anos*. nº 7 2003.

CAMINHA, Herick Marques. *História administrativa do Brasil: organização e administração do Ministério da Marinha na República*. V. 36. Fundação Centro de Formação do Servidor Público. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1989.

DORATIOTO, Francisco. *Maldita guerra: nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1985.

NOTAS

¹ Nas citações apresentadas ao longo deste artigo, preservou-se a ortografia vigente na época em que os documentos foram produzidos.

² PESSOA, Sabino Eloy. Revista Marítima Brasileira. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, 1881, p.5.

³ Para agilizar a leitura sem comprometer o entendimento do artigo, em determinados momentos vamos nos referir à *Revista Marítima Brasileira*, por seu acrônimo *RMB*.

⁴ Informações retiradas no site oficial da Marinha do Brasil referente à apresentação da *Revista Marítima Brasileira*. <<http://www.revistamaritima.com.br/a-revista>>.

⁵ ANONIMO. Srs. Deputados. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. I, n. 7, 1854, p.5.

⁶ REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. 2000. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, v. 120, n 7, jul./set. p. 30.

⁷ PESSOA, Sabino Eloy. Op. cit. p. 02.

⁸ ANONIMO. A nossa Revista. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 2, n. 1, julho de 1906. p. 03.

⁹ Raja Gabaglia foi um reconhecido oficial de Marinha, sendo editor da *RMB*, participante da *Revista Brasileira* e integrante da Comissão Científica de Exploração (1859-1861) idealizada pelo IHGB e patrocinada pelo governo imperial.

¹⁰ VINHAES, Augusto. A Gênese desta "revista". *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, n. 9, março de 1928. p.1287

¹¹ O sobrenome "Eloy" aparece grafado como "Eloy" em diversas publicações da *RMB*. O mesmo, quando assinava alguma publicação, grafava as siglas S.E.P.

¹² MEIRA, Levy Araújo. Editorial. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, 1ª trimestre de 1969, n 1. p. 05.

¹³ Não foram encontradas mais referências acerca do autor do livro resenhado.

¹⁴ SALDANHA, Luiz de. *As Marinhas militares do mundo* in *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, 1881. p. 09.

¹⁵ *Idem*. p. 10-16.

¹⁶ Com seu nome em homenagem ao gigante ciclope, filho de Poseidon na mitologia grega, *Polyphemus* é uma mistura de navio torpedo com aríete naval, construído na Inglaterra no início da década de 1880 para ser uma embarcação rápida com objetivo de penetrar portos inimigos em velocidade e afundar navios ancorados. Já o *Destroyer* é considerado um navio de guerra projetado para durar bem, ser rápido e manejável, principalmente para missões de escolta e defesa contra a ação de torpedeiros.

¹⁷ LAMARE, José Victor de. *Polyphemus e Destroyer*. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v.1, n. 1, 1881. p. 64.

¹⁸ *Idem*. p. 67.

¹⁹ *No Brasil, os modelos referentes a esse tipo de embarcação são denominados tipicamente de contratorpedeiros.*

²⁰ LAMARE, José Victor de. *Polyphemus e Destroyer*. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, 1881. p. 69-70.

²¹ COSTA, Didio. Conselheiro Sabino Eloy Pessoa (1821-1897) in *Revista Marítima Brasileira*. Ano LVIII, março-abril, ns 9-10, 1939. p. 639.

²² PESSOA, Sabino Eloy. As Trirremes de Athenas. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, 1881. p. 204.

²³ E.A. . *Episódio da Guerra do Paraguai*. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, 1881. p. 27.

²⁴ ROCHA, M. Carneiro da. O Torpedo. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, 1881. p. 17.

Monitores sob ataque: do *Alagoas* em Humaitá ao *Pernambuco* em Porto Esperança, a dura arte de aprender lições*

Monitors under attack: from the *Alagoas* in Humaitá to the *Pernambuco* in Porto Esperança, the hard way of learning lessons

Fernando Ribas De Martini

Mestre em História Social pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH) da Universidade de São Paulo (USP), Doutorando em História Econômica pela mesma universidade. Pesquisador de História das Ciências, com ênfase em temas navais e militares.

RESUMO

Este artigo trata das experiências de combate de dois monitores construídos no Brasil, em épocas diferentes, e das evidências históricas da Marinha ter ou não aproveitado suas lições em projetos posteriores. Um foi o *Alagoas*, que na Passagem de Humaitá em 1868 se destacou ao enfrentar os canhões daquela fortaleza, e cujo projeto aproveitou, conforme as fontes, a experiência com navios em serviço na Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870). Outro foi o *Pernambuco*, incorporado em 1910, e cuja demorada construção aparentemente aproveitou lições dos antecessores. Porém, ao entrar em combate, na Revolução Constitucionalista de 1932, sofreu sua maior ameaça por uma arma que não existia à época de seu projeto: o avião. Ainda haveria lições históricas de Humaitá (1868) e de Porto Esperança (1932) para aproveitar hoje e no futuro? Acreditamos que sim.

PALAVRAS-CHAVE: Monitores; Combate fluvial; Construção naval

ABSTRACT

This article is about the combat experiences of two monitors built in Brazil at different times, and the historical evidence of the use (or not) of these lessons in later designs for the Brazilian Navy. One of them, *Alagoas*, stood out in the Passage of Humaitá in 1868 as it faced the Humaitá fortress cannons, and its design took advantage of the experience gained with ships in service at the War of the Triple Alliance (1864-1870), according to sources. Another was *Pernambuco*, incorporated in 1910, whose delayed construction apparently incorporated lessons from preceding ships. However, when entering combat in the Constitutionalist Revolution of 1932, it suffered its greatest threat by a weapon that did not exist at the time of its project: the airplane. Would there still be historical lessons, for now and the future, from Humaitá (1868) and Porto Esperança (1932)? We believe so.

KEYWORDS: Monitors; Riverine warfare; Ship-building

* Artigo recebido em 30 de maio de 2018 e aprovado para publicação em 2 de outubro de 2018.

Um ditado comum é que a preparação de chefes militares visa combater a guerra passada. Na última década, o General britânico Rupert Smith partiu desse truísmo e afirmou, em livro sobre sua experiência em combate, que Exércitos não se preparam para a guerra passada, mas para a errada. O velho ditado e sua repaginação embutem críticas à preparação para novos conflitos com os olhos no passado. Críticas, porém, não alteram a percepção de que a experiência humana em decidir hoje, esperando atingir resultados futuros, está embebida no passado, como bem caracterizou Reinhard Koselleck ao propor, na análise de quadros mentais de agentes históricos, as categorias de espaço da experiência e horizonte de expectativas (KOSELLECK, 2006. p. 309-314; SMITH, 2006).

Assim, longe de desprezar o passado, é preciso efetivamente aprender com ele. Em especial, aprender como aprendê-lo. Como fez Napoleão há mais de 200 anos, ao inovar não só no campo tático da guerra, mas também no estratégico, com a mobilização total de recursos nacionais e de áreas ocupadas, sobrepunhando mentalidades da velha ordem dos adversários. Ou, como busca fazer Rupert Smith a partir da experiência em guerras irregulares, ao criticar e buscar alternativas à inflexibilidade de estruturas criadas para grandes conflitos (KENNEDY, 1989, p. 124; SMITH, *op. cit.*).

Este artigo pretende mostrar, partindo de aspectos técnicos de navios que participaram de combates como a Passagem de Humaitá e outros, que houve e ainda há lições úteis a analisar na experiência brasileira em guerra naval, para pensar em belonaves futuras. Ainda que sejam relativamente poucos os embates da Marinha do Brasil em seus quase dois séculos, com destaque aos feitos de Humaitá que completaram 150 anos em 2018, acreditamos que há lições a aprender tanto para teorizar sobre o futuro quanto para refletir sobre vulnerabilidades atuais. Como justificar essa validade? Pela própria negação desse aprendizado ao longo do tempo, apresentando evidências de que lições importantes foram negligenciadas. Ao mesmo tempo, as fontes pesquisadas mostram que houve lições, transparecidas a

partir da reconstrução de processos de decisão e ações do passado, que foram levadas em conta. Desta forma, a proposta deste trabalho é analisar, na profundidade possível em poucas páginas, fatos históricos que mostrem tanto o aprendizado quanto seu oposto, a partir de dois objetos principais: dois monitores projetados e construídos no Brasil, para sua própria Marinha, que entraram em combate. Ao mesmo tempo, buscaremos salientar algumas lições.

O primeiro desses monitores é o *Alagoas*, um dos protagonistas da Passagem de Humaitá de 1868, e cuja então recente construção levou em conta – conforme fontes que mencionaremos aqui – a experiência em batalha de encouraçados da Marinha Imperial em serviço na Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870). O segundo é o *Pernambuco*, incorporado em 1910 após demorada construção que aproveitou (mas também ignorou) experiências com monitores do passado, conforme também indicam as fontes. Se o antecessor enfrentou suas primeiras batalhas logo após a construção, as ações do *Pernambuco* tardaram 22 anos para ocorrer, na Revolução Constitucionalista de 1932. Nos combates em Porto Esperança se comprovou, por um lado, que mesmo após tanto tempo de uso o navio continuava letal, trazendo na essência características positivas dos vencedores de 64 anos antes. Por outro, mostraram vulnerabilidades a uma ameaça não existente quando foi projetado: aviões.

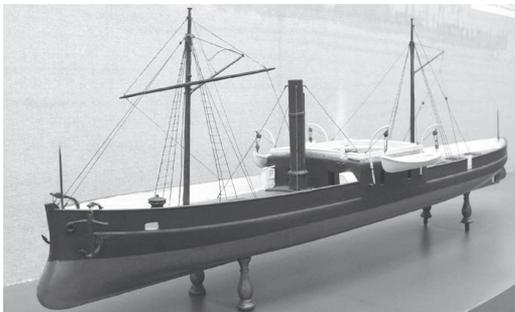
Na esteira das ações protagonizadas pelo *Alagoas* há 150 anos, e pelo *Pernambuco* há 86, abordaremos rapidamente outros monitores, construídos no Brasil e também inspirados nas experiências de Humaitá e Porto Esperança: o *Parnaíba*, incorporado em 1937, e o *Paraguassu*, finalizado em 1940. Neste artigo, a presente introdução é a primeira parte e a seção dedicada à construção do *Alagoas* é a segunda, tratando a terceira de suas ações em Humaitá. A parte quatro aborda a construção do *Pernambuco*, enquanto os combates e o aproveitamento (ou não) de suas lições em navios posteriores estão na seção final, que traz, também, breves considerações sobre um projeto não construído e vulnerabilidades atuais.

O MONITOR *ALAGOAS*, FRUTO DAS LIÇÕES DE COMBATES PRÉ-HUMAITÁ

Na madrugada de 19 de fevereiro de 1868, o pequeno Monitor *Alagoas* alinhava-se a contrabordo do Encouraçado *Bahia*, formando a dupla central numa divisão de três encouraçados e três monitores preparada para forçar a Fortaleza de Humaitá. A tripulação comandada pelo Primeiro-Tenente Joaquim Antonio Cordovil Maurity descobriria, em breve, se o fator surpresa os ajudaria. Ou, caso os cerca de 100 canhões de Humaitá voltados ao Rio Paraguai abrissem fogo, se as grossas chapas de ferro sobre o casco a torre resistiriam. Esperavam contar com a proteção do *Bahia*, de maior porte e que ficaria voltado à fortaleza, enquanto o *Alagoas*, mais baixo e amarrado ao seu bordo, se expunha apenas à outra margem. As horas seguintes mostrariam que seria preciso confiar nas qualidades do próprio navio para sobreviver, pois nem tudo daria certo naquela disposição tática, semelhante à da Força Naval do Norte, em Vicksburg, na Guerra de Secessão dos Estados Unidos. Embora não se tenha certeza que o arranjo em Humaitá fosse inspirado naquela batalha, é certo que o projeto do *Alagoas* e outros de sua classe contava com o estudo de experiências de combates, tanto da Guerra Civil Americana quanto da Tríplice Aliança. Tratemos das experiências (BITTENCOURT, 2009, p. 27).

Dois anos antes, no início de 1866, dois encouraçados de bateria central, recém-construídos no Arsenal de Marinha da Corte (Rio de Janeiro) e recém-chegados ao teatro de operações, faziam reconhecimentos junto às defesas paraguaias. A maré

da guerra se voltava contra o Paraguai, e as missões buscavam bons pontos para desembarcar tropas. Aos Encouraçados *Tamandaré* e *Barroso* logo se somaria o *Rio de Janeiro*. Belonaves de pequeno a médio porte para os padrões da época, deslocavam a plena carga entre 845 e 1.354 toneladas. Com borda-livre baixa e cascos de madeira (com algumas partes estruturais em ferro), eram protegidos por chapas de ferro de 102 mm de espessura à meia-nau e 51 mm nas extremidades, formando um cinturão desde pouco abaixo da linha-d'água até o convés. Acima deste, couraça de 102 mm protegia a casamata central, que abrigava a artilharia. Os canhões atiravam por estreitas aberturas, e a pouca folga para conter as peças era protegida por correntes metálicas quando abertas as portinholas. Devido aos ângulos limitados de tiro, manobrava-se o navio para melhor apontar os canhões. Propulsados por máquina a vapor, acoplada a um eixo e hélice, estavam entre as inovações da guerra naval: os primeiros encouraçados foram introduzidos pouco antes por britânicos, franceses e norte-americanos. Com a pressa da guerra ditando o ritmo de construção, em instalações industriais incipientes de um país agrário como o Brasil (com a ressalva de ter tradição na construção naval e seu principal arsenal se modernizar em máquinas e pessoal) seguiram ao teatro de operações com operários a bordo, trabalhando. Defeitos eram de se esperar, e não tardaram a aparecer (TELLES, 2001, p.55-60; GRATZ, 2000, p.143-149; DO-RATIOTO, 2002, p.205; GREENHALGH, 1965, p. 307, 321-322)¹.



Figuras 1 – Maquete do Encouraçado *Tamandaré*
Acervo: Museu Naval, RJ



Figura 2 – Maquete do Monitor *Alagoas*
Acervo: Museu Naval, RJ



Logo nas primeiras missões, com lentas movimentações e manobras rio acima e enfrentando canais estreitos, o primeiro defeito apareceu: as aberturas dos canhões forneciam alvos quase fixos aos artilheiros paraguaios (vemos as aberturas da casamata na maquete da Figura 1). Um disparo certo passou pela cortina protetora e estilhaços devastaram o interior da casamata do *Tamandaré*, atingindo 34 tripulantes. Foram 19 vítimas fatais, incluindo o comandante, Primeiro-Tenente Antonio Carlos Mariz e Barros, filho do ex-Ministro da Marinha Joaquim José Ignácio. Mesmo apresentando falhas, nos meses seguintes, esses três encouraçados construídos no Brasil, somados a outros adquiridos no exterior, formaram a linha de frente contra as fortalezas paraguaias e resistiram a centenas de impactos. Ainda que o Paraguai só usasse canhões não raiados e de concepção antiga, o fato é que navios sem couraça eram castigados por essas velhas armas nas curtas distâncias da guerra fluvial, como na Batalha Naval de Riachuelo, o que tornava indispensáveis os encouraçados. Dos três primeiros construídos no Brasil, um foi afundado, mas não por artilharia, em 2 de setembro de 1866, em Curuzu, durante ataques terrestres com apoio do canhoneio da Esquadra – ação típica da Guerra do Paraguai –, o Encouraçado *Rio de Janeiro* foi atingido por mina (artefato explosivo à época denominado “torpedo”) lançada rio abaixo pelos paraguaios. A arma explodiu em área desprotegida, abaixo da linha-d’água, à popa. Um defeito dos cascos de madeira, mesmo encouraçados, era a falta de compartimentação por anteparas estanques, possibilitada somente em navios de cascos metálicos. Também era difícil instalar a blindagem junto às portas dos lemes. A tripulação não pôde conter o alagamento e o navio afundou em dez minutos (GRATZ, *op. cit.*, p. 149; RELATÓRIO, 1866, p.10-12; RELATÓRIO, 1867, p. 15; DORATIOTO, *op. cit.*, p. 237; MENDONÇA, 2001, p. 25; MARTINI, *op. cit.*, p. 63-66).

Quase na mesma época dessa perda, foi autorizada a construção de uma grande corveta e seis pequenos monitores, encouraçados. A Corveta *Sete de Setembro* (inicialmente canhoneira de primeira classe,

depois fragata), de mais de 2.000 toneladas e bateria central, só foi terminada após a guerra, mas os monitores (inicialmente canhoneiras de segunda classe) foram priorizados: em 8 de dezembro de 1866, bateram-se as seis quilhas e, no primeiro semestre de 1867, o Ministro Affonso Celso (futuro Visconde de Ouro Preto), relatava que os seis navios já estavam “em grande andamento de construção nos estaleiros da Ilha das Cobras”. Em maio, agosto e outubro de 1867, foram lançados o *Pará* (que deu nome à classe), o *Rio Grande* e o *Alagoas*, respectivamente. Em janeiro, março e maio de 1868, o *Piauí*, o *Santa Catarina* e o *Ceará*. É digna de nota a decisão de produzir no País navios com “torres gyranter”, nas palavras do ministro, como a que equipou o revolucionário *Monitor* (cujo nome designou a categoria de navios) tornado célebre na Batalha de Hampton Roads, da Guerra de Secessão. Era difícil curvar as couraças para revestir as torres, mas a realidade das operações ditou a necessidade, pois a experiência com sete encouraçados de casamata central (três construídos aqui) e três grandes monitores comprados no exterior (que, apesar da configuração com torres, eram classificados como encouraçados, caso do mencionado *Bahia*) mostravam que o primeiro tipo era mais vulnerável. O ministro antecessor, Silveira Lobo, já relatara o infeliz episódio do *Tamandaré*. Em outubro de 1866, Affonso Celso preparou questionário a comandantes e oficiais desses navios, pedindo avaliações sobre desempenho, armamento e proteção da artilharia por casamatas ou torres. Ele mencionou alguns resultados em seu relatório do primeiro semestre de 1867, como veremos. A coleta de informações em pleno conflito, somada aos relatos de combates, mostra o uso de lições da história (à época, recente) para novas construções. Lições que estão na gênese dessa classe de seis monitores, entre os quais o que optamos por destacar na Passagem de Humaitá, o *Alagoas*² (RELATÓRIO, 1866, p. 13; RELATÓRIO, 1867, p. 13-15; GRATZ, *op. cit.*, p. 150).

O projeto da nova classe, visando um porte de apenas 350 toneladas, permitia a instalação de só um canhão, mas numa torre capaz de atirar em praticamente qualquer

ângulo horizontal – só limitada por poucos obstáculos no convés, como a chaminé (ver maquete do *Alagoas* na Figura 2). Três monitores receberam canhão de 70 libras (classificação por peso do projétil, que hoje é pelo diâmetro interno do tubo do canhão, que nesse caso equivaleria a 140 mm), com raias hexagonais do sistema Whitworth, caso do *Alagoas*. Os demais foram armados com canhão de 120 libras (diâmetro interno de 178 mm). Ainda que houvesse desvantagens no pequeno porte, as vantagens compensavam, segundo Affonso Celso. Ele também destacou as reduzidas dimensões (36,6 m de comprimento e 8,5 m de boca) e pequeno calado (cerca de 1,5 metro) que prestavam-se “às mais arriscadas evoluções nas sinuosidades dos rios e nas paragens de pouca profundidade”. Sobre o uso de torres ao invés de casamatas, o ministro relatou os melhoramentos “quanto ao systema de abrigos, a que se deu movimento circular, e ao manejo da artilharia, que grandemente diminue as probabilidades de destruição de vidas pelos tiros do inimigo”. Também fez referência ao questionário: “De informações que exigi e vão adiante publicadas, se conclue que, nos combates contra as fortalezas paraguayas, as torres dos encouraçados ofereceram melhor abrigo às guarnições do que as casamatas fixas” (MENDONÇA, *op. cit.*, p. 29; RELATÓRIO, 1867, p. 15).

O projeto das novas torres trazia inovações em relação a outras já em serviço, sendo achatadas nas laterais, ao invés de cilíndricas. Isso aliviou peso e tornou-as alvos menores quando voltadas ao inimigo. Mudanças na base do canhão permitiram centralizar a peça com a abertura da torre, reduzindo as frestas. O cinturão blindado tinha espessura máxima similar a dos antecessores, com 102 mm, mesma grossura das chapas laterais da torre, cuja proteção frontal chegava a 152 mm. Diferentemente dos encouraçados antecessores, os monitores receberam duas máquinas acionando dois eixos e hélices. Assim, podiam aplicar potência diferenciada para auxiliar o leme, que era único e centralizado. Porém, a baixa potência, ditada por limitações tecnológicas e pelo pouco espaço, resultava em marcha de apenas 8 nós, dificultando manobras rio

acima. Problemas como esses foram apontados no relatório “considerações sobre a locomoção e governo de navios encouraçados”, de 4 de maio de 1869, do Capitão-Tenente José Marques Guimarães, anexado ao Relatório Ministerial de 1870. Esse tema será retomado à frente, pois é hora de voltar à batalha de 19 de fevereiro de 1868 (CONSIDERAÇÕES, 1870. p. 4-7; GRATZ, *op. cit.*, p. 153-154).

O PEQUENO ALAGOAS ENFRENTA A GRANDE FORTALEZA DE HUMAITÁ

A narrativa de Humaitá evidencia essas boas e más qualidades dos seis monitores. Nos meses anteriores, a fortaleza foi bombardeada pela Esquadra, que contava com apoio logístico no Chaco (margem direita), para munições e provisões. No período, desde a passagem da fortaleza anterior, Curupaiti (15 de agosto de 1867), os navios quase não se moveram. A paralisia devia-se à desconfiança do comandante da Força Naval, Vice-Almirante Joaquim José Ignácio (então Barão de Inhaúma), em relação ao Comandante em Chefe Bartolomeu Mitre, presidente argentino. Este queria o comando da Esquadra para forçar Humaitá, o que era negado pelos brasileiros, que anteviam sua intenção de levar a frota à destruição: Mitre já dissera que não vacilaria em arriscá-la, se isso trouxesse a vitória (BITTENCOURT, *op. cit.*, p. 25-26; DORATIOTO, *op. cit.*, p. 301-302). O temor também estava nas discussões políticas no Brasil, dada a importância do controle do Prata pela Esquadra:

Era esta que viabilizava as intervenções na área, ao transportar e desembarcar tropas, e promover bloqueios. Um eventual enfraquecimento naval brasileiro comprometeria, portanto, a política do governo imperial para a região no pós-guerra. Caberia à Marinha, afirmou o presidente do Conselho de ministros em 1865, garantir que o Império não seria “ludibriado” na paz (DORATIOTO, *op. cit.*, p. 303).

A demora se justificava, em parte, pela necessidade de esperar a chegada dos mo-

nitores, três deles já a caminho (vinham rebocados, em difícil viagem pelo mar): o baixo calado deveria ajudar na passagem sobre correntes de ferro que fechavam o rio. Também era preciso estabelecer novo apoio logístico rio acima, em Taji. Porém, dois acontecimentos aceleraram as coisas. Um foi o afundamento, após meses de bombardeio, das pequenas chatas (difíceis alvos) que sustentavam as correntes. Outro foi uma cheia de proporções anormais. Tudo isso contribuiu para que, na madrugada de 19 de fevereiro, a mencionada Divisão de seis navios se movesse, rio acima, para forçar a fortaleza que travava o avanço de tropas e navios aliados. Amarrado a bombordo do Encouraçado *Barroso* ia o monitor *Rio Grande*. Junto ao *Bahia*, estava o *Alagoas* e, fechando a coluna, seguia o Encouraçado *Tamandaré* com o monitor *Pará*. Desde o início, a dupla do centro manobrava mal em conjunto. Às 3h35, a fortaleza “despertou” e fogueiras na margem iluminaram os navios. Os canhões paraguaios começaram a alvejá-los e, conforme a narrativa do combate relatada por Affonso Celso, um impacto resolveu o problema de manobra da dupla *Bahia-Alagoas*: o projétil cortou os cabos que os ligavam e o *Bahia* prosseguiu. Mas o monitor, sofrendo avaria numa máquina e precisando desligar a outra para não encalhar junto às barrancas, acabou descendo a correnteza (RELATÓRIO, 1868, p. 16-18; BITTENCOURT, *op. cit.*, p. 27; CONSIDERAÇÕES, *op. cit.*, p. 6.).

Às 4h50, cinco navios já estavam acima dos sete quilômetros fortificados e sinalizaram o sucesso com foguetes, restando apenas o *Alagoas*. Após recolocar as máquinas em serviço, seu comandante ignorou ordens de desistir da passagem e se juntar ao grosso da frota que permaneceu rio abaixo. O monitor voltou a subir o rio, sozinho, já em plena luz do dia e horas após a passagem dos demais. Sob o fogo das peças paraguaias voltadas ao rio, o navio passou por Humaitá a poucas dezenas de metros, disparando seu único canhão de 70 libras. Pelo tom da narrativa ministerial, o espetáculo da luta “entre a primeira fortificação da América do Sul e um dos mais pequenos navios da Marinha brasileira” provavelmente impressionou os que presenciaram o feito

e lhe relataram, pois foi descrito com a imagem de que “a cada estrondo dos grossos canhões via-se fluctuando o *Alagôas*, quando a cada estrondo esperava-se que fosse ele submergido”. O navio, com avarias que “não podiam ter sido perfeitamente reparadas” levou mais de uma hora até finalizar a passagem. O ministro destaca ainda mais o feito ao dizer que o conjunto de fortificações, “construído para impedir o passo às Esquadras do mundo, viu-se impotente e humilhado na presença de um só navio” (BITTENCOURT, *op. cit.*, p. 27; DORATIOTO, *op. cit.*, p. 321; RELATÓRIO, 1868, p. 17).

Ainda que o fato justificasse elogios, não significou que o *Alagoas* tivesse “humilhado” a fortaleza impunemente. Assim como os outros navios que, nas horas seguintes, rumaram para a segurança em Taji, o monitor ainda precisou passar pelos canhões paraguaios de Timbó, que surpreenderam pelo grosso calibre. A cheia deixou essa artilharia mais próxima à linha-d’água aumentando a letalidade. O *Alagoas* foi um dos três navios que, vencida essa última prova, precisou ser encalhado para não afundar, contando de 160 a 200 marcas de projéteis, não obstante a pequena silhueta que expunha ao inimigo. Apesar de tudo, não se registrou mortes nas tripulações dos seis navios. Os danos eram passíveis de reparos e, antes do final do mês, metade da divisão se moveu para bombardear Assunção, ataque com efeito mais psicológico e simbólico do que tático ou estratégico. Mais útil foi o isolamento de Humaitá, que meses depois, abandonada, deixou o caminho aberto para a tomada de Assunção, em dezembro (DORATIOTO, *op. cit.*, p. 321-323; BITTENCOURT, *op. cit.*, p. 27; RELATÓRIO, 1868, p. 17-18).

Vale destacar a flexibilidade de emprego desses monitores. No final de 1868, ajudaram a apoiar as tropas da chamada “Dezembrada” de Caxias, o que incluiu o transporte de soldados entre as margens do Rio Paraguai para flanquear os paraguaios: o convés baixo e pouco obstruído foi útil especialmente para transportar cavalaria. Depois, os monitores apoiaram os ataques com bombardeios – razão de sua existência, que também justificaria seus sucessores. As batalhas de dezembro destruíram a maior parte

do Exército paraguaio, restando à Esquadra apoiar o combate a remanescentes que se internavam no país. Nessa fase final, os monitores navegaram em rios estreitos e rasos, no interior do Paraguai, onde não chegavam os encouraçados maiores, mostrando mais uma vez as vantagens do pequeno calado. Além do apoio a frações de tropas, davam caça às pequenas embarcações paraguaias que operavam naquelas águas, e precisaram enfrentar obstáculos como correntes e torpedos (minas) (RELATÓRIO, 1869, p. 16-18; RELATÓRIO, 1870, p. 17-20).

LIÇÕES DE HUMAITÁ NA LONGA CONSTRUÇÃO DO *PERNAMBUCO*

Vinte anos após a guerra contra o Paraguai, a maioria dos encouraçados e monitores do conflito já dera baixa. Remanescentes ainda serviam nas flotilhas de Mato Grosso (em Ladário) e do Rio Uruguai na companhia de novas canhoneiras, construídas com ferro e aço no Arsenal de Marinha da Corte, renomeado Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro com a República. Essas canhoneiras formavam uma série de sete embarcações, seis deslocando apenas 268 toneladas carregadas, e uma delas o dobro, sendo construídas desde 1881 num esforço de modernização do Arsenal para construir cascos metálicos. Apesar da boa artilharia (peças de 152 mm, depois trocadas por 120 mm), não tinham couraça: chapas do casco e dos redutos de canhões variavam de 5 mm a 11 mm. Mesmo vistas como marcos da construção naval brasileira, é compreensível que, no valor militar, não impressionassem o ministro que assumiu a Marinha após a Proclamação da República, Vice-Almirante Eduardo Wandenkolk. Elas poderiam, “quando muito, ser empregadas nos rios Uruguay, Paraguay e Amazonas”, sendo que algumas estavam “com as caldeiras estragadas, sem que tenham prestado longo serviço”, relatou o ministro. Para ele, essas e outras canhoneiras em serviço ficariam “imobilizadas nos ancoradouros” ou seriam “fácil preza do inimigo” em caso de conflito. Naquele início dos anos 1890, o ministro também relatou que os pequenos monitores restantes da campanha do Paraguai, “de

casco de madeira e sem compartimentos estanques e marcha muito pequena, dificilmente podem ser considerados navios de combate”. Mesmo ressaltando os relevantes serviços (demonstrando conhecimento dos combates), via “actualmente nenhum valor” nos navios. Wandenkolk informou a necessidade de quatro monitores para a defesa fluvial, e providenciou a construção de dois “nos estaleiros do arsenal desta Capital” (MENDONÇA, *op. cit.*, p. 28-31, 54-60; RELATÓRIO, 1891, p. 13-16).³

Em 20 de março e 11 de junho de 1890, as quilhas dos Monitores *Pernambuco* e *Maranhão* foram batidas no Arsenal, mesmo ano de criação do Corpo de Engenheiros Navais, cujas especialidades constituíam, para Wandenkolk, “os elementos da organização dos arsenaes, por serem a base da sua conservação e do seu desenvolvimento material”. A coincidência dos fatos pode parecer auspiciosa, mas a construção dos monitores não foi. A concessão de crédito para encomendar aço só veio em 1891, mostrando que bater quilhas sem material para as obras foi ato mais simbólico que prático. Além disso, poucos operários se dedicavam aos monitores devido à outra obra: um cruzador de mais de 4.537 toneladas, o *Almirante Tamandaré*. Construído desde 1884, seu alto custo em recursos e pessoal exigia cada vez mais créditos extra-orçamentários, restando poucos recursos aos monitores. Partir de canhoneiras que introduziram cascos em ferro e aço para um complexo cruzador foi um passo maior que as pernas. De fato, no início de 1893, o então Ministro da Marinha, Custódio de Mello, afirmou que a construção do cruzador era “superior às forças do Arsenal desta Capital” (RELATÓRIO, 1891, p. 8-9, 25; RELATÓRIO, 1893, p. 49-50).

Na mesma ocasião, foi relatada a entrega de aço e a encomenda de máquinas para os monitores. Pouco depois, porém, estourou a Revolta da Armada, protagonizada pelo próprio Custódio de Mello, a qual desarticulou o Arsenal. Retomadas as obras em 1895, apenas em 1897 foi relatado pedido de crédito extra (fora do orçamento ordinário) para encomendar máquinas, couraças e canhões. Ou seja, o pedido anterior não se efetivou. A Revolta teve mais consequências: para recu-

perar as feridas da Esquadra, créditos bem maiores que os necessários aos monitores foram concedidos para comprar, na Europa, uma frota heterogênea de seis belonaves. Na virada do século, outro duro golpe nas obras: para economizar escassas verbas do orçamento ordinário, centenas de operários demitidos. Só em 1902 autorizou-se crédito de 500 contos de réis, bastante para equipar apenas um monitor, e a escolha foi pelo mais adiantado, o *Pernambuco*, lançado ao mar em 28 de setembro de 1905, após 15 anos na carreira. Já as obras do outro ficariam abandonadas por décadas. Situação bem diferente dos monitores classe *Pará*, construídos 30 anos antes para atender às demandas da guerra: as obras do *Alagoas*, por exemplo, duraram apenas 11 meses. Lançado o *Pernambuco*, dois anos se passaram para instalar carvoeiras, outro ano para eixos, hélices e couraças, e mais um para caldeiras e máquinas. Ficou pronto somente em 1910. Coincidiu sua entrega com a de uma frota de 14 navios encomendada à Inglaterra, incluindo dois modernos encouraçados tipo *Dreadnought*. O contraste entre a chamada Esquadra de 1910, construída rapidamente no exterior a um custo dezenas de vezes maior que o monitor (ainda que este não fosse barato), o qual amargou 20 anos de construção pela inconstância de recursos, fica evidente no relatório ministerial do ano anterior. Nele, o Ministro Alexandrino de Alencar escreveu sobre a nova Esquadra: “todos os pagamentos de prestações dos navios acham-se em dia” (RELATÓRIO, 1893, p. 72; RELATÓRIO, 1895, p. 10; RELATÓRIO, 1897, p. 90, 101-102; RELATÓRIO, 1900, p. 65; RELATÓRIO, 1903, p. 60-61; RELATÓRIO, 1906, p. 164; RELATÓRIO, 1909, p. 7-8; MARTINS, 1997, p. 456-462, 469-470, 490-491; GRATZ, *op. cit.*, p. 154).

Estaria esquecida uma das lições da Guerra do Paraguai? No caso, da importância de manter a capacidade de construir belonaves no País, mesmo de menor porte? Afinal, quase todos os navios que forçaram Humaitá foram construídos no Brasil. É certo que tanto a construção do grande e caro cruzador (após poucas canhoneiras de ferro e aço) quanto o impacto da Revolta da Armada prejudicaram as obras do *Pernam-*

buco. Porém, claramente não se priorizou investimentos que remediassem o problema. Ao invés, gastou-se em caras encomendas de navios no exterior, enquanto, no passado, procurava-se mesclar aquisições locais e externas.

É hora de mostrar o outro lado da moeda: nos aspectos técnicos, as lições de Humaitá aparecem no *Pernambuco*, tanto no projeto de autoria do Almirante João Candido Brasil, que antes do monitor projetou as canhoneiras e o cruzador que o precederam, quanto nas decisões ao longo da construção. O navio deslocava 473 toneladas e media 43 metros de comprimento e 10,6 m de boca, numa relação boca-comprimento que resultava em calado médio de 1,6 m. Eram dimensões adequadas à bacia do Rio Paraguai, seguindo a linha dos monitores da classe *Pará*, com a ressalva de que o calado podia alcançar 2,1 m à popa com 70 toneladas de carvão nas carvoeiras. Em comparação, o *Alagoas* normalmente embarcava 7 toneladas, suficientes para um dia. A borda-livre de cerca de um metro reduzia a área a ser protegida e a exposição ao inimigo, fórmula semelhante à do *Alagoas* que, se sofreu 160 a 200 impactos na sua couraça em Humaitá, certamente sofreria mais se a área exposta fosse maior (CÂMARA, 2011, p. 125-126; GRATZ, *op. cit.*, p. 154; LIVRO DO NAVIO, v.1, p. 364; *Ibid*, v.2, p. 493-494).

Internamente, havia grande diferença frente aos velhos navios, em que a cinta encouraçada protegia cascos de madeira não compartimentados: o casco se dividia em sete compartimentos estanques, com anteparas separando leme, máquinas, caldeiras, torre, paióis e coberta da guarnição. Vale relembrar que, em 1891, a falta de compartimentação dos velhos monitores foi destacada pelo Ministro Wandenkolk (ainda que ressaltasse os “relevantes serviços”) no mesmo relatório em que anunciou a construção de dois novos. O tombadilho (superestrutura à popa) de 2,1 m de altura abrigava alojamentos do comandante e oficiais, melhorando a habitabilidade, ainda que representasse uma área sem blindagem – porém os oficiais estariam na parte protegida em combate. Foi também instalada um passadiço para navegação, à vante

da chaminé – característica incorporada num remanescente da guerra, o Encouraçado *Bahia*, na década de 1880. O cinturão em aço níquel Harney chegava a 100 mm, praticamente a mesma espessura das chapas de ferro do *Alagoas*, mas décadas de desenvolvimento da siderurgia na Europa (origem das couraças tanto dos velhos monitores quanto do novo) prometiam uma proteção mais efetiva. Parte das chapas formava um plano inclinado para maximizar a proteção, o que pode ser observado na Figura 3. Nos extremos, a couraça era de 80 mm, e duas anteparas dessa espessura fechavam uma cidadela entre a torre e o tombadilho. A torre, de formato circular e diâmetro de 4 m, era protegida por chapas de 100 mm e 140 mm, e abrigava dois canhões raiados de 120 mm. O armamento secundário, à época da incorporação, compreendia um canhão de 57 mm sobre o tombadilho e quatro de 37 mm, dois por bordo, próximos ao passadiço, mas a guarnição dessas armas ficava desprotegida (LIVRO DO NAVIO, v.1, p. 365; *Ibid*, v.2, p. 486, 490, 497-498).

Tal qual o *Alagoas*, o *Pernambuco* era dotado de duas máquinas a vapor, dois eixos e hélices, e um único leme. Essa configuração merece atenção, pois foi tema de controvérsias desde a guerra, mostrando como lições das batalhas podem perdurar junto a tomadores das decisões, em geral centralizadas nos ministros da Marinha, especialmente no início da República. Em 1897, quando as obras dos monitores se mantinham em marcha lenta, o então Ministro Alves Barbosa solicitou mudar o plano de um deles para receber dois lemes:

Attendendo á conveniência de proceder-se a uma investigação quanto ás vantagens do emprego de dous lemes nos navios de pequeno calado, especialmente os que

se destinam á navegação fluvial, e oferecendo-se, no caso dos Monitores *Maranhão* e *Pernambuco*, condições de igualdade taes, que podem tornar evidentes os resultados experimentaes de um estudo comparativo, resolvi autorizar as modificações necessarias nos respectivos planos afim de realizar-se em um dos aludidos monitores a aplicação a que me refiro (RELATÓRIO, 1897, p. 102-103)⁴

Essa decisão remete ao já mencionado relatório do Capitão-Tenente Guimarães, de 1869, que analisou e comparou a capacidade de governo dos encouraçados e monitores em serviço, descrevendo dificuldades em evitar colisões nas manobras em conjunto, o que inclui a Passagem de Humaitá. Guimarães defendeu que a melhor configuração para operações fluviais era de dois hélices e dois lemes. É possível que a diferença no andamento das duas obras, somada à escassez de recursos para os monitores, tenha se acentuado a partir da decisão tomada



Figura 3 – Monitor *Pernambuco* em Ladário, no ano de 1932. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, RJ



Figura 4 – Monitor *Parnaíba* em Ladário, no ano de 1939. Acervo: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, RJ

em 1897. Cinco anos depois, o Ministro Julio César de Noronha alegou o “diminuto crédito” concedido pelo Congresso para os monitores, para priorizar o *Pernambuco* (como vimos) ordenando que as obras no segundo só fossem retomadas após as provas de mar do primeiro. Isso combina com as decisões de 1897 e indica, mais uma vez, a preocupação que vinha de décadas em comprovar diferentes configurações para governo de navios em rios. E vale ressaltar que a leitura e referência a relatórios ministeriais de antecessores, mesmo distantes, eram recorrentes nas prestações de contas dos ocupantes da Pasta, e podem ser percebidas no estudo desses relatórios em séries, abrangendo anos ou décadas (CONSIDERAÇÕES, 1870, p. 6-7; RELATÓRIO, 1903, p. 60-61).

DOS COMBATES DO *PERNAMBUCO* EM 1932 AO PRESENTE E FUTURO

Logo após ficar pronto, o *Pernambuco* seguiu ao país vizinho para atuar numa crise: uma revolução estourou no Paraguai em 1909, e o monitor operou mais a partir de Assunção do que de Ladário nos anos seguintes. Tanto na parte fluvial de sua viagem de traslado (em época de seca do Rio Paraguai) quanto nas primeiras operações a partir de Assunção, foram frequentes os encalhes, mesmo levando em conta o calado médio de 1,6 m do navio. Isso mostra a importância de manter o calado de belonaves para a região dentro desse limite, ou até menos. Após esse período, o navio entrou numa rotina de exercícios de tiro e provas de máquinas e, nos anos de 1920, esteve indisponível em várias ocasiões. Havia dificuldades em manter máquinas e caldeiras, e reparos no casco dependiam de cheias para permitir o encalhe (e desencalhe) de uma carreira em Ladário, que ainda não possuía dique. Algumas missões desencadeadas por ameaças à região em rebeliões (caso da Coluna Prestes) ou conflitos de vizinhos (Guerra do Chaco entre Paraguai e Bolívia, iniciada ao final da década) precisaram ser feitas por navios como a Canhoneira/Aviso *Oiapoque* e rebocadores. O *Pernambuco*, quando sem propulsão, chegou a ser rebocado para missões em que se antevia o

uso de seus canhões. Quando disponível, por outro lado, operava por meses seguidos (queimando lenha para economizar carvão) na garantia da livre navegação fluvial, como o caso de uma longa comissão de mais de mil milhas náuticas navegadas entre maio e julho de 1922.⁵

A crise mais perigosa que o navio enfrentou, porém, encontrou-o em condições operativas. Em julho de 1932, estourou a Revolução Constitucionalista em São Paulo, envolvendo também o Sul de Mato Grosso (hoje Mato Grosso do Sul). No dia 24 daquele mês, o monitor, comandado pelo Capitão de Corveta Adalberto Contrim Coimbra, seguiu para Porto Esperança. A localidade, a 70 km de Corumbá, foi ocupada por rebeldes que dispunham de dois canhões de 75 mm e metralhadoras. No dia 30, intimou-se os rebeldes a deixar Porto Esperança. Não atendida a intimação, o Comandante Coimbra recebeu ordens da Flotilha de Mato Grosso para intimá-los novamente e iniciar hostilidades, o que foi feito em conjunto com a Canhoneira *Oiapoque*, a Lancha *Taquari*, o Rebocador *Voluntário* e uma chata transportando cem soldados do governo. Teve início uma ação de desembarque de tropas, precedida de bombardeio pelo monitor, típica da guerra de quase 70 anos antes, e também assemelhada ao que ainda hoje se exercita (com aprimoramentos) em operações ribeirinhas. Foram disparados 58 projéteis de 120 mm sobre posições rebeldes, cerca de ¼ da capacidade do navio, que foi alvejado por aproximadamente 30 tiros de canhão. Os rebeldes se retiraram e as tropas governistas ocuparam o porto. Em 3 de agosto, o *Pernambuco* escoltou navio com soldados para ocupar Porto Murтинho, ficando a *Oiapoque* de prontidão em Porto Esperança, e mais missões do tipo foram realizadas no mês, com um navio rendendo o outro na vigilância. Na tarde de 10 de setembro, em apoio a tropas legalistas na defesa de ataque rebelde a Porto Murтинho, o monitor foi novamente alvejado por canhões, cujos disparos mais próximos chegaram a 100 metros da proa e popa – pelo relato, a artilharia rebelde acertou a direção, porém errou o ângulo. Os únicos impactos foram de três balas perdidas, de fuzil e me-

trahadora. No dia seguinte, o *Pernambuco* apoiou com 20 disparos de 120 mm uma ação que desalojou os rebeldes. Em 22 de setembro, contrapondo-se a nova investida a Porto Esperança, o monitor, que cruzava o rio em frente ao porto para disparar contra as posições adversárias, ajudou a fazer os atacantes recuarem. Chama a atenção que, por não ter sido atingido o monitor, sua blindagem não foi posta à prova, seja por deficiência da pontaria dos adversários, seja pela dificuldade de atingir, com poucos canhões, um navio em movimento e de baixo perfil. Nos dias seguintes, porém, ataques rebeldes introduziram uma nova ameaça: aviões (LIVRO DO NAVIO, v.1, p. 421-425; MARTINS, Participação...1985, p.139).

Em novos combates em Porto Esperança, entre 23 e 25 de setembro, a aviação rebelde fez três ataques ao monitor, além de visar alvos em terra para apoio às suas tropas. São relatados no livro do navio dois ataques aéreos, com quatro bombas cada, e seis bombas num terceiro, mas sem acertos, ainda que as únicas defesas do *Pernambuco* fossem manobrar e usar armas portáteis para prejudicar a pontaria dos pilotos: "Não possuindo este navio canhões antiaéreos, passou como meio de defesa a cruzar nos dias acima, em zigue-zague na ocasião dos ataques e a fazer cerrado fogo de fuzis, a fim de mantê-lo em grande altura". O monitor seguiu para Ladário onde, emergencialmente, teve um de seus canhões leves (na época a artilharia secundária era de 47 mm) adaptado para uso antiaéreo. O Arsenal de Ladário apressadamente improvisou granadas com espoleta de tempo e montagens, de grande elevação, para os canhões leves dos navios, instalando um deles no *Pernambuco*. Numa surtida de avião rebelde a Ladário, em 1^a de outubro, diz o livro do navio que o ataque ao monitor foi repellido pela ação do canhão antiaéreo, optando seu piloto por atacar um rebocador (LIVRO DO NAVIO, v.1, p. 424-426; MARTINS, Participação...1985, p.140).

Os combates do monitor entre julho e outubro de 1932 tiveram consequências. Pouco antes, em junho, o Ministro da Marinha Protógenes Pereira Guimarães relatara que a Flotilha de Mato Grosso, incluindo o

Pernambuco, tinha valor militar "quase completamente nulo", eclipsada por canhoneiras recentemente compradas pelo Paraguai. Oriundo da Aviação Naval, Protógenes via mais sentido estratégico em dotar Ladário de aviões da Marinha. Ainda que relatasse necessidade de melhorias na Flotilha e no Arsenal de Ladário, não sentia "perigo imediato" por serem "de harmonia as relações" com os vizinhos.

No mesmo relatório, propunha um Programa Naval com cruzadores, contratorpedeiros, submarinos e outros navios para renovar a já cansada Esquadra de 1910, e sua aprovação no dia 11 daquele mês era celebrada numa carta de abertura, datilografada. No relatório seguinte, sua visão mudou: após narrar uma atuação "decisiva" do *Pernambuco* e outros navios nos combates, com papel "dos mais eficientes sob todos os aspectos em que se o encare", o discurso do baixo valor militar foi trocado pelo da insuficiência de meios. E destacou que os navios continuavam a operar na guarda das fronteiras, em meio a "dificuldades internacionais" (Guerra do Chaco) (RELATÓRIO, 1932, p. 19, 39-40 e abertura datilografada; RELATÓRIO, 1933, p. 33, 49-50).

Em poucos anos foi consumada essa reviravolta: um monitor passou a figurar no Programa Naval, e ainda se tornou o primeiro navio construído (entre 1936 e 1937, em apenas 17 meses) no novo Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, que ainda era terminado. Detalhe: o navio, batizado de *Parnaíba*, recebeu dois hélices e dois lemes, ponto defendido 70 anos antes pelo já mencionado Capitão-Tenente Guimarães. Além disso, o casco inacabado do ex-*Maranhão* teve a construção retomada, com ajustes no desenho. Batizado de *Paraguassu*, juntou-se em 1940 aos outros dois em Ladário. Não recebeu dois lemes, provavelmente por dificuldade em adaptá-los à popa original (herança do projeto de 1890), mas incorporou leme com *flap* para ajudar nas manobras. Pela necessidade de economizar verbas necessárias a novas obras, buscava-se aproveitar canhões estocados, e ambos receberam artilharia (152 mm no *Parnaíba* e 120 mm no *Paraguassu*, em reparos parcialmente protegidos) de um cruzador desativado. As

previstas metralhadoras antiaéreas de 20 mm não chegaram antes da conclusão do *Parnaíba*, mas foram entregues a tempo de equipar o *Paraguassu*.

Porém, não duraram no navio: o então Ministro Aristides Guilhem, que com esforço viabilizava novas construções, ao visitar o monitor, se aborreceu com gastos feitos na decoração interna, à sua revelia, e mandou retirá-las. Anos depois, porém, ambos estavam equipados com metralhadoras antiaéreas, e foram transferidos para Salvador para atuar na Segunda Guerra Mundial, adaptados à luta antissubmarino, enquanto o *Pernambuco* continuava a guarnecer as fronteiras fluviais (CÂMARA, *op. cit.*, p. 37-48; MARTINS e CASTRO, 1985, p. 36-39).

Com essas missões de escolta na Segunda Guerra, mesmo que sem registros de combates, chega ao fim a narrativa que inclui as batalhas de monitores brasileiros. Mas não a discussão sobre a experiência acumulada e a permanência das lições. A necessidade de apoio de fogo em operações ribeirinhas permaneceu, com valorização da precisão. O *Parnaíba* (e o *Paraguassu* até ser desativado em 1971) foi renovando seu armamento principal e secundário, embora sempre com canhões de navios desativados: a configuração atual do octogenário monitor é de um canhão de 76 mm e dois (com função também antiaérea) de 40 mm.

À importância de contrapor ameaças aéreas se somou a de embarcar aeronave: modernizado no fim do século XX, o navio recebeu novos motores e um convoio para helicóptero à popa (ver Figura 6). A capacidade de dispor e de se defender de aeronaves também pode ser vista no projeto de um sucessor ao *Parnaíba* projetado na década de 1980, mas

não construído, que seria o *Porto Esperança* (local onde o velho *Pernambuco* se destacou em combate), onde se vê tanto um convoio quanto dois canhões de 40 mm, um deles em posição elevada (Figura 5). O baixo calado e a configuração de dois lemes de seu antecessor é visível, embora o projeto não contemplasse artilharia pesada e sua superestrutura representasse um grande alvo (MARTINI, *op. cit.*, p. 59-69; CÂMARA, *op. cit.*, p. 40-46).

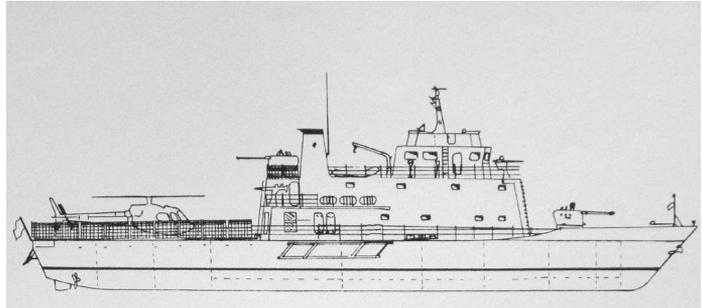


Figura 5 – Perfil do projeto do Navio-Patrolha Fluvial *Porto Esperança*. Fonte: Comunicação Social do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro



Figura 6 – Monitor *Parnaíba* navegando com helicóptero no convoio. Fonte: Relações Públicas do Monitor *Parnaíba*

Com a inspiração dessas imagens do Monitor *Parnaíba* e suas linhas que mesclam passado e presente e do *Porto Esperança* que mostra como se pensava, há poucas décadas, o futuro de belonaves herdeiras de monitores do século XIX, faremos breve reflexão sobre modernização de navios de emprego fluvial, assim como novos projetos para conflitos do amanhã. Prever o futuro não é especialidade de historiadores, em geral é de economistas (em comum, ambos erram). Mas a preparação para contingências é obrigação de estra-

tegristas, e estudar o passado pode ajudar. Historicamente, é comum ver na evolução de navios a presença de arma e de sua defesa equivalente. Desde muitas décadas (e, por que não, até o presente), o canhão no ataque e a couraça na defesa. Depois, a aeronave no esclarecimento e ataque, a antiaérea na defesa. Estariam navios de emprego fluvial adequadamente defendidos contra ameaças do ar, sendo que aeronaves de hoje (até mesmo helicópteros e aviões de baixo desempenho) podem atacar desde distâncias maiores? Seja com a melhoria da direção de tiro de canhões antiaéreos (por exemplo, com alças ópticas) seja com mísseis – e os convoos têm espaço para posicionar rapidamente modelos lançados de ombro (*manpads*) –, há respostas disponíveis hoje.

Ameaças cada vez mais comuns (tanto na guerra convencional quanto assimétrica) de mísseis anticarro (RPG) devem ser contrapostas por novas blindagens em navios de emprego fluvial? Afinal, mesmo o *Parnaíba*, que se destaca por ser blindado (cidadela de 76 mm) pode ser vulnerável a essas armas. Ou a varredura das margens com lanchas, aeronaves (tripuladas ou não) bas-

ta para navios se deslocarem com segurança para suas missões? E quais serão elas? Provavelmente o apoio de fogo móvel continuará a importar. Pensar que aeronaves sobrepujaram os navios fluviais nessa área pode repetir o erro de avaliação pré-combates de 1932. Mas será esse apoio suficientemente realizado por canhões de pequeno calibre de duplo emprego (superfície e antiaéreo) ou a solução passaria por morteiros e obuseiros mais pesados? O velho *Parnaíba*, ainda em plena forma como este autor comprovou há alguns anos, ainda servirá por uma ou até duas décadas, e novos armamentos poderiam ser considerados – afinal, seu canhão de 76 mm é um dos últimos de seu tipo na Marinha. Para o futuro, o passado também pode ajudar a refletir: navios de maior porte e mais capazes (porém alvos maiores) ou mais embarcações pequenas para distribuir a capacidade ofensiva? Os anos de indisponibilidade do *Pernambuco* em Ladário mostram que quantidade também é uma qualidade. Por fim, uma certeza: mesmo narrativas de poucos combates fluviais da Marinha, como Humaitá e Porto Esperança, ajudam a refletir sobre passado, presente e futuro.

BIBLIOGRAFIA E FONTES

CÂMARA, Eduardo Gomes. *A construção naval militar brasileira no século XX*. Rio de Janeiro: Edição do Autor, 2011.

CAMINHA, Herick Marques. Estrutura administrativa do Ministério da Marinha na República. In: BRASIL, Ministério da Marinha. Serviço de Documentação da Marinha. *História naval brasileira*: volume quinto, tomo IB. Rio de Janeiro: SDM, 1997.

CONSIDERAÇÕES sobre a locomoção e governo dos navios encouraçados pelo Capitão-Tenente José Marques Guimarães. In: RELATORIO apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 2ª sessão da 14ª legislatura pelo ministro e secretario de negocios da Marinha, barão de Cotegipe. Rio de Janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1870.

DORATIOTO, Francisco. *Maldita guerra*: nova história da Guerra do Paraguai. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

GRATZ, George A. "The Brazillian Imperial Navy Ironclads, 1865-1874". *Warship*. London: Conway Maritime Press, v. 1999-2000.

GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História*: 1822-1899. Rio de Janeiro: AMRJ, 1965.

- KENNEDY, Paul. *Ascensão e queda das grandes potências*. Rio de Janeiro: Campus, 1989.
- KOSELLECK, Reinhart. *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto: 2006.
- LIVRO DO NAVIO MONITOR *PERNAMBUCO*. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Divisão de Documentos Escritos, n.111, 3v.
- MARTINI, Fernando Ribas de. *Monitor Parnaíba, 75 anos*. Rio de Janeiro: Aeronaval, 2013.
- Construir navios é preciso, persistir não é preciso: a construção naval militar no Brasil entre 1850 e 1910 na esteira da Revolução Industrial*. 2014, 214p. Dissertação (Mestrado em História). USP. São Paulo.
- "A corrida pela tecnologia para controlar o Prata, na rota de Riachuelo". *Navigator*. Rio de Janeiro, v.11, n.22, dez. 2015. pp. 55-69.
- MARTINS, Helio Leoncio; CASTRO, Antonio A. Cardoso de. *Estórias navais brasileiras*. Rio de Janeiro: SDGM, 1985.
- MARTINS, Helio Leoncio. "Participação da Marinha no ciclo revolucionário 1922-1938." In: BRASIL, Ministério da Marinha. Serviço de Documentação da Marinha. *História naval brasileira: Quinto Volume, Tomo II*. Rio de Janeiro: SDGM, 1985.
- A Revolta da Armada*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1997.
- "Panorama dos primeiros anos da Marinha republicana." In: BRASIL, Ministério da Marinha. Serviço de Documentação da Marinha. *História naval brasileira: Quinto Volume, Tomo IB*. Rio de Janeiro: SDM, 1997.
- MARTINS FILHO, João Roberto. *A Marinha brasileira na era dos encouraçados, 1895-1910*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2010.
- MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. "A Marinha Imperial – 1870 a 1889". In: BRASIL, Ministério da Marinha. Serviço de Documentação da Marinha. *História naval brasileira. Quarto Volume*. Rio de Janeiro: SDM, 2001.
- RELATORIO apresentado á Assembleia Geral Legislativa na quarta sessão da décima segunda legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Marinha, Francisco de Paula da Silveira Lobo. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1866.
- Na primeira sessão da decima terceira legislatura pelo ministro e secretario de negocios da Marinha, Affonso Celso de Assis Figueiredo. Rio de Janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1867.
- Na segunda sessão da decima terceira legislatura pelo ministro e secretario de negocios da Marinha, Affonso Celso de Assis Figueiredo. Rio de Janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1868.
- Na primeira sessão da decima quarta legislatura pelo ministro e secretario de negocios da Marinha, Barão de Cotegipe. Rio de Janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1869.
- Na segunda sessão da decima quarta legislatura pelo ministro e secretario de negocios da Marinha, barão de Cotegipe. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1870.
- RELATORIO apresentado ao chefe do Governo Provisorio pelo vice-almirante Eduardo Wandenkolk, ministro e secretario de estado dos negocios da Marinha. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

Ao Vice-Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil pelo ministro d'estado dos negocios da Marinha, Contra-Almirante Custodio José de Mello. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1893.

Ao Sr. Presidente da República Dr. Prudente José de Moraes Barros pelo Almirante Elisiario José Barbosa, ministro da Marinha em abril de 1895. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895.

Ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Contra-Almirante Manoel José Alves Barbosa, ministro de estado dos negocios da Marinha em abril de 1897. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1897.

Pelo Contra-Almirante J. Pinto da Luz, ministro de estado dos negocios da Marinha em maio de 1900. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900.

Pelo Contra-Almirante Julio Cesar de Noronha, ministro de estado dos negocios da Marinha em abril de 1903. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1903.

Pelo Vice-Almirante Julio Cesar de Noronha, ministro de estado dos negocios da Marinha em abril de 1906. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906.

Pelo Vice-Almirante graduado Alexandrino Faria de Alencar, ministro de estado dos negocios da Marinha em abril de 1909. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909.

Ao Exmo. Sr. Chefe do Govêrno Provisorio Dr. Getulio Dornelles Vargas pelo Contra-Almirante Protogenes Pereira Guimarães, ministro de estado dos negocios da Marinha em junho de 1932. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1932.

Pelo Vice-Almirante Protogenes Pereira Guimarães, ministro de estado dos negocios da Marinha em 11 de junho de 1933. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1933.

SMITH, R. *The utility of force: the art of war in the Modern World*. London: Penguin, 2006.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da construção naval no Brasil*. Rio de Janeiro: Lamn – Femar, 2001.

NOTAS

¹ Sobre a modernização do Arsenal de Marinha da Corte e capacitação de seu pessoal, nos anos anteriores à guerra, ver MARTINI, 2015, p. 56-59.

² Sobre o impacto que o aparecimento do Encouraçado norte-americano Monitor, com suas características revolucionárias, teve sobre o planejamento da Marinha Imperial, ver MARTINI, *op. cit.*, p. 59-65 e BITTENCOURT, *op. cit.*, p. 27.

³ Para mais informações sobre o esforço do Arsenal de Marinha da Corte em se capacitar na construção de navios com cascos de ferro e aço, ver também GRENHALGH, *op. cit.*, p 303-305; e MARTINI, 2014, p. 164-179.

⁴ Sobre a centralização das decisões na figura do ministro, ver MARTINS, *Panorama...* 1997, p. 281-284; e CAMINHANA, 1997, p. 9-25.

⁵ Livro do navio, v.1, p. 370-419. O intervalo das páginas 370 a 419 cobre um período de 20 anos de operações, dos termos de viagem 1 ao 98, de abril de 1910 a julho de 1930.

A Aviação Naval na Revolução de 1932*

The Naval Aviation in the Revolution of 1932

Carlos Roberto Carvalho Daróz

Mestre em História. Graduado em História, especialista em História Militar, mestre em Operações Militares. Pesquisador do Centro de Estudos e Pesquisas de História Militar do Exército. Professor da Universidade do Sul de Santa Catarina e sócio do IGHMB.

RESUMO

No dia 9 de julho de 1932 eclodia em São Paulo um movimento político-militar em oposição ao governo provisório de Getúlio Vargas. Para enfrentar a rebelião, foram empregadas tropas do Exército e unidades da Marinha, que, após 85 dias de combate, conseguiram sufocar o movimento. Dentre seus meios operativos, a Marinha do Brasil empregou a Aviação Naval que, apesar das limitações, contribuiu para a proteção da Esquadra e apoiou as operações das Forças Terrestres. O presente trabalho tem por propósito discutir e analisar o papel desempenhado pela Força Aeronaval, bem como os impactos e o legado nela provocados em razão de sua participação no combate à revolução.

PALAVRAS-CHAVE: Aviação Naval; Poder Aéreo; Revolução de 1932

ABSTRACT

On July 9, 1932, a political-military movement broke out in São Paulo as opposed to Getúlio Vargas's provisional government. To deal with the rebellion, army troops and navy units were employed, which, after 85 days of fighting, managed to stifle the movement. Among its operational means, the Brazilian Navy employed Naval Aviation, which, despite its limitations, contributed to the protection of the fleet and supported the operations of ground forces. This paper aims to discuss and analyze the role played by the naval force, as well as the impacts and legacy caused by its participation in the fight against the revolution.

KEYWORDS: Naval Aviation; Airpower; Revolution of 1932

INTRODUÇÃO

Na manhã de 5 de setembro de 1932, uma segunda-feira, três grandes aerobotes *Savoia-Marchetti S.55* da Aviação Naval, acompanhados por dois igualmente robustos *Martin PM*, decolaram pesadamente de

sua base em Vila Bela com o objetivo de bombardear a Fortaleza de Itaipu, localizada na Praia Grande, onde era baseado o 3º Grupo de Artilharia de Costa, unidade formada por tropas constitucionalistas. Após vencerem os cerca de 100 quilômetros que separavam sua base do objetivo, as aéro-

* Artigo recebido em 24 de novembro de 2016 e aprovado para publicação em 6 de novembro de 2018.

naves navais conseguiram surpreender as defesas da fortaleza e despejaram 1.180 kg de bombas sobre o alvo, destruindo parcialmente a 1ª bateria, e danificando seriamente a segunda, além de instalações de eletricidade e comunicações, deixando o forte com seu poder de combate bastante reduzido. A Esquadilha naval conseguiu retornar à sua base sem ser incomodada. Os canhões das baterias, no entanto, haviam sido retirados no início da revolução, a fim de serem montados em um trem blindado e, em seu lugar, foram instalados canhões falsos, pintados como se fossem os originais. Com o Porto de Santos bloqueado pelos navios da Marinha, a revolução paulista cambaleava com a falta de munição, armas, equipamentos e até comida em meados de setembro (DARÓZ, 2013, p.62).

O evento acima foi uma das mais importantes operações aéreas realizadas pela Aviação Naval durante a Revolução de 1932, ocorrida em São Paulo. Sobre a participação do braço aéreo da Armada no combate ao movimento, surgem algumas questões. Como se estruturou a Aviação Naval? Como voou? Qual foi sua contribuição para a vitória das forças governistas? Qual o seu legado? Com base em diversas fontes primárias, o presente artigo propõe-se a responder a tais questões e analisar o papel desempenhado pela aviação da Marinha do Brasil em 1932.

9 DE JULHO – EXPLODE A REVOLUÇÃO

Na madrugada do dia 9 de julho de 1932, irrompia em São Paulo um movimento político-militar que tinha por objetivo declarado a constitucionalização do Brasil e a deposição do chefe do governo provisório, o Presidente Getúlio Vargas (CAPELATO, 1981, p. 7). Como resultado de um cuidadoso trabalho de conspiração e planejamento, a quase totalidade das unidades do Exército Brasileiro pertencentes à 2ª Região Militar¹ aderiu à causa revolucionária. Tais unidades, reforçadas pela numerosa e bem treinada Força Pública de São Paulo e por milhares de voluntários civis que atenderam ao chamamento das lideranças paulistas, pretendiam seguir para o Rio de Janeiro e remover o Presidente Vargas do poder. Embora

aguardassem o prometido apoio de Minas Gerais, Mato Grosso e Rio Grande do Sul, os paulistas terminaram sozinhos, lutando contra as tropas federais legalistas em um sangrento conflito que durou 85 dias, classificado pelo brasilianista Stanley Hilton como uma verdadeira “guerra civil brasileira” (HILTON, 1982, p.330).

No conflito, a Aviação Militar e a Aviação Naval apoiaram suas respectivas forças no combate aos revoltosos, que contavam também com uma pequena e aguerrida Força Aérea própria, as Unidades Aéreas Constitucionalistas.

A AVIAÇÃO NAVAL EM 1932

Em 1932, a Aviação Naval já contava com 16 anos de existência e acumulava a participação de diversos de seus integrantes na Primeira Guerra Mundial, que foram designados para realizar treinamento de voo na Inglaterra, Estados Unidos e Itália (DARÓZ, 2016). Nas décadas de 1920 e 1930, sob os auspícios de uma Missão Naval Americana, a Aviação Naval do Brasil cresceu mais por aquisições do que pela organização (VAL, 2013, p.32). Apesar dos esforços para desenvolver a Força Aeronaval, em 1930 a situação não era boa, conforme registrou em seu relatório anual o Almirante Protógenes Guimarães, ele próprio um aviador naval, que fora nomeado como Ministro da Marinha por Getúlio Vargas: “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 administrativa” (GUIMARÃES, 1931).

Em outubro de 1931, a Aviação Naval foi reorganizada sob o nome “Corpo de Aviação da Marinha”. Também foram criados o Quadro de Aviadores Navais, o estandarte de Aviação Naval e a Defesa Aérea do Litoral (LAVENERE-WANDERLEY, 1975, p. 127). No entanto, as unidades aéreas que deveriam guarnecer os setores dessa defesa acabaram não sendo adquiridas, e esses não chegaram a ser efetivamente organizados.

Quando o Governo Provisório foi instalado, a Aviação Naval contava com apenas 18

aeronaves disponíveis para o voo. A Revolução de 1930 levou o governo a buscar, em caráter emergencial, aeronaves nos EUA, onde foram adquiridos para a Aviação Naval três hidroaviões de bombardeio e patrulha *Martin PM*. Também foram comprados seis aviões de reconhecimento *Vought O2U-2A Corsair* com flutuadores (LINHARES, 1971, p.54).

Em janeiro de 1931, depois de cruzarem todo o Atlântico, partindo de Roma em um voo épico, chegaram ao Brasil onze hidroaviões *Savoia-Marchetti S.55A*, comandados pelo General Ítalo Balbo, Ministro da Aeronáutica da Itália (ANDRADE NETO, 1995, p.76). Essas aeronaves de grande porte também foram adquiridas pelo governo, e distribuídas à Aviação Naval. Nos primeiros dias de julho, os *S.55A* foram incorporados oficialmente à Marinha e, pouco tempo depois, sete deles participaram de um voo, de ida e volta, a Montevideú e Buenos Aires, por ocasião das comemorações da independência dos dois países vizinhos.

Com as novas aeronaves, foram criadas duas unidades aéreas que, juntamente com a Escola de Aviação Naval, passaram a compor a espinha dorsal do Corpo de Aviação da Marinha: a 1ª Divisão de Observação, equipada com os aviões *Vought O2U-2A Corsair*, e a Flotilha Mista Independente de Aviões de Patrulha, composta por aeronaves *Martin PM* e *Savoia-Marchetti S.55*.

Às vésperas do movimento paulista, ocupava o cargo de Diretor-Geral de Aeronáutica da Marinha o Contra-Almirante Tancredo de Gomensoro, que participara da Divisão Naval em Operações de Guerra durante a Primeira Guerra Mundial. Embora houvesse recebido no ano anterior os onze *Savoia-Marchetti S.55A* italianos, a Aviação Naval possuía poucos aviões para atender às necessidades da Esquadra, o mesmo ocorrendo com o pessoal. No total, a Aviação Naval possuía 56 aviadores, entre pilotos e observadores, e mais de uma centena de homens que constituíam o pessoal de apoio. Em seu acervo, a Marinha possuía cerca de 40 aviões de diferentes tipos, a maioria dos quais operando com flutuadores e muitos já obsoletos. Os principais modelos eram: *Vought O2U-2A Corsair*, *DH-60T Moth*, *Martin PM*, *Savoia-Marchetti S.55A* e os antiquados *Avro*

504 N/O, estes remanescentes da Primeira Guerra Mundial (DAROZ, 2013, p. 70-71).

AS MÁQUINAS DA AVIAÇÃO NAVAL

Com exceção do modelo *Avro 504 N/O*, as aeronaves utilizadas pela Marinha durante o movimento de 1932 pertenciam a uma segunda geração de aviões, projetados na década de 1920 e que incluíam as lições aprendidas na Primeira Guerra Mundial e incorporavam a tecnologia disponível na época.

O *De Havilland DH-60 Moth* surgiu em 1925, na Grã-Bretanha, como avião esportivo e de treinamento. Tendo apresentado elevado desempenho nos testes de homologação, o *Moth* foi muito bem-aceito em aeroclubes e escolas de aviação britânicas, e logo despertou o interesse do Ministério do Ar daquele país. A Aviação Naval empregou um destacamento composto por seis *DH-60 T Moth* para atuar no reconhecimento aéreo a partir da base de Vila Bela, na Ilha de São Sebastião, no litoral de São Paulo. Os *Moth* navais eram empregados tanto com rodas, para operação em pistas, como com flutuadores.

O *Savoia-Marchetti S.55A*, um hidroavião moderno e ousado para a época, foi projetado pelo engenheiro aeronáutico italiano Alessandro Marchetti. Extremamente versátil, teve uso tanto militar – nas funções de bombardeiro, patrulha e reconhecimento – quanto civil, atuando como correio aéreo e socorro marítimo. Desenvolvido pela fábrica *Savoia-Marchetti*, da Itália, no ano de 1924, logo depois de seu lançamento, o hidroavião estabeleceu os recordes de velocidade, carga, altitude e distância. Foi a aeronave escolhida pelo aviador brasileiro João Ribeiro de Barros para cruzar o Atlântico Sul, pela primeira vez, em 28 de abril de 1927, no *S.55* batizado como *Jahu*.² Além da Força Aérea italiana (*Regia Aeronautica*), o *S.55* foi utilizado na versão militar pela Real Força Aérea romena, e pela Marinha do Brasil. Os usuários civis incluíam a Società Aerea Mediterranea, da Itália, e a empresa soviética estatal Aeroflot.

O *S.55* era fabricado com casco duplo, possuía cinco tripulantes (ou seis, dependendo da missão) e era equipado com dois motores Fiat A.22R, de 560 HP cada, um tra-

tor e um propulsor, cujas hélices possuíam três metros de diâmetro. Podia alcançar a velocidade de cruzeiro de 233 km/h, velocidade máxima de 280 km/h, alcance máximo de 4.500 quilômetros, e teto de serviço de 5.000 metros. Por ser uma aeronave de grande porte, seu armamento consistia em quatro metralhadoras Lewis calibre .303 polegadas, instaladas nos cascos, uma em cada proa e duas a retaguarda da fuselagem, um torpedo ou 2.000 kg de bombas.

Na manhã de 15 de janeiro de 1931, onze *Savoia-Marchetti S.55A* chegaram ao Rio de Janeiro, após um voo épico que cruzou todo o Oceano Atlântico, tripulados por equipagens italianas sob a liderança do General Ítalo Balbo, Ministro da Aeronáutica da Itália. No início da travessia, quatorze *S.55A* partiram de Orbetello, Itália, em 17 de dezembro de 1930, contudo, três aviões se acidentaram durante a viagem, matando suas tripulações. O governo brasileiro adquiriu as onze aeronaves em troca de café, sendo as mesmas incorporadas à Aviação Naval, onde foram distribuídas à Flotilha Mista Independente de Aviões de Patrulha, baseada no Galeão, junto com os *Martin PM* já existentes.

Outra aeronave utilizada pela Aviação Naval em 1932 foi o *Martin PM*. As séries de hidroaviões *PN* e *PM* foram desenvolvidas pela Fábrica de Aviões Navais (*Naval Aircraft Factory*) da Marinha dos EUA durante as décadas de 1920 e 1930. Projetadas como um aperfeiçoamento do aerobote britânico *Felixstowe F5L*, da Primeira Guerra Mundial, as variantes do *PN* foram construídas pelas empresas Douglas, Keystone Aircraft e Martin. O *F5L* era uma versão do *Felixstowe* britânico, construída sob licença e utilizando o motor norte-americano Liberty F5. A Fábrica de Aviões Navais, que havia construído vários *F5L* durante a Primeira Guerra Mundial, continuou o desenvolvimento do projeto, o qual foi designado *PN-5*, em 1922. Um aperfeiçoamento do modelo deu origem ao *F6L*, mais tarde designado *PN-6*. Em 1925, foi desenvolvida uma versão com novas asas, com maior seção de aerofólio. Era alimentado por motores a pistão experimentais Wright T-2, de 525 HP, e designado *PN-7*. Embora a nova asa fosse bem sucedida, os motores não eram con-

fiáveis, e o casco de madeira herdado do *F5* requeria muitos cuidados de manutenção. Como solução foi produzido o modelo *PN-8*, com casco de metal, alimentado por motores Packard de 475 HP. Mais tarde, foram construídas as versões *PN-9* e *PN-10*, mas a pouca confiabilidade dos motores levou à introdução de um novo grupo motor, resultando na produção do *PN-12*.

O *PN-12* era um biplano bimotor com asas moldadas em metal, e cobertas com tecido, com seus motores montados em naceles entre as asas. O modelo possuía uma tripulação padrão de cinco homens, mas era capaz de transportar maior quantidade de aviadores para aliviar as patrulhas com maior duração.

O *Martin PM-1* derivava da produção de *PN-12*, produzido pela *Martin*, e era equipado com dois motores Wright R-1750 Cyclone radiais, de 9 cilindros, gerando 525 HP de potência cada. O *Martin PM* atingia 184 km/h, teto de serviço de 3.300 metros e possuía um raio de ação extremamente longo, alcançando 2.100 quilômetros. Seu armamento consistia em duas metralhadoras Lewis calibre .303 polegadas, uma no nariz e outra dorsal traseira, e quatro bombas de 104 kg transportadas sob as asas. No total, 27 unidades do *Martin PM* entraram em serviço na Marinha dos EUA. No Brasil, sob a ameaça de movimentos rebeldes, o governo de Washington Luís adquiriu três hidroaviões de patrulha *Martin PM* – juntamente com os seis *Vought O2U-2A Corsair*, a fim de dotar a Aviação Naval de meios necessários para a manutenção da ordem interna no País (INSTITUTO, 1990, p. 72).

O *Vought O2-UA Corsair* era um biplano de observação e reconhecimento naval, desenvolvido pela empresa norte-americana Vought Corporation durante a década de 1920. A Marinha dos EUA encomendou dois protótipos em 1926, que foram testados e aprovados. No ano seguinte, foi contratada a aquisição dos primeiros lotes de produção. O *Corsair* era alimentado por um motor Pratt & Whitney R-1340-12 Wasp, de 400 HP, e construído com uma fuselagem de tubos de aço e asas de madeira, ambos com revestimento em tecido. Em 1927, 291 unidades da versão *O2-U* tinham sido produzidas.

Muitos *Corsair* eram hidroaviões, equipados com flutuadores Grumman.

As versões mais recentes do *Corsair* foram motorizadas com uma unidade de maior potência Pratt & Whitney R-1690-42 Hornet, radial, de 600 HP, que conferia ao avião a velocidade de 269 km/h ao nível do mar, teto de 5.670 metros e raio de ação de 1.094 quilômetros. O *Corsair* era tripulado por dois homens – piloto e observador – e armado com duas metralhadoras Browning calibre 7,62mm, uma realizando o tiro frontal e outra montada em um reparo à retaguarda do observador. Possuía capacidade para levar até 226,5 kg de bombas sob as asas.

Além da Marinha, nos EUA os *Corsair* também foram adotados pelo Corpo de Fuzileiros Navais e pela Guarda Costeira. Em março de 1929, o México adquiriu 12 aeronaves armadas *O2U-2M*, versões como motor Wasp de 400 HP, a fim de sufocar um golpe militar. Outros *Corsair* seriam exportados para a Argentina, para a China e para o Peru, que os utilizaram durante a breve guerra entre aquele país e a Colômbia, travada entre 1932 e 1933. Em 1930, a Marinha do Brasil adquiriu seis *Vought O2U-2A Corsair*, que foram organizados na 1ª Divisão de Observação (GUIMARÃES, 1932, p.54-59). Durante a Revolução de 1932, os *Corsair* da Aviação Naval, embora projetados para o reconhecimento, operaram com trem de pouso terrestre, sem os flutuadores, na função de escolta, na Frente Costeira, a partir da base de Vila Bela, e em missões conjuntas com a Aviação Militar, nas Frentes Sul e do Vale do Paraíba.

Outro tipo de aeronave utilizado pela Marinha foi o *Avro 504 N/O*, em operações na Frente do Mato Grosso. O modelo *504* foi desenvolvido pela companhia britânica Avro, e voou pela primeira vez no dia 18 de setembro de 1913, alimentado por um motor Gnome Lambda de sete cilindros rotativos de 80 HP. Projetado como avião de treinamento e recreação, o *Avro 504* era um biplano de dois lugares totalmente construído em madeira, com fuselagem de seção quadrada.

Alguns *Avro 504* foram adquiridos pelo Royal Flying Corps e pelo Royal Naval Air Service britânicos para a realização de testes e, com o início da Primeira Guerra Mun-

dial, foram levados para a França, onde foram armados e passaram a realizar missões de observação e ataque. Rapidamente obsoleto como um avião de linha de frente, em função do desenvolvimento da tecnologia aeronáutica, o *504* passou a ser utilizado como treinador, tendo sido fabricados milhares de exemplares durante a guerra, principalmente nas versões aperfeiçoadas *504J* e *504K*. Ao todo, foram produzidos, por diversos fabricantes em um período de vinte anos, cerca de 8.340 *Avro 504*, o que o tornou a aeronave mais produzida da Primeira Guerra Mundial, e uma das mais fabricadas da história.

A Marinha do Brasil adquiriu, em 1920, dezessete aeronaves *Avro 504 K*, sendo cinco equipadas com motor Gnome e as demais com motor Le Rhone Rotary, mais potente. O *Avro 504 K* foi o primeiro avião incorporado pela Aviação Naval para uso em terra. No ano de 1928, outros seis *Avro 504*, desta vez da versão *N/O*, foram comprados. Embora já estivessem completamente obsoletos em 1932, a carência de aviões levou a Marinha a armar dois *Avro 504 N/O* com metralhadoras para apoiarem as ações da Flotilha do Mato Grosso e do Destacamento Nery da Fonseca, naquela frente de combate.

AVIAÇÃO NAVAL SE ORGANIZA PARA ENFRENTAR O CONFLITO

Diferentemente do que ocorreu com o Exército, na Marinha a adesão ao movimento paulista praticamente não ocorreu, o que permitiu à força empregar todos os seus meios, pessoal e material, para o combate aos revoltosos, inclusive suas aeronaves. Para tal, apesar das dificuldades estruturais, a Aviação Naval empregou suas aeronaves mais novas e avançadas tecnologicamente, em particular os modelos *Martin PM*, *Savoia-Marchetti S.55A* e *Vought O2U-2A*, recentemente adquiridos.

A Aviação Naval operou, principalmente, na Frente Costeira, apoiando as unidades da Marinha que bloqueavam o Porto de Santos. Para tal, foi mobilizada a 1ª Divisão de Observação, composta por quatro aeronaves de reconhecimento *Vought O2U-2A Corsair*, e a Flotilha Mista

Independente de Aviões de Patrulha, contando com três aerobotes *Martin PM* e sete *Savoia-Marchetti S.55A*.

Operando inicialmente a partir da Base Aeronaval do Galeão, no Rio de Janeiro, a Aviação Naval organizou bases provisórias em Paraty e na Ilha de São Sebastião (Vila Bela), no litoral paulista. A Ilha Grande, na Baía de Angra dos Reis, também foi utilizada para apoiar a operação dos hidroaviões. No final de julho, em Vila Bela, a Aviação Naval organizou seus meios constituindo a Força da Defesa Aérea do Litoral, sob o comando do Capitão de Fragata Antônio Augusto Schorcht. Para cumprir missões de ligação, observação e reconhecimento, o componente aéreo da Marinha contava com dois *Avro 504 N/O* e doze *De Havilland DH-60 Moth*.

Na Frente Sul, aviões e pilotos da Marinha operaram conjuntamente com os do Exército no Destacamento Misto de Aviação, liderado pelo Capitão de Corveta Djalma Petit, com aviões *Vought O2U-2A Corsair*.

Foram enviados a Ladário, no Mato Grosso, dois hidroaviões *Avro 504 N/O*, a fim de proteger a base naval existente naquela localidade e os navios fluviais que operavam na bacia do Rio Paraguaí.

APOIANDO O EXÉRCITO E OS FUZILEIROS – A FRENTE DO VALE DO PARAÍBA

Os *Corsair* começaram a guerra operando a partir do Galeão, executando principalmente missões de reconhecimento armado ao longo do litoral norte do Estado de São Paulo, além de apoiar a Aviação Militar. Numa dessas missões conjuntas, realizada em 16 de julho, um *Corsair* escoltou dois aviões do Exército (um *WACO CSO* e um *Potez 25 TOE*) num voo de reconhecimento sobre a Cidade de São Paulo. Nesse mesmo dia, dois *Corsair* foram lançados sobre Resende para patrulhar aquela região.

Em 18 de julho, dois *Corsair* sobrevoavam o litoral norte, próximo à divisa dos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo, quando encontraram com um *Potez 25 TOE* paulista. A aeronave do Governo partiu em perseguição, mas acabou perdendo o *Potez* quando este se ocultou em uma nuvem.

Na região sul fluminense, uma força de fuzileiros navais desembarcou em Paraty e subiu a Serra do Mar, até ser detida por fogos de artilharia na região de Cunha. Com o objetivo de neutralizar a bateria paulista, a Aviação Naval executou um reconhecimento no dia 17 de julho, domingo, no eixo Paraty-Cunha, empregando dois *Corsair* que decolaram do Galeão. Apesar das repetidas passagens em busca da artilharia constitucionalista, os aviões da Marinha não conseguiram identificar a posição da bateria, que estava bem camuflada no terreno.

Como os Fuzileiros Navais continuavam em dificuldades no setor, no dia seguinte, saiu um novo reconhecimento para a mesma região, com ordens para atacar a artilharia paulista caso fosse encontrada. Novamente dois *Corsair* decolaram do Galeão e seguiram para a região onde suspeitavam estar a bateria. Depois de realizarem diversas tentativas infrutíferas de localizar o inimigo, os pilotos já estavam decididos a retornar à base quando avistaram uma pequena coluna de caminhões e cerca de uma centena de soldados, os quais abriram intenso fogo contra os aviões, alvejando o *Corsair* pilotado pelo Primeiro-Tenente José Khal Filho que, no entanto, mesmo avariado, conseguiu regressar ao Galeão.

Na manhã de 19 de julho, a Aviação Naval enviou, para a região de Cunha, uma Esquadilha composta por quatro *Corsair* (matrículas 1-0-2, 1-0-3, 1-0-4 e 1-0-6), sob o comando do Capitão de Corveta Djalma Petit, com a missão de eliminar, de uma vez por todas, a ameaça da artilharia paulista aos fuzileiros navais. Dividida em dois elementos de dois aviões cada, a Esquadilha realizou uma varredura do terreno e, depois de muito procurar, localizou algumas carroças na orla de um bosque. Após uma passagem baixa no local, os aviões da Marinha foram recebidos por fogo antiaéreo, o que denunciou a posição da, até então, bem camuflada posição da artilharia paulista. Realizando uma nova passagem – dessa vez atacando –, os *Corsair* lançaram suas bombas de 15 kg, provocando uma enorme explosão, seguida de arrebentamentos menores. Os aviadores navais haviam destruído a bateria que impedia o avanço dos fuzileiros montanha acima (FLORES, 1995, p. 60).

Na região de Cunha, apenas dois dias depois de a Aviação Naval destruir a artilharia que barrava o caminho dos fuzileiros, novamente dois *Corsair* tentavam localizar outra bateria de canhões que atuava no mesmo setor. Dessa vez, no entanto, os canhões paulistas foram rapidamente localizados e destruídos em um bombardeio a baixa altura (DARÓZ, 2013, p.138-139).

Com a transferência de dois *Corsair* para Vila Bela, sobram somente outros dois em condições de voo no Galeão para apoiar a Aviação Militar. À medida que ocorria o avanço legalista, os *Corsair* passaram a operar mais próximo do *front*. No final de julho, a Aviação Naval no teatro de operações do Vale do Paraíba foi reforçada com a vinda de mais um *Corsair*, deslocado de Vila Bela. Na primeira semana de agosto, os três *Corsair* já operavam a partir de Resende, reconhecendo o território inimigo e apoiando a Força Terrestre. Mas, a Frente Sul necessitava de reforços aéreos e dois desses aviões foram enviados para Faxina (atual Itapeva) no dia 12 de agosto.

AÇÕES AÉREAS LIMITADAS NA FRENTE DO MATO GROSSO

Em seu esforço revolucionário contra o Governo Provisório de Getúlio Vargas, São Paulo esperava contar com aliados importantes: Rio Grande do Sul, Minas Gerais, e até os constitucionalistas do Rio de Janeiro, dentre os quais estavam numerosos militares do Exército. O grande aliado da causa paulista, no entanto, foi o Estado de Mato Grosso, sob a influência do General Bertholdo Klinger, então comandante da Circunscrição Militar do Mato Grosso, cuja tropa aderiu, em considerável número, ao movimento.

As tropas procedentes do estado pantaneiro que deveriam realizar uma junção com as forças paulistas, no entanto, não conseguiram chegar ao destino, impedidas pelos federais nos combates de Porto Murтинho e Coxim. A luta por Porto Murтинho foi o feito mais notável dos mato-grossenses na revolução, onde ocorreram disputados combates pelo controle do porto fluvial, última esperança da entrada de recursos para São Paulo, já que o Porto de Santos encontrava-

-se bloqueado pela Marinha. Porto Murтинho permaneceu sob o controle dos revoltosos durante quase todo o desenrolar do movimento, só sendo tomado pelos governistas no dia 12 de setembro de 1932, mais de dois meses depois do início da luta.

Em sentido contrário, a Flotilha do Mato Grosso, baseada no Arsenal de Marinha de Ladário e composta pelo Monitor *Per-nambuco*, pela Canhoneira *Oiapoque* e pelo Rebocador *Voluntário*, era inteiramente fiel ao Governo Provisório. Em face do posicionamento pró-São Paulo das unidades do Exército no estado, um ataque à flotilha e ao Arsenal era esperado.

Em 1932, a Aviação Naval baseava-se quase integralmente no Rio de Janeiro, e não possuía aeronaves no Mato Grosso. Para piorar a situação, a intensidade dos combates na Frente do Vale do Paraíba não permitia o deslocamento dos aviões mais modernos para suprirem aquela frente, e a solução encontrada pela Marinha foi enviar dois hidroaviões *Avro 504N/O*, remanescentes da Primeira Guerra Mundial e já bastante obsoletos, mas ainda em serviço, armados com uma única metralhadora Vickers de 7,7 mm, para dar cobertura aérea às ações da Flotilha do Mato Grosso. Como os campos de pouso existentes mais próximos de Ladário estavam todos em poder dos revoltosos, a Marinha decidiu enviar as aeronaves por via fluvial, no longo itinerário Rio da Prata-Rio Paraguai. Devido à distância a ser percorrida, as aeronaves só chegaram a Ladário no dia 7 de setembro (LAVENERE-WANDERLEY, *Op. cit.*, p. 130-131). Os aviões cumpriram diversas missões de ligação e reconhecimento em proveito das forças governistas do Destacamento Nery da Fonseca, e em apoio à flotilha. Os *Avro* foram pilotados nessas missões pelo Capitão-Tenente Ary de Albuquerque Lima e pelo Primeiro-Tenente Carlos Alberto Huet de Oliveira Sampaio.

Sentindo a necessidade de acompanhar a movimentação das tropas constitucionalistas na região, a Marinha requisitou um *Junkers F13* da Varig³, que fazia a rota Corumbá-Campo Grande, para a tarefa de reconhecimento aéreo. Em uma dessas missões, foi identificada a aproximação de tropas constitucionalistas pela estrada de

ferro, da localidade de Porto Esperança. Ao realizar uma passagem sobre a composição, o *Junkers* foi avistado e atacado por fogo antiaéreo, retornando à Corumbá com mais de vinte perfurações de bala. Imediatamente, a Flotilha de Mato Grosso suspendeu de Ladário e rumou a pleno vapor para Porto Esperança, a fim de apoiar a defesa daquela localidade. Os combates começaram no dia 31 de julho e se estenderam até o final de agosto, com a retirada das tropas constitucionistas.

Após a retirada, o Arsenal de Marinha de Ladário recebeu um comunicado dos constitucionistas informando que as tropas federais deveriam abandonar o Arsenal, sob pena dele ser destruído pela aviação adversária. As instalações do Arsenal eram desprovidas de defesa antiaérea e os dois *Avro 504 N/O*, antiquados e obsoletos, não tinham condições de enfrentar os aviões paulistas, em especial os *Curtiss O-1E Falcon*, recentemente adquiridos, que operavam na região. Para ter alguma capacidade de defesa antiaérea, foram adaptados na Canhoneira *Oiapoque* canhões de 47mm e 57mm, em reparos para o tiro com grande elevação (MARTINS, 1985, p.137-140).

Em fins de setembro, nos últimos dias da revolução, os três *Curtiss Falcon* paulistas atacaram o Arsenal de Marinha de Ladário, lançando quatro bombas e efetuando ataques com tiros de metralhadoras contra o Rebocador *Voluntário*. Por serem presas fáceis contra os *Falcon*, os *Avro 504 N/O* não decolaram, mas a Canhoneira *Oiapoque* abriu fogo, obrigando os atacantes a se retirar (LINHARES, 1971, p.61).

BLOQUEANDO O LITORAL PAULISTA – A FRENTE COSTEIRA

Apenas um dia após a eclosão do movimento, a Marinha enviou uma força, composta pelo Cruzador *Rio Grande do Sul* e pelos Contratorpedeiros *Mato Grosso*, *Pará* e *Sergipe*, para bloquear o litoral paulista e impedir a chegada de reforços pelo mar. Para apoiar a Esquadra, a Aviação Naval enviou, dois dias depois, três *Savoia-Marchetti S-55A* (matrículas nº 1, 4 e 8) e dois *Martin PM* (matrículas 111 e 112). Todos

ficaram provisoriamente baseados nas enseadas da Ilha de São Sebastião, próximo ao vilarejo de Vila Bela (atual Ilhabela). A Marinha também tinha a intenção de enviar alguns *Corsair* para Vila Bela, mas os aviadores não confiavam muito nos seus flutuadores operando a partir das enseadas da ilha. Decidiu-se então ampliar a pequena pista de pouso próxima ao vilarejo para que os mesmos pudessem operar com trem de pouso. As obras de ampliação do campo de aviação ficaram prontas no dia 24 de julho e, de imediato, dois *Corsair* foram enviados para lá, de onde deveriam executar ações em conjunto com os hidroaviões nas ações de bloqueio e patrulha do litoral.

No dia 27 de julho, dois *Savoia-Marchetti S.55A* e um *Martin PM* decolaram da base com o objetivo de atacar as instalações da usina elétrica da Companhia Light de Cubatão, um alvo estratégico. A missão precisou ser abortada, pois um *S.55* teve uma pane no motor durante a decolagem, e o *Martin PM*, também com problemas, precisou retornar. Uma segunda tentativa foi feita no dia seguinte, com um *Martin PM* e um *S.55*, mas, ao sobrevoarem Cubatão, os alvos estavam encobertos por nuvens baixas. A usina foi finalmente atacada por um *S.55* no dia 28, perto do meio-dia, que despejou sobre ela uma bomba de 68 kg. A bomba não atingiu o alvo graças a um providencial mau tempo, que dificultou a visibilidade no momento de lançá-la, mas deixou um recado claro: Santos estava, agora, ao alcance da aviação federal.

No dia 29 de julho, foi organizada em Vila Bela, a Força da Defesa Aérea do Litoral, sob o comando do Capitão de Fragata Antônio Augusto Schorch. A unidade aérea foi estruturada da seguinte forma: Capitânia – *S.55A* nº 1; 1ª Seção – *Martin PM* nº 111 e 112; 2ª Seção – *S.55A* nº 4 e 8; 3ª Seção – *DH-60 Moth* nº 1-1-2, 1-1-6 e 1-1-10; 4ª Seção – *DH-60 Moth* nº 1-1-1, 1-1-7 e 1-1-9. Na ocasião, os *S.55A* nº 6, 10 e 11 encontravam-se em reparos no Rio de Janeiro (LINHARES, *Op. cit.*, p. 60-61). Embora fossem aviões de instrução, os *Moth* navais foram equipados com metralhadoras, cabides de bombas e rádio, e passaram a ser empregados em patrulhas de dois aviões, um com rádio e outro

com metralhadoras e bombas para atacar alvos de oportunidade que surgissem.

No último dia do mês de julho, um domingo, o *Laté 26* da companhia francesa Aéropostale, que havia sido requisitado pelos paulistas em Praia Grande, foi avistado quando voava nas imediações da Ilha de São Sebastião. Para interceptá-lo, um *Corsair* da Aviação Naval, pilotado pelo Primeiro-Tenente Apolinário Magalhães Buarque de Lima, decolou apressadamente de Vila Bela, mas não conseguiu localizar o bimotor paulista, que conseguiu esconder-se em meio às nuvens e fugir de seu caçador.

Na Frente Costeira, o mês de setembro começou intenso. As aeronaves da Marinha passaram a hostilizar a Fortaleza de Itaipu, sede do 3º Grupo de Artilharia de Costa que, sob o comando do Capitão André de Souza Braga, controlava a entrada do Porto de Santos, e defendia a cidade de um possível desembarque governista. No dia 3, uma Esquadilha composta por três *S.55A*, com a escolta de um *Corsair*, partiu de Vila Bela em direção a Santos, e mergulhou certamente sobre a fortaleza. Cinco bombas de 68 kg explodiram perto do alvo, mas não causaram nenhum dano significativo. No dia seguinte, o jornal santista *A Tribuna* noticiou o ataque:

SANTOS, 4 – Ontem, às dez horas, mais ou menos, voaram sobre o forte de Itaipu quatro aviões da ditadura, tendo deixado cair, com o intuito de atingir aquela praça de guerra, cinco bombas. Voando muito alto, para se porem a salvo da fuzilaria de terra, os aviadores ditatoriais não colimaram seus objetivos, pois quatro das bombas caíram no mato e uma na água ... matando muito peixe.

Não se verificou, no Forte de Itaipu, que é uma sentinela avançada da causa da Lei, que São Paulo e Mato Grosso defendem, nenhum estrago, pois as bombas caíram longe. A artilharia antiaérea do forte funcionou imediatamente, respondendo a altura da agressão, pondo em fuga os aviões ditatoriais. Segundo ouvimos, um dos aviões foi atingido

em uma das asas pelos disparos feitos contra eles.

A população santista, embora há muito não se tivesse assinalado a presença de aviões ditatoriais, voando sobre a cidade, não se impressionou com o acontecimento. Antes de rumarem para Itaipu, os aviões da ditadura deixaram cair sobre a cidade exemplares do *Radical*, pasquim editado pelo Clube 3 de Outubro, do Rio de Janeiro.⁴

A Aviação Naval também cumpria missões de propaganda, utilizando o expediente de lançar panfletos e jornais. Nessa mesma missão, quando a Esquadilha Naval regressava do bombardeio à fortificação, aproveitou a passagem sobre a Cidade de Santos para lançar sua carga de propaganda, no caso, exemplares do periódico governista *O Radical*. O jornal *Folha da Manhã* registrou o evento: "SANTOS, 3 (Da sucursal da *Folha da Manhã*) – Hoje, às 11 horas, três aviões da ditadura, um 'Savoia-Marchetti' e dois aparelhos de caça, evoluíram sobre a cidade, deixando cair alguns jornais do Rio, que, nada continham de extraordinário"⁵.

Dois dias depois, os mesmos três *S.55*, dessa vez escoltados por dois *Martin PM*, voltaram com carga máxima e despejaram 1.180 kg de bombas sobre o forte, operação descrita na introdução do presente artigo.

No dia 12 de setembro, o *Martin PM* nº 112 da Aviação Naval foi duramente castigado por um forte temporal, e precisou fazer um pouso forçado no mar agitado. Durante a tentativa de rebocá-lo para a base de Vila Bela, feita pelo Rebocador *Laurindo Pitta*, o hidroavião afundou na entrada do Canal de São Sebastião, em consequência de forte e inesperado temporal (LINHARES, Op. cit., p. 61).

VOANDO UM NOVO CONCEITO – A FRENTE SUL

Em agosto, com o Destacamento de Exército Leste do General Góis Monteiro tendo assumido o controle da Frente do Vale do Paraíba, finalmente o governo pode atender aos pedidos do comandante da Frente Sul, General Waldomiro Lima, que solicitava

apoio aéreo. Com o envio de novos aviões federais, as operações aéreas se intensificaram no setor, com reconhecimentos e ataques a posições paulistas. Na primeira semana de agosto, seguiram para Faxina dois *Corsair* da Marinha, sob o comando do Capitão de Corveta Djalma Petit.

Com a chegada dos dois *Corsair* da Aviação Naval à Frente Sul, e dos novos *Potez* da Aviação Militar, foi organizada, a partir do dia 10 de agosto, uma unidade aérea até então inédita no Brasil, o Destacamento Misto de Aviação, que mesclava pessoal e material tanto do Exército como da Marinha. O novo destacamento tinha como base o campo de Faxina, e permaneceu adido à 5ª Divisão de Infantaria. Contava o novo destacamento com nove oficiais e cinco praças, tendo como comandante o Capitão de Corveta Djalma Petit, da Marinha, e como subcomandante o Capitão Arquimedes Cordeiro, do Exército. O material aéreo compreendia dois caças *Vought O2U-2A Corsair* (da Marinha, matrículas 1-0-4 e 1-0-6), três *De Havilland DH-60T Moth* (da Marinha, matrículas 1-1-1, 1-1-7 e 1-1-9) e dois *Potez TOE* (do Exército).⁶ Essa reunião, pouco ortodoxa de meios, demonstra a necessidade de prestar o apoio aéreo à Frente Sul com toda a aviação que estivesse disponível, independente de sua origem. Ainda no dia seguinte à criação da nova unidade aérea, chegou à Frente Sul o *Potez TOE A-115*, transferido, diretamente, do Rio de Janeiro para Faxina.

Um terceiro *Corsair* da Aviação Naval foi designado para apoiar a Frente Sul, mas, durante o seu traslado para Faxina, foi perdido em um acidente, no dia 20 de agosto, próximo à localidade de Jacarezinho.

A estruturação desse destacamento tinha por objetivo neutralizar a ação das UAC, que operavam com grande iniciativa na Frente Sul, pois, durante o primeiro mês de luta, a maioria dos meios da Aviação Militar encontrava-se atuando na Frente do Vale do Paraíba. O destacamento realizou diversas missões de reconhecimento e ataque, inclusive o bombardeio ao campo de Itapetininga, então a base principal da Aviação Constitucionalista.

O Exército Brasileiro não realizava operações em conjunto com a Marinha desde

a Guerra da Tríplice Aliança, no século XIX. Apesar de possuírem doutrina, aeronaves e treinamento diferentes – a Aviação Militar, pertencente ao Exército, baseava-se na doutrina francesa, enquanto a Aviação Naval era organizada com base no modelo norte-americano –, os aviadores navais e militares conseguiram operar juntos eficazmente, cumprindo diversas missões de guerra (DARÓZ, 2013, p. 271). A união dos dois componentes aéreos, mais tarde, se confirmaria com a criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira, quase dez anos mais tarde, em 1941.⁷

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mesmo diante das dificuldades estruturais, a Marinha pôde empregar sua aviação de modo eficiente no combate ao movimento paulista de 1932. No esforço principal da força – o bloqueio do litoral paulista – os aviões navais prestaram um apoio efetivo às unidades navais, protegendo a Esquadra, reconhecendo, esclarecendo e observando, além de realizar ataques contra a infraestrutura em Cubatão e contra a Fortaleza de Itaipu, que dominava a entrada do Porto de Santos.

Além das operações em proveito da Esquadra, as aeronaves navais também contribuíram com a Força Terrestre e com os fuzileiros navais, atacando alvos que ameaçavam as operações e a progressão no terreno. A operação conjunta com a Aviação Militar, ocorrida na Frente Sul, foi uma experiência valiosa, que possibilitou, em perspectiva, a união das aviações na Força Aérea Brasileira nove anos mais tarde.

A renovação do acervo da Aviação Naval, realizada a partir de 1931, permitiu à Marinha voar com suas aeronaves desde o início até o fim do período em que durou a revolução, demonstrando uma boa capacidade operativa para enfrentar as forças constitucionalistas. Foram efetivamente empregados, 15 aviões, dos quais dois foram perdidos em acidentes. A participação na Revolução de 1932 renovou a Aviação Naval que participou ativamente no conflito, amadurecendo seus integrantes e demonstrando cabalmente o valor de uma Força Aero-naval para o combate moderno.

FONTES

GUIMARÃES, Protógenes. *Relatório Apresentado ao Exmo. Sr. Chefe do Governo Provisório Dr. Getúlio Dornelles Vargas pelo Contra-Almirante Ministro de Estado dos Negócios da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1931.

_____. *Relatório Apresentado ao Exmo. Sr. Chefe do Governo Provisório Dr. Getúlio Dornelles Vargas pelo Contra-Almirante Ministro de Estado dos Negócios da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1932.

Jornal *A Tribuna*, edição de 4 de setembro de 1932. Acervo Revolução de 1932. Arquivo Histórico do Exército.

Jornal *Folha da Manhã*. Edição de 4 de setembro de 1932. Acervo da Biblioteca Nacional.

BIBLIOGRAFIA

ANDRADE NETTO, Manoel Cândido. *Bastidores da Revolução Constitucionalista*. Rio de Janeiro: Estandarte, 1995.

CAPELATO, Maria Helena. *O movimento de 1932 – a causa paulista*. São Paulo: Brasiliense, 1981.

DARÓZ, Carlos Roberto Carvalho. *Um céu cinzento: a história da aviação na Revolução de 1932*. Recife: EDUFPE, 2013.

_____. *O Brasil na Primeira Guerra Mundial – a longa travessia*. São Paulo: Contexto, 2016.

FLORES, Jackson. *Aviação naval brasileira*. Rio de Janeiro: Action, 1995.

HILTON, Stanley. *1932: a guerra civil brasileira*. São Paulo: Nova Fronteira, 1982.

INSTITUTO Histórico e Cultural da Aeronáutica. *História geral da aeronáutica brasileira*. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia/INCAER, 1990.

LAVENÉRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira, 1975.

LINHARES, Antônio Pereira. *Aviação naval brasileira: 1916-1940*. Duque de Caxias: Imprensa Naval, 1971.

MARTINS, L. M. Operações – Participação da Marinha no ciclo revolucionário 1922-1938. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: SDGM, 1985. vol. V, Tomo II.

VAL, Sylvio dos Santos. A Marinha entre guerras: o esforço de reconstrução da autonomia operacional. *Revista Navigator*, Rio de Janeiro, v.9, n.17, 2013, pp.22-41.

NOTAS

¹ A 2ª Região Militar era o grande comando que enquadrava as unidades do EB no estado de São Paulo.

² O último exemplar do *Savoia-Marchetti S.55* ainda existente em todo o mundo encontra-se hoje no Brasil e é também o último hidroavião usado nas travessias transatlânticas remanescente daquele período. Trata-se do *Jahu* a aeronave utilizada por João Ribeiro de Barros para realizar a primeira travessia aérea transatlântica África-América do Sul sem escalas da história, no ano 1927. Atualmente encontra-se restaurado e em exposição no Museu Asas de um Sonho, da empresa TAM, na cidade de São Carlos-SP. É de propriedade da Fundação Santos Dumont. Lamentavelmente, devido à crise econômica, o museu encerrou suas atividades em 2016.

³ VARIG – Viação Aérea Rio-Grandense, empresa aérea comercial que operava linha na região do Mato Grosso.

⁴ Jornal *A Tribuna*, edição de 4 de setembro de 1932. Acervo Revolução de 1932. Arquivo Histórico do Exército.

⁵ Jornal *Folha da Manhã*. Edição de 4 de setembro de 1932. Acervo da Biblioteca Nacional.

⁶ O Destacamento Misto de Aviação foi criado de acordo com o publicado no item XX do Boletim Diário nº 30, de 10 de agosto de 1932, do Destacamento de Exército Sul. Acervo Revolução de 1932. Arquivo Histórico do Exército.

⁷ O Ministério da Aeronáutica foi criado pelo Decreto-Lei nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941, com a fusão da Aviação Militar e da Aviação Naval.

As transformações no sistema de ensino do Exército Brasileiro*

The transformations in the teaching system of the Brazilian Army

Fabio da Silva Pereira

Doutorando em História pela Universidade Salgado de Oliveira (Universo). Mestre em Educação Militar pelo Centro de Estudos de Pessoal e Forte Duque de Caxias (CEP/FDC - Exército Brasileiro) e Mestre em Administração Pública pela Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas da Fundação Getúlio Vargas (EBAPE/FGV); Tutor presencial de História do Brasil Colônia e de História do Brasil Império da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (Unirio).

RESUMO

Este estudo tem como objeto de pesquisa o período que compreendeu a reforma educacional militar na perspectiva inicial do projeto de Modernização do Ensino, ocorrido na segunda metade dos anos 1990 e a mudança para o modelo de Ensino por Competências, iniciado em 2012. O referencial bibliográfico e a pesquisa documental em que se apoiou centrou-se em documentos educacionais gerados no Sistema de Ensino Militar do Exército e em bibliografia especializada de autores militares e civis. O artigo pretende, a partir da revisão histórica, analisar as ações ocorridas no processo de modernização do ensino, estabelecendo elementos essenciais para a compreensão da transformação recente na educação militar terrestre.

PALAVRAS-CHAVE: Educação Militar Terrestre; Modernização do Ensino (anos 1990); Ensino por Competências

ABSTRACT

This study, whose research object the period comprising military educational reform in the initial perspective of the Education Modernization Project, in the second half of the 1990s and the change to the competences education model, started in 2012. The literature and documentary research framework focuses on educational documents generated in the Army military education system and specialized bibliography of military and civilian authors. The article aim from historical review, analyze the actions that have taken place in the education modernization process, establishing essential elements for understanding the transformation of Army military education.

KEYWORDS: Army Military Education; Education reform 1990's; Teaching competency

INTRODUÇÃO

O processo de globalização, aliado ao avanço tecnológico, tem promovido a intensificação do capitalismo e a consequente divisão social e técnica do trabalho. Com o mercado de trabalho cada vez mais organizado e especializado, toda a sociedade tem sido obrigada a

* Artigo recebido em 21 de setembro de 2016 e aprovado para publicação em 9 de outubro de 2018.

reestruturar-se, de tal maneira que estamos diante de profundas transformações.

O Exército Brasileiro (EB), sintonizado com as novas conjunturas, percebeu a inadiável necessidade de promover um processo de atualização no seu Sistema de Ensino. Essencialmente, as modificações visam aperfeiçoá-lo, para permitir-lhe fazer frente aos desafios do futuro, admitindo experimentar transições de paradigmas educacionais. Nesse sentido, foram então realizadas duas reformas, a saber: o Processo de Modernização do Ensino (PME), em 1995, e o Ensino por Competências, a partir da Portaria nº 80, do Departamento de Educação e Cultura do Exército (DECEX), de 7 de agosto de 2013.

A assinatura, pelo presidente da República, da Estratégia Nacional de Defesa (END), em dezembro de 2008, constituiu-se em marco histórico na evolução do pensamento de defesa em nosso País. A END e a Lei Nacional de Defesa, ambas atualizadas em 2012, abriram o caminho para inserir os vetores de transformação, eixos que devem orientar todas as ações relativas ao processo de transformação da Força Terrestre.

A Estratégia Nacional de Defesa pauta-se pelas seguintes diretrizes:

Dissuadir a concentração de forças hostis nas fronteiras terrestres e nos limites das águas jurisdicionais brasileiras, e impedir-lhes o uso do espaço aéreo nacional.

Para dissuadir, é preciso estar preparado para combater. A tecnologia, por mais avançada que seja, jamais será alternativa ao combate. Será sempre instrumento do combate.

[...] Rever, a partir de uma política de otimização do emprego de recursos humanos, a composição dos efetivos das três Forças, de modo a dimensioná-las para atender adequadamente ao disposto na Estratégia Nacional de Defesa.

Estruturar o potencial estratégico em torno de capacidades. Convém organizar as Forças Armadas em torno de capacidades, não em torno de inimigos especí-

ficos. O Brasil não tem inimigos no presente. Para não tê-los no futuro, é preciso preservar a paz e preparar-se para a guerra. (BRASIL, 2012, p. 3).

Esse processo tem sua origem no diagnóstico de que o Exército Brasileiro sempre necessitou acompanhar as transformações na sua estrutura de acordo com as exigências da rápida evolução da estatura político-estratégica do Brasil, que, por sua vez, caminha rapidamente para ocupar uma condição de potência mundial. Com o resultado do relatório do DECEX intitulado "Diagnóstico e perspectivas para o ano 2009", percebeu-se que o processo da modernização da Força Terrestre era incipiente e que a atual conjuntura demandaria um processo bem mais amplo de mudança: a transformação.

A partir da percepção da necessidade de se transformar o Exército Brasileiro da Era Industrial para a Era do Conhecimento, foi necessário um planejamento que determinasse um conjunto de ações estratégicas capazes de conduzir essa transformação. Coerente com essa premissa, o ProForça – um Projeto de Força – estabelece as bases para a transformação do EB, constituindo-se no seu principal projeto integrador. Os vetores propostos são, na verdade, o desdobramento de três áreas básicas: doutrina, recursos humanos e gestão.

Os Vetores de Transformação propostos são os seguintes:

- Doutrina;
- Preparo e Emprego;
- Educação e Cultura;
- Gestão de Recursos Humanos;
- Gestão Corrente e Estratégica;
- Logística; e
- Engenharia.

Reconhecidamente, a educação é a atividade destinada a produzir efeitos permanentes sobre os militares, pois visa a promover o desenvolvimento pessoal, incidindo sobre as áreas cognitiva, afetiva e psicomotora. O Exército, em sintonia com a tendência universal de transformação, tem questionado e discutido as concepções do sistema militar de ensino. Os conteúdos e os processos desenvolvidos em seus inúmeros cursos mere-

cem especial atenção na formação de militares competentes, de modo que a formação dos “oficiais do futuro”, em face das rápidas mudanças nos mais variados contextos, requerem uma dinâmica de atualização em todos os setores da atividade profissional.

Em face do exposto, a justificativa do presente trabalho residiu na necessidade de compreender o processo de transformação no Sistema de Ensino Militar da Força Terrestre para adequar o EB às mudanças, destacando as ações realizadas no Processo de Modernização do Ensino e no Processo de Ensino por Competências.

O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DO ENSINO

Ainda que o processo de transformação do Exército seja um compromisso institucional, na atualidade, é importante destacar que o desafio da transformação do ensino militar não é uma novidade. De acordo com Motta (1998, p. 59) “transformar é alterar a realidade ao mesmo tempo em que se muda a maneira de pensar; é crer no poder das ideias, nos limites da realidade e na capacidade infinita de os seres humanos buscarem novas formas de ser e de agir.”

O ensino militar do EB, cujas origens remontam ao ano de 1698, tem buscado a interação do Exército com a sociedade brasileira e com os diversos campos de expressão que configuram uma dada realidade – militar, econômica, social e política. Após a Guerra do Paraguai, os debates políticos em torno dos assuntos concernentes à Abolição dos Escravos e da República tornaram-se rotineiros e, aos poucos, adentraram às Forças Armadas. A *Revista do Exército Brasileiro*, de cunho doutrinário, criada em 1882, e *A Defesa Nacional*, criada em 1913, tinham como finalidade expressar o pensamento dos militares sobre assuntos de sua área técnica profissional.

Além disso, contemplaram assuntos referentes à necessária modernização, ao comparar o Exército nacional aos outros Exércitos, especialmente ao alemão, e a clamar pela reformulação das Forças Militares. No início do século XX, “a educação era a chave da disciplina e do desempenho dos oficiais”

(MCCANN, 2007, p. 314). Nesse sentido, o General Tasso Fragoso recomendou que “se houvesse verba, o Exército construísse uma escola nos moldes da Academia Militar dos Estados Unidos, de West Point, como a República Argentina estava fazendo”.

Adicionalmente, o mesmo autor abordou que as disposições curriculares “com poucas exceções” buscavam retirar o “tom livresco e desligado dos objetivos traçados” (idem, p. 315).

Era linguagem nova, no ambiente do Exército. Era bandeira desfraldada em prol de instituições militares renovadas e modernas, e empunhada, não de cima para baixo, por generais ou ministros, mas por oficiais ainda nos primeiros postos. De início, meramente formuladora e até otimista, não atendida, essa linguagem; com o tempo, passou a resmungona, ácida, e esforçando-se embora por situar-se em campo politicamente neutro, na verdade acabou descrendo de qualquer ação do Império, e sensível ao aceno de abolicionistas e republicanos (MOTTA, 1998, p.149).

Outro momento importante na história da educação no Exército foi a ação da Missão Militar Francesa (MMF), entre 1920 e 1940, sendo um dos canais que possibilitou o fervilhar das ideias europeias no centro das escolas militares. Essa influência foi materializada, em parte, pelo material didático escolar na forma de exemplares europeus, principalmente franceses.

A missão chegou ao Brasil em 1920 e foi chefiada pelo General Maurice Gustave Gamelin¹ e integrada por 20 oficiais, que ministravam instruções “para oficiais brasileiros selecionados que haviam concluído o curso da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (EsAO) ou da Escola de Estado-Maior” (MCCANN, 2007, p. 317). O objetivo era pôr fim à confusão causada pelo uso de diferentes regulamentos e métodos, pois alguns militares receberam influências da Alemanha, outros receberam influências da Missão Indígena², dentre outras contribuições das distintas unidades.

No período posterior à Segunda Guerra Mundial, as principais potências científicas mundiais, lideradas pelos Estados Unidos, emergiram com políticas baseadas em uma visão amplamente aceita do papel da ciência

cia básica na inovação tecnológica. Tal proposta disseminou com êxito nos países vencedores, sobretudo nos Estados Unidos, o modelo linear de inovação, divulgado ainda em 1945 pelo Escritório de Pesquisa Científica e Desenvolvimento.

Durante o período dos governos militares, entre 1964 e 1985, a pedagogia que supervalorizava os métodos e as técnicas de ensino como fator determinante no sucesso da aprendizagem (daí o termo tecnicismo) foi definida como política educacional, sob a influência de organismos internacionais, em especial, americanos, materializada sob a forma dos acordos do MEC/USAID³. O ensino apostilado, por oferecer os conteúdos resumidos e reescritos, serviu, naquela conjuntura, ao ensino fragmentado e aligeirado, visando preparar uma grande massa de trabalhadores nas indústrias instaladas, sobretudo, nas regiões Sul e Sudeste do País. Com base em estudos relativos à rede urbana brasileira, formulou-se uma estratégia espacial de desenvolvimento urbano, inscrita no contexto mais amplo da política de desenvolvimento econômico regional (DUQUE BRASIL e CARNEIRO, 2009, p.17).

Durante a era tecnicista, "vivíamos em um ambiente em que a educação, a tecnologia e os valores aceitos indicavam os padrões de comportamentos desejáveis e que deveriam ser aprendidos de uma vez para sempre" (DEP, 1994a, p. 4). As crescentes transformações e crises que ocorrem no mundo globalizado exigem uma nova educação que responda às necessidades das sociedades contemporâneas. No caso específico da Educação Militar, esta deve ser propiciada pelo alargamento dos conhecimentos em sentido amplo, o que envolve a cultura numa construção que privilegie a formação do "homem do futuro" que o Estado necessita com vistas à defesa do País.

Na era do conhecimento movida por mudanças aceleradas, essa necessidade de comunicação e de interação entre os grupos e os ambientes que os delimitam e os sustentam é vital para a permanência e para o desenvolvimento desses sistemas. A atividade educacional é o mecanismo mais valioso para possibilitar essa troca, essa sintonia (DEP, 1994a, p. 20).

É necessário entender que as novas tecnologias aplicadas à comunicação e ao tratamento da informação produzem diretamente consequências em nível organizacional e individual, gerando outros tipos de transformações. Desse modo, é necessário compreender que a rapidez com que as informações são processadas, difundidas e recuperadas cria novas necessidades individuais e organizacionais, exige novos comportamentos e estabelece uma nova realidade em que o tempo e o espaço são "encurtados". As variantes determinantes e propulsoras do processo de modernização não se encerram exclusivamente entre os atores envolvidos, pois a volatilidade, a incerteza, a complexidade e a ambiguidade estão definindo o ambiente em que as ações se desenvolverão no futuro.

Isto porque antes os manuais representavam unicamente a "última palavra" em um determinado assunto de natureza militar. Porém, com a demora na confecção desses livros didáticos e a evolução tecnológica nos assuntos de Defesa, ficaria inviável a adoção desse planejamento antigo, necessitando, portanto, de compartilhar os conhecimentos e as experiências nas oportunidades em que a Instituição teria maior disponibilidade, como, por exemplo, as escolas de aperfeiçoamento. Nesse escopo, o Exército Brasileiro implantou uma nova sistemática que direcionasse o ensino militar para compartilhar informações que começaram a entrar nas escolas castrenses em escala exponencial.

Os impulsos que passaram a colocar o homem na "era do conhecimento", de acordo com a visão institucional, estão relacionados aos seguintes elementos:

- A aplicação continuada de expressivos recursos na área da pesquisa como decorrência do desenvolvimento econômico e industrial, que por sua vez passaram a exigir novas formas de produção e de gerenciamento;
- Os avanços da microeletrônica, desencadeantes de novas tecnologias da informação e comunicação;
- O surgimento de novas estruturas e mecanismos voltados à produção e à difusão do conhecimento, tais como grandes

laboratórios e centros de pesquisas ligados a empresas e indústrias, além de grandes bibliotecas virtuais;

– A associação da universidade com empresas, com o objetivo de preparar recursos humanos para realizar pesquisas no interesse da produção;

– A criação de grandes redes no setor de comunicação, permitindo a rápida difusão da informação; e

– O desenvolvimento dos meios de comunicação e a utilização progressiva da informática em todos os setores da atividade humana (DEP, 1994a, p. 2).

Com o objetivo de estabelecer os fundamentos de uma Política Educacional para o Exército no ano 2000, o Estado-Maior do Exército (EME) organizou, em 1994, um seminário que contou com a participação de especialistas de renome nacional e representantes de Exércitos de nações amigas. Como desdobramento da iniciativa do EME, o Curso de Política, Estratégia e Alta Administração do Exército (CPEAEx), após analisar as conclusões desse seminário, apresentou um conjunto de sugestões tendo em vista a elaboração de diretrizes para o ensino no EB, capazes de orientar o funcionamento do sistema, atento às exigências previsíveis a longo prazo.

As análises e as avaliações decorrentes dos diagnósticos realizados permitiram configurar algumas tendências indiscutíveis e suas consequências nessa área: rever as pertinências das cargas horárias; adotar estratégias que incentivem o autoaperfeiçoamento; desenvolver no aluno mecanismos de adaptação; e estabelecer técnicas e procedimentos que permitam a rápida integração dos currículos (DEP, 1995, p. 2).

Esse processo culminou com a criação do Grupo de Trabalho para a Modernização do Ensino no EB (GTEME), de acordo com Portaria nº 26, de 6 de setembro de 1995. A estrutura do grupo possuía a seguinte organização, conforme o quadro a seguir:

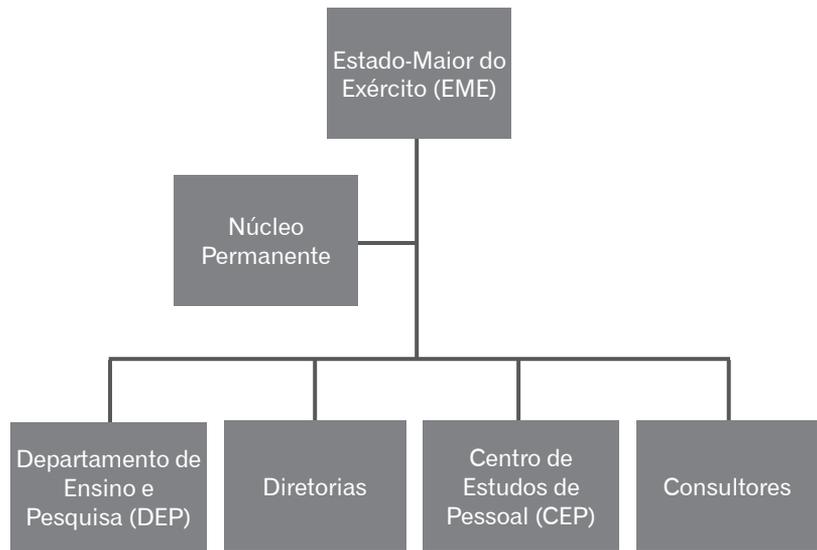


Figura 1 – Organização do Grupo de Trabalho para a Modernização do Ensino
Fonte: Portaria nº 26 – DEP, de 6 de setembro de 1995.

A conclusão dos trabalhos do GTEME sobre o processo de modernização do ensino foi que a ação pedagógica deve ser vista como ação capaz de garantir a fidelidade aos valores institucionais como a lealdade, a coragem, o patriotismo, a probidade e o cumprimento do dever e os pressupostos básicos da hierarquia e da disciplina.

O ex-Ministro do Exército, General Gleuber Vieira⁴, em entrevista à *Revista do Exército Brasileiro* sobre o Processo de Modernização do Ensino Militar, afirmou que:

Inicialmente, é necessário entender como modernização do Sistema de Ensino do Exército, o processo contínuo de adoção de novo enfoque pedagógico. Segundo esse modelo que se quer adotar, a escola já não pretende ensinar tudo. Seleciona um núcleo de conhecimentos básicos para ministrar a seus alunos. Esses devem participar ativamente do processo ensino-apren-

dizagem, experimentando, pesquisando e trabalhando em grupo, explorando a dúvida e o erro, manifestando seus talentos, usando das técnicas disponíveis na busca e seleção do conhecimento que constroem. Busca-se o sentido holístico da educação do militar, para que ele se capacite a manipular modelos e interaja com a sociedade a que pertence. Deve ser flexível e adaptável às novas gerações de tecnologias (VIEIRA, 1999, p. 5-6).

De acordo com essa linha de raciocínio, o Sistema de Ensino Militar deve continuar qualificando recursos humanos que permitam manter a eficiência do Exército e a projetar as suas necessidades, sua configuração e os seus possíveis empregos para além do início deste milênio. Essa capacidade de reajustamento, de readaptação, de renovação é que tem dado vitalidade e aperfeiçoado o Sistema de Ensino Militar. Por exemplo, um curso de graduação ou de formação tem uma perspectiva de tempo mais ampla do que programas educacionais que pretendam a capacitação para os exercícios de atividades específicas e delimitadas.

O que ocorre, nessa nossa era, é que o futuro está contido em um quadro de mudanças aceleradas, em que os conhecimentos, as tecnologias, os padrões de comportamentos, individuais e organizacionais, tornam-se, rapidamente, obsoletos e superados como mecanismos de adaptação do homem ao seu ambiente, conforme descreve Luchetti:

O processo de atualização entendido como uma constante procura pela adequação aos tempos atuais, desenvolvido ao longo do tempo e acompanhado do uso de inovações, como meios necessários, vem sendo adotado e conquistado, paulatinamente, desde a instituição da sociedade civil como elemento impulsionador e garantidor da sobrevivência do homem. Viver socialmente pressupõe o constante aprimoramento das relações humanas, como, também, a admissão de mudanças impulsionadas pelo próprio dever histórico, entendendo que a sociedade não

se desenvolve na linearidade dos fatos, no estilo mecânico, mas num ambiente de sinergia e de incessantes trocas e conflitos (LUCHETTI, 2006, p. 96-97).

Desse modo, o saber, as habilidades e as atitudes atualmente aceitas têm um alcance limitado no tempo e não podem ser prognosticadas com um grau relativo de certeza, que permite elaborar um programa educacional (DEP, 1994a, p. 12). Isso motivou a necessidade da verificação situacional da Educação Militar perante a transformação em curso.

O resultado do reconhecimento empreendido pelo DEP apontou para uma série de necessidades para atualizar o Sistema de Ensino Militar, tais como, entre as demais metas, destacam-se: a reformulação de currículos, o estudo e a promoção dos trabalhos em grupo e a necessidade do aperfeiçoamento do sistema de avaliação da aprendizagem nos cursos do EB.

O desempenho escolar do militar pode ser dividido em três áreas: cognitiva, psicomotora e afetiva. A área cognitiva abrange as habilidades mentais (conhecimentos) e a área psicomotora compreende as habilidades motoras (destrezas e habilidades); sendo que ambas têm como objetivo principal o desempenho individual.

Apesar de estar o processo avaliativo baseado numa estrutura tríplice, a avaliação formativa do componente afetivo não trouxe os resultados esperados pela caserna, fruto da valorização excessiva do nível cognitivo em detrimento dos demais.

Diante do exposto, no contexto do PME, a área afetiva ganha destaque pelo fato de envolver não apenas os conhecimentos do militar, apontando assim para a importância da sua subjetividade, de suas atitudes e valores. Não se trata apenas das ideias, mas também das ligações e dos interesses de cada militar expressos nas relações com chefes, companheiros e subordinados.

No caso específico da Educação Militar, as decisões a respeito das mudanças que deveriam ser efetivadas, em todas as escolas que compõem o Sistema Militar de Ensino, foram consubstanciadas em um documento conhecido como Fundamentos para

a Modernização do Ensino, elaborado por um grupo de estudos, em 1996.

O referido documento teve como objetivos sistematizar o diagnóstico do Sistema de Ensino Militar da Linha Bélico e propor ações a realizar para aperfeiçoar e modernizar o sistema.

No referido diagnóstico, verificou-se que:

O Sistema de Ensino do Exército, tradicionalmente, tem demonstrado capacidade de ajustamento às exigências próprias de cada momento histórico. É comprovadamente sério, organizado, experiente, normalizado, validado e respeitado. Carece, contudo, de aperfeiçoamentos que lhe permitam fazer frente, em melhores condições, aos desafios do futuro, no qual, mais do que nunca, a educação exercerá papel preponderante para o desenvolvimento integral do homem, elemento-chave da Instituição (DEP, 1996, p.2).

Além disso, as conclusões contidas em outros documentos do DEP, intitulados “Política Educacional para o Exército Brasileiro no Ano 2000” e “Política Educacional”, elaborados, respectivamente, pelo Estado-Maior do Exército e pela Escola de Comando e Estado-Maior do Exército apontaram para a necessidade de redimensionamento do perfil do militar profissional, tendo em vista os desafios esperados para os primeiros anos do século XXI.

Por fim, o diagnóstico oferecido na conclusão dos trabalhos do GTEME pode ser resumido em múltiplas áreas críticas e suas estratégias para reverter a obsolescência do sistema de avaliação da aprendizagem do ensino militar, conforme quadro ao lado:

Em suma, podemos afirmar que o processo de modernização foi desencadeado pelos seguintes fatores:

- alterações profundas na estrutura do conhecimento disponível e nos processos de ensino e aprendizagem decorrentes de mudanças nos modelos de pensamentos, de memória e de atenção;
- aparecimento de novas estratégias de aprendizagem, em que as limitações de tempo e espaço podem ser superadas graças aos recursos disponíveis na sociedade informatizada. Nesse contexto, o acesso ao conhecimento em qualquer lugar e tempo torna-se exequível, contornando-se, portanto, a contingência geográfica e temporal da educação tradicional;
- o conhecimento reveste-se de um caráter mais interdisciplinar, com a integração de diversas áreas; e
- a distinção entre a educação sistemática e a assistemática está desaparecendo, em razão de novas tecnologias de difusão do conhecimento (DEP a, 1994, p.5).

Áreas Críticas	Estratégias Apontadas
Legislação de ensino	Atualizar a Legislação (isso ocorreu em 1999, com a promulgação da Lei de Ensino do Exército); Medidas no sentido de obter o reconhecimento da AMAN, como um instituto com a competência de oferecer créditos ou mesmo graduações em determinadas áreas de atividades.
Currículos	A reformulação curricular dos cursos na Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN), de maneira a identificar-se qual o conteúdo dessa formação geral, que simultaneamente, deve atender a duas exigências: constituir-se em uma base de formação acadêmica ao militar e possibilitar, pela sua configuração, o cumprimento de requisitos a graduação em algum (ns) setor (es) de atividades não propriamente militar.
Sistema de avaliação	Avaliar o componente afetivo (o conteúdo atitudinal, grifo nosso), deixando de privilegiar somente os componentes cognitivo e psicomotor.

Quadro 1 – Áreas críticas e as estratégias apontadas pelo GTEME
Fonte: DEP (1994, p.32-33) e DEP (1996a, p.9; 21-23). Adaptação do autor

Como conclusão, o grupo de estudos optou por redefinir o sistema de avaliação da aprendizagem. Ao grupo coube analisar as consequências para o processo educacional, do emprego dos resultados de avaliação de aprendizagem para fins classificatórios.

Nessa análise, a atenção foi direcionada aos efeitos que a competição exagerada acarreta para o rendimento do processo ensino-aprendizagem, bem como os reflexos indesejáveis do incentivo excessivo das matérias classificatórias em detrimento das demais disciplinas curriculares. Os resultados das provas e os conteúdos conceituais implicam diretamente na ordem de classificação dos alunos, de modo que a redefinição do modelo de avaliação ainda representa um dilema a ser superado.

O ENSINO POR COMPETÊNCIAS

A rede mundial de computadores tornou o acesso quase instantâneo às informações, fato este que permitiu com que os países e suas instituições pudessem se comunicar sob os vários enfoques e numa velocidade sem precedentes, quebrando de certa forma o paradigma weberiano da rígida estrutura hierárquica imposta pelo organograma. A denominada inclusão digital tem sido considerada responsável pelo *empowerment* nas dimensões pessoal e coletiva, tanto no que diz respeito aos processos cognitivos, como àqueles relacionados ao desenvolvimento social e econômico (DURAN, 2008, p.11). Em consequência do advento dos novos recursos informacionais, coloca-se um novo desafio à formação do trabalhador dotado de um perfil mais flexível, multifuncional, polivalente. Como resultado, o trabalhador da era industrial ingressa na era do conhecimento através das novas tecnologias.

O fluxo imenso de informações disponíveis em tempo real impele o cidadão do século XXI a desenvolver habilidades, conhecimentos e atributos especiais para atuar produtivamente nessa realidade. Por outro lado, as organizações terão de ser mais abertas e flexíveis para serem efetivas para continuarem a ser o fundamento básico da estabilidade, nessa era de rápidas mudanças.

Nesse escopo, o EB, por se tratar de uma instituição em contato com a realidade e com os anseios da sociedade brasileira, não pode desconhecer as características peculiares do mundo globalizado. Do mesmo modo, não pode desconhecer o *estado da arte* das atividades militares, as grandes correntes de pensamento político internacional e nem tampouco as questões envolvidas no debate sobre o poder em nível internacional.

A esse respeito, Mattelart destaca que:

A força pura torna-se obsoleta diante dos problemas complexos das sociedades contemporâneas. A "diplomacia das redes" "substitui" a "diplomacia dos canhões". A nova situação tecnoeletrônica (*sic*) força a definição do caráter que as relações que os Estados Unidos mantêm com o resto do mundo (especialmente após a queda do regime socialista soviético, no início dos anos 1990, grifo nosso). Os termos imperialismo e *Pax americana* não conseguem dar conta das novas relações "complexas, íntimas e porosas" e de uma influência "quase invisível".

[...] Como a revolução tecnocientífica *made in USA* cativa a imaginação de toda a humanidade, é inevitável que ela conduza as nações menos avançadas a alinhar-se a esse polo inovador e que as incite a imitá-la, tomando emprestados os seus métodos, as suas técnicas e práticas de organização (MATTELART, 2001, p.99).

Diante dos novos desafios do mundo globalizado, o Exército Brasileiro está em processo de implementação do Ensino por Competências desde 2010, com a efetivação da nova proposta a partir do início de 2012, iniciando-se pela Escola Preparatória de Cadetes do Exército (EsPCEX). Essas transformações significativas estão em curso, com a determinação de mudança da construção curricular do modelo por objetivos para o modelo por competências e a consequente estruturação de perfis profissiográficos e mapas funcionais, tanto para o Ensino Médio quanto para o Ensino Superior, em seus estabelecimentos de ensino.

O ensino por objetivos, apesar da tentativa de alterar o caminho em direção à integração das disciplinas e da observação do componente afetivo, esta última não era feita de forma integrada com a área cognitiva. Isto ocorria devido ao fato de os exercícios não terem sido abordados de forma contextualizada por meio de situações-problema. Como resultado da ênfase no conteúdo em detrimento da área afetiva, “as escolas se reduziram a um simples instrumento de transmissão de necessidades que surgem no caminho em direção ao aperfeiçoamento” (ZABALA e ARNAU, 2010, p. 20).

Os alunos ainda não conseguiram ser avaliados de forma efetiva quanto às suas atitudes, diferenciando o “saber fazer” do “ser”⁵. Isto significa que em uma situação em que se exija a conduta do discente em uma situação hipotética somente a parte teórica é avaliada, conduzindo, por um lado, o aluno à memorização dos conteúdos em tempo reduzido, voltando ao modelo seletivo da escola tradicional. Por outro lado, as suas estratégias, suas habilidades e seus valores são colocados em segundo plano.

Quando falamos em educação centrada no professor, falamos de uma educação na concepção “bancária”. Para Paulo Freire, trata-se de conceber a educação como o ato de depositar, de transferir, de forma vertical e descendente, os valores e os conhecimentos, tornando o aluno um receptor passivo de informações, sistematicamente reproduzidos nas avaliações e nas aulas. Isso retira do aluno a opção de pensar o assunto e vai de encontro à formação do cidadão crítico-reflexivo. Nesse sentido, o autor afirma que: “É pensando criticamente a prática de hoje ou de ontem é que se pode melhorar a próxima prática” (FREIRE, 1996). Completando a fala do autor, esse pensamento deve basear-se nos saberes da docência: saberes pedagógicos, saberes específicos e as experiências. Não se trata aqui de abandonar a utilização da técnica na prática docente, mas, com certeza, haverá momentos na sala de aula em que o professor estará em situações conflitantes e ele não deverá pautar-se apenas nos critérios técnicos pré-estabelecidos.

Essa mudança de paradigma de ensino é uma evolução na maneira de pensar

a educação, sendo alternativa a um modelo baseado numa concepção da aprendizagem organizada sobre conteúdos disciplinares, para uma educação que visa a formação para o desenvolvimento de competências, capacidades e habilidades do aluno para poder lidar com os desafios e possibilidades da vida cotidiana, destacando-se as situações-problema próprias da atividade profissional.

A noção de competência permite colocar, de forma mais consistente, a questão da aprendizagem e do saber que nos faz agir e de que forma aprendemos e como conseguimos reinvestir o aprendido em novas situações, ou seja, como transferimos ou mobilizamos conhecimentos para diversas situações da vida (PERRENOUD, 2002). O autor constrói sua argumentação, ainda, em favor do ensino e da avaliação com referência a competências e habilidades, partindo do princípio de que as atuais avaliações escolares são ambíguas, unívocas, subjetivamente centradas nos juízos de valor dos professores e pouco capazes de contribuir “para a regulação das aprendizagens no sentido dos domínios (ou competências) visados” (PERRENOUD, 1999, p. 77).

As normas do EB sobre Ensino por Competências (IREC - EB60-IR-05.008) também proporciona contribuições no sentido de se compreender melhor o processo de aprendizagem:

Art. 20. A aprendizagem de uma pessoa depende do contexto sociocultural no qual ela se encontra inserida.

Art. 21. O indivíduo constrói suas capacidades e conduta moral, internalizando de modo pessoal os produtos da cultura.

Art. 22. O indivíduo aprende quando:

I - relaciona os dados novos aos seus conhecimentos prévios;

II - relaciona as partes com um todo;

III - interage com outras pessoas por meio do contato direto ou por meio dos produtos culturais, tais como os textos escritos, as mídias, músicas, dentre outros, que internaliza;

IV – desenvolve, no plano psíquico, de modo pessoal os aspectos cognitivos, atitudinais e valorativos que estão presentes na cultura;

V – se confronta com aspectos desconhecidos sobre algo, pois estes desencadeiam o aperfeiçoamento dos seus conhecimentos, capacidades, atitudes e valores; e

VI – está motivado para tal (DECEX, 2013, p. 12-13).

De acordo com Zabala e Arnau (2010), o ensino por competências, por sua vez, busca integrar as três categorias de aprendizagem sendo conceitual (saber), procedimental (saber fazer) e atitudinal (ser). Para alcançar essa meta, situações complexas e mais amplas precisam ser apresentadas nas quais a conduta é transferível para resolver problemas modulares, envolvendo várias disciplinas. Isso ganha sentido quando avaliamos um projeto que envolve várias disciplinas e o seu resultado depende do trabalho em diferentes ramos do conhecimento, além da postura compatível com o nível da apresentação. Os trabalhos requeridos cada vez mais assumem a forma de projetos, sejam eles estratégicos ou simples, oferecendo uma tônica pragmática e cobrando uma relação de confiança maior entre os chefes e seus subordinados. Em um ambiente complexo, nem sempre aquela resposta contida no manual ou apostila vai servir para resolver todas as questões práticas. Um exemplo disso está nos novos manuais doutrinários, onde a gama de missões subsidiárias que o EB deve cumprir, tais como as Operações de Garantia da Lei e da Ordem, Operações de Pacificação e as Operações de Paz da ONU exigem treinamentos, pessoal e material diferente daquela doutrina dos manuais do V Exército de Campanha⁶, cujo foco era a guerra expedicionária contra uma força opoente externa.

Le Boterf (*apud* ZABALA e ARNAU, 2010, p. 30), enfatiza que “a competência é a sequência de ações que combina diversos conhecimentos, um esquema operativo transferível a uma família de situações (...), resultado de uma combinação relacionada a vários recursos”. Ou seja, a competência

pertence à ordem da mobilização de recursos, como conhecimentos, habilidades, capacidades, atitudes, valores etc.

Segundo Perrenoud (*apud* MACHADO, 2002, p.143), “não existe uma competência sem a referência a um contexto no qual ela se materializa: a competência sempre tem âmbito, o que nos faz considerar bastante natural uma expressão como ‘Isto não é da minha competência.’” Machado ainda nos diz que “uma competência está sempre associada a uma mobilização de saberes. Não é um conhecimento ‘acumulado’, mas a ‘virtualização’ de uma ação, a capacidade de recorrer ao que se sabe para realizar o que se deseja o que se projeta.” (PERRENOUD, 2002, p.145). Existe outra característica importante do conhecimento, que está relacionada às ideias de competências e mobilização de saberes, vinculada diretamente com as experiências pessoais, que é a dimensão tácita do conhecimento, ou seja, aquilo que está implícito no conhecimento e que não se consegue traduzir em palavras, ou tornar explícito de alguma forma.

Mas, afinal, o que se pretende com a introdução desta nova maneira de ensinar e avaliar relacionada a competências e habilidades?

A tarefa fundamental do professor, portanto, é semear desejos, estimular projetos, consolidar uma arquitetura de valores que sustentem e, sobretudo, fazer com que os alunos saibam articular seus projetos pessoais com a coletividade na qual se inserem, sabendo pedir junto com os outros, sendo, portanto, componentes (PERRENOUD *apud* MACHADO, 2002, p.154). O ensino por competências coloca em destaque o aprender de maneira significativa, atribuindo sentido ao que se aprende. “Não é suficiente saber ou dominar uma técnica, nem é suficiente sua compreensão e sua funcionalidade, é necessário que o que se aprende sirva para poder agir de forma eficiente e determinada diante de uma situação real” (ZABALA, 2010, p.10).

Na perspectiva de Ramos (2001), é por essa razão que a pedagogia e a avaliação com referência a competências e habilidades se voltam para o sucesso dos programas de formação, mas no sentido de levar

os alunos a: saber agir e reagir adequadamente; saber combinar e mobilizar recursos; saber transladar; saber aprender e saber aprender a aprender e saber se engajar. A redução do campo de ensino e aprendizagem é, portanto, acentuada.

Assim, compreende-se que os conhecimentos não são saberes cristalizados e acumulados como verdades únicas e absolutas, já que se apresentam como capacidade de pensar e atuar com conceitos ou formas do pensamento, procedimentos mentais pelos quais o sujeito lida com o mundo. Shemes (2008) afirma que o professor, como mediador, deve levar seus alunos a construir e elaborar a ideia do objeto e formular o conceito. Ressalta, ainda, que a função social da escola é oportunizar a apropriação e elaboração de conceitos científicos como meio de exercício da cidadania e que se deve levar em consideração o contexto das relações sociais, o sujeito com a natureza e com o universo social. Entende-se aqui, que é por meio da educação que o sujeito atuará na consecução da transformação social.

A construção do conhecimento é um processo que ocorre única e exclusivamente no sujeito e nos sujeitos em relação. O professor é o mediador, que leva seus alunos a construir e elaborar a ideia do objeto e a formular o conceito, por meio da palavra e pela materialidade dos símbolos e signos. De acordo com o referido autor, o conceito é uma representação, uma ideia, que necessita de assuntos específicos, relacionados ao conhecimento teórico, que se incrementa pelas informações e podem ajudar o aluno na construção de outras representações. As representações (conceito/conteúdos) são sempre construídas e o professor tem um papel importante na construção pessoal das representações de seus alunos.

O trabalho docente, dentro da perspectiva do ensino por competências, traz as metodologias ativas como estratégias importantes nesse processo. Aqui, o professor tem o papel de mediador, que ajuda a organizar e pensar as atividades direcionadas à aprendizagem, por meio de construção e elaboração contínua. Portanto, infere-se que as metodologias desempenham um importante papel no processo de formação das competências.

O ensino por competências passa por adaptação de programas curriculares, subordinando os conteúdos às competências que levam a um saber complexo e integrador, supondo o conhecimento como compreensão e capacidade de aplicação na resolução de problemas reais. Passa-se de uma concepção puramente cognitivista para a concepção construtivista de aprendizagem.

Das informações descritas, podemos inferir que o processo de Modernização do Ensino Militar Terrestre obedeceu às necessidades da formação e de aperfeiçoamento em conformidade com os novos paradigmas emergentes. Na primeira metade dos anos 2000 surgiu a necessidade de as instituições castrenses promoverem condições propícias ao desenvolvimento de seus alunos. Para além do foco cognitivo propriamente dito, passaram a ser valorizadas as habilidades e, sobretudo, as atitudes e os valores morais inerentes à formação militar, visando preparar o combatente do século XXI diante de um novo cenário.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer dos últimos vinte anos, o processo de transformação do ensino militar castrense assumiu maior relevo face às necessidades impostas pela era do conhecimento. Os órgãos de direção geral e setorial do Exército Brasileiro, em um claro esforço no sentido de pensar a educação para o futuro, buscaram a excelência no compartilhamento dos valores institucionais e os resultados de alto desempenho técnico profissional.

O militar do século XXI deve ser capaz de resolver as mais variadas situações em um ambiente complexo. Ao contribuir para essa transformação, os conhecimentos, integrados às habilidades e as atitudes, representam a principal riqueza do oficial combatente do EB. No mesmo sentido, as inovações tecnológicas nos remetem para uma gestão de pessoas em que a instituição possa conhecer o seu pessoal de forma cada vez mais precisa, contextualizando os seus desafios, estudando e orientando em tempo real o perfil de seus integrantes, com a finalidade de atender às peculiaridades futuras exigidas em amplo espectro.

Porém, esse caminho para a transformação educacional da Força Terrestre revelou-se desafiador. Observamos no referencial teórico e na documentação disponível que na história do ensino militar o Exército Brasileiro buscou a modernização desde os seus primórdios e que o processo de modernização do ensino ocorrido nos anos 1990 foi mais um capítulo dessa enorme saga.

A mudança proposta do ensino por objetivos foi despertar a necessidade de estimular os militares na procura por novas informações e soluções nesse ambiente cada vez mais complexo e incerto. A reflexão em torno do processo de avaliação ganhou de importância nesse contexto, porque além do saber inerente ao ensino tradicional e do "saber fazer", o paradigma nesse momento de transição das escolas para o novo modelo de ensino por competências busca o ser, ou seja, o militar, sabedor de sua função técnica, mobiliza o conhecimento e, sobretudo a vontade de contribuir com a instituição, internalizando os valores esperados pelo EB de espírito de corpo, de patriotismo e do incesante aprimoramento técnico-profissional.

Dessa forma, a valorização do aspecto atitudinal dá relevo à importância dos Gru-

pos de Trabalho na transição do ensino por objetivos para o modelo de ensino por competências. A análise e a implantação de medidas que agregam e fortalecem os valores esperados pela força terrestre depende, acima de tudo, dos atores envolvidos nesse processo colaborativo, por meio de uma equipe multidisciplinar. A integração das atitudes e valores institucionais aos militares nos estabelecimentos de ensino do Exército Brasileiro fortalece o elo que permeia o processo de formação dos futuros líderes militares da Força Terrestre.

Por fim, o embasamento teórico e institucional da equipe pedagógica escolar e o seu correspondente emprego e acompanhamento da construção curricular e a constante avaliação dos resultados viabilizaram a transição do Processo de Modernização do Ensino para o Ensino por Competências. Assim, os procedimentos da coleta das informações, o seu processamento e realimentação do Sistema de Ensino, ajudados pela tecnologia da informação, colaboram para evidenciar a percepção dos valores e o papel das atitudes na constante transformação dos futuros comandantes e assessores militares.

REFERÊNCIAS

_____. Ministério da Defesa. Exército Brasileiro. *Estratégia Nacional de Defesa (2012)*. Disponível em: <http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/end.pdf>. Acesso em 27 jun.2016.

_____. Ministério da Defesa. Exército Brasileiro. Departamento de Ensino e Pesquisa (DEP). *A Política Educacional para o Exército Brasileiro ano 2000 – Fundamentos (Doc 3)*. Rio de Janeiro: DEP, 1994a. Disponível em: <http://www.decex.ensino.eb.br/port_/leg_ensino/8_outras/a_memoria_moderniz_ensino/3_politica_EducacionalparaAno2000_1994.pdf>. Acesso em 19 maio 2015.

_____. Ministério da Defesa. Exército Brasileiro. DEP. *Fundamentos para a Modernização do Ensino - Grupo de trabalho para o estudo da modernização do ensino GTEME (Doc 6)*. Rio de Janeiro: DEP, 1996. Disponível em: <http://www.decex.ensino.eb.br/port_/leg_ensino/8_outras/a_memoria_moderniz_ensino/6_doc49_15Jul1996_FundamentosModernizEns_GTEME.pdf>. Acesso em 25 maio 2015.

_____. Ministério da Defesa. Exército Brasileiro. DEP. *Portaria 25, 26 e 27 de 06 de setembro 1995 - Base para o processo de Modernização do Ensino (Doc 4)*. Rio de Janeiro: DEP, 1996a. Disponível em: <http://www.decex.ensino.eb.br/port_/leg_ensino/8_outras/a_memoira_moderniz_ensino/4_port_25-26-27-28-1995_DEP_BaseModernizEns.pdf>. Acesso em 25 maio 2015.

_____. Ministério da Defesa. Exército Brasileiro. Departamento de Educação e Cultura do Exército (DECEX). *Diagnóstico do processo de Modernização do Ensino em 18/02/2009 – Rumos e perspectivas (Doc 16)*. Disponível em: <<http://www.decex.ensino.eb.br/default.php?url=memModerEns>>. Acesso em 15 jun. 2015.

_____. Ministério da Defesa. Exército Brasileiro. Departamento de Educação e Cultura do Exército (DECEX). *Instruções Reguladoras do Ensino por Competências: Currículo e Avaliação (IREC - EB60-IR-05.008)*. Rio de Janeiro: DECEX 2013. Disponível em: <<http://www.decex.ensino.eb.br/>>. Acesso em 08 jun. 2016.

_____. Ministério da Defesa. Exército Brasileiro. Estado Maior do Exército. *O processo de transformação do Exército*. Brasília: EME, 2010.

DUQUE BRASIL, F. P; CARNEIRO, R. Os caminhos (e descaminhos) da democratização das políticas urbanas: o que há de novo no Brasil contemporâneo? *In: Cadernos gestão pública e cidadania*, v. 14, n. 55. Rio de Janeiro: FGV, jul-dez 2009.

DURAN, D. *Alfabetismo digital e desenvolvimento: das afirmações às interrogações* (Tese de Doutorado). São Paulo: Universidade de São Paulo (USP), 2008.

FREIRE, P. R.N. *Pedagogia da Autonomia: saberes necessários à prática educativa*. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

LUCHETTI, M. S. R. *O ensino no exército brasileiro: história, quadro atual e reforma*. Disponível em: <https://www.unimep.br/phpg/bibdig/pdfs/2006/OFFJHEQAOKPW.pdf>. Acesso em 28 abr. 2015.

MATTELART, A. *História da Sociedade de Informação*. São Paulo: Edições Loyola, 2001, 197 p.

MCCANN, F. D. *Soldados da Pátria: História do Exército Brasileiro 1889-1937*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2007, 706 p.

MOTTA, J. *Formação do Oficial do Exército*. Currículos e regimes da academia militar 1810-1944. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1998.

PERRENOUD, P. A avaliação no princípio da excelência e do êxito escolares. *In: Avaliação: da excelência à regulação das aprendizagens – entre duas lógicas*. Tradução Patrícia Chittoni Ramos. Porto Alegre: Artmed, 1999.

PERRENOUD, P. et al. *As competências para ensinar no século XXI: a formação dos professores e o desafio da avaliação*. Porto Alegre: Artmed, 2002.

PINA, F. *O acordo MEC-USAID: ações e reações (1966 – 1968)*. Dissertação (mestrado). Assis: Universidade Estadual Paulista, 2011. Disponível em: <<http://repositorio.unesp.br/handle/11449/93369>>. Acesso em 22 Set.2015.

RAMOS, M.N. A pedagogia das competências e a psicologização das questões sociais. *In: Boletim Técnico do SENAC*. Rio de Janeiro, SENAC, v. 27, n. 3, set./dez. 2001. Disponível em: <<http://www.senac.br/informativo/bts/>>. Acesso em: 24 Mar. 2015.

ROESLER, R. *O impulso renovador: a atuação da Missão Indígena na Escola Militar do Realengo (1919-1922)* (Dissertação de Mestrado). Rio de Janeiro: CPDOC/FGV, 2015. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/13741/>. Acesso em 9 set 2016.

SHEMES, J. *A teoria da atividade e a elaboração de conceitos*. Disponível em: <http://www.webartigos.com/artigos/a-teoriada-atividade-e-a-elaboracao-de-conceitos/1249/>. Acesso em 16 Ago. 2015.

VIEIRA, G. Uma grande evolução. In: *Revista do Exército Brasileiro*. v.136. Rio de Janeiro: BIBLIX, 1999, p.5-6.

ZABALA, A.; ARNAU, L. *Como Aprender e Ensinar Competências*. Porto Alegre: Artmed, 2010, 197 p.

NOTAS

¹ Militar francês, herói da Primeira Guerra Mundial (1914-1918).

² A Missão Indígena foi constituída nos anos 1920 por um grupo de jovens oficiais subalternos e intermediários do Exército, dotados de elevada capacidade técnico-profissional e cujo perfil psicológico lhes conduziam a atuar em consonância com o ensino prático de caráter militar, inteiramente de acordo com as normas e os regulamentos do Exército, sob a influência do rígido modelo alemão de instrução (ROESLER, 2015, p. 9).

³ O Acordo assinado no dia 30 de junho de 1966, denominado como acordo Ministério da Educação e Cultura (MEC) - *Agency for International Development* dos Estados Unidos da América (USAID) de Assessoria para a Modernização da Administração Universitária. Como o nome explicita, ele tinha como meta a modernização da administração universitária (PINA, 2011, p.80-81).

⁴ O General de Exército Gleuber Vieira foi o Chefe do Departamento de Ensino e Pesquisa (DEP) durante a implantação do Processo de Modernização do Ensino no Exército Brasileiro, em 1994. Além disso, foi o Comandante do Exército no período de 1999 a 2003.

⁵ Os termos conceituais "saber fazer" e "ser" apontam, de acordo com as competências de Perrenoud (1999), para as habilidades e para as atitudes, respectivamente. A importância desses tópicos reside no fato de que não basta apenas saber, mas espera-se do militar a demonstração de que ele realmente sabe e se ele está alinhado com os valores da organização, tais como a responsabilidade e o pertencimento ao grupo que representa, no caso, o Exército Brasileiro.

⁶ Os manuais doutrinários reproduziam as situações vividas pelo Exército Brasileiro durante a Campanha da Itália na Segunda Guerra Mundial (1944 – 1945). As operações em amplo espectro tais como as Operações de Pacificação e as operações de Apoio aos Órgãos Governamentais estavam fora do planejamento e das ações militares, exigindo da Força Terrestre um remodelamento do que o soldado estaria apto a realizar, provocando a necessidade de mudar os Perfis Profissiográficos e os Mapas Funcionais dos militares do EB.

Documento

DOCUMENTO: Primeiro Volume dos *Subsídios para a História Marítima do Brasil*

DATA: 1938

LOCALIZAÇÃO: Biblioteca da Marinha

Subsídios para a História Marítima do Brasil, Volume 1 (1938)*

Laura Costa Nogueira da Gama Lemos dos Santos

Graduanda em História pela Universidade Federal Fluminense e estagiária do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Há 80 anos foi lançado o primeiro volume da publicação intitulada *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. A obra veio a público no ano seguinte à criação da Divisão de História Marítima do Brasil pelo Decreto-Lei nº101, de 23 de dezembro de 1937, assinado pelo então Presidente Getúlio Vargas. Dias depois, o Ministro da Marinha, Vice-Almirante Henrique Aristides Guilhem, por meio do Aviso nº 1970, de 29 de dezembro, baixou as instruções para a formação da Divisão de História Marítima do Brasil.

Os escritos relacionados à história marítima do Brasil compreenderiam a Marinha de Guerra e todas as atividades marítimas do Brasil, desde os tempos do seu Descobrimento. Segundo as instruções, caberia à Divisão de História Marítima do Brasil o registro bibliográfico de todos os trabalhos, impressos ou manuscritos, que poderiam interessar ao objeto da história marítima, como: explorações, navegações, hidrografia, comércio e indústrias marítimas, legislação, populações litorâneas, Marinha de Guerra, Marinha Mercante, rios, viagens notáveis, figuras históricas e aspectos científicos. Em outras palavras, a divisão era responsável pelo registro sistemático dos acontecimentos e de outros dados, sendo necessário, o gerenciamento da documentação.

Nesse contexto, surge a obra *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Destaca-se

na produção de tal publicação a figura do então Capitão de Fragata Dídio Iratim da Costa, primeiro chefe da Divisão de História Marítima, que à época era uma das Seções do Estado-Maior da Armada, chamada de EM-4. O Comandante Dídio também foi o responsável pela escrita da Introdução do primeiro volume dos *Subsídios*, onde aponta uma valorização da ciência histórica, tanto pela sua utilidade quanto pela sua influência. Dessa forma, declarava que a preocupação imediata seria “coordenar todos os elementos necessários à elaboração do texto oficial da História Marítima Brasileira, publicando metodicamente os subsídios que for reunindo e escoimando” (SUBSÍDIOS, 1938, p. 18).

Assim, cumprindo as determinações ministeriais relacionadas ao funcionamento da Divisão de História Marítima, o primeiro volume dos *Subsídios* foi lançado, contando com robustas 400 páginas. Dentre os diversos assuntos abordados, citamos: a “Crônica”, uma sessão que se dedicava ao registro de diversas ocorrências dia a dia do ano de 1938, consideradas pertinentes à História Marítima; Um artigo sobre o Monitor *Parnaíba*, quinto navio da Marinha do Brasil a receber esse nome, que havia sido construído no Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras e fora incorporado no ano anterior, apresentando detalhes sobre engenharia naval e técnicas de navegação,

* Artigo recebido em 24 de setembro de 2018 e aprovado para publicação em 10 de outubro de 2018.

constituindo-se hoje, tal texto, uma referência documental bastante pertinente diante do fato deste meio naval, que atualmente, ainda operar no Comando da Flotilha do Mato Grosso; Diversas sessões são dedicadas a figuras históricas como: o Almirante Tamandaré, o Imperial Marinheiro Marcílio Dias, o Aspirante Nascimento e o Capitão de Mar e Guerra Lourenço da Silva Araújo; No sentido de contribuir para o desenvolvimento da história marítima, está a seção Páginas da História Naval, com alguns apontamentos; Além disso, nesse primeiro volume, constam: a organização administrativa da Marinha do Brasil no ano de 1938, relatos de comissões marítimas, a história dos escoteiros do mar, um estudo sobre naufrágios e informações sobre navios do Segundo Império.

Logo após a publicação dos Subsídios, a *Revista Marítima Brasileira*, em seus números 5 e 6 do ano de 1938, apresentou ao público uma compilação de artigos e notas publicadas na imprensa brasileira relacionados ao lançamento do primeiro volume dos *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. A Société des Americanistes de Paris elogiou o movimento de recuperação da história como um estímulo ao patriotismo e se refere ao documento como uma conquista nacional. O jornal *Estado de São Paulo* publicou uma nota afirmando que viu na organização do volume uma inspiração de espírito nacionalista. O *Jornal do Brasil* valorizou a noção de que, em suas palavras, “a grandeza futura depende do conhecimento

da grandeza passada” expressa pelo documento. O *Vamos Ler* louvou a construção de repositórios de natureza técnica e pedagógica propiciada pelos *Subsídios*. E, o jornal *O Imparcial* afirmou que a Divisão de História Marítima do Brasil revelou sua eficiência através da obra em questão.

De certa maneira, a publicação do primeiro volume dos *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, pode ser encarada como um marco no desenvolvimento de pesquisas e estudos relacionados à história por parte de pessoas vinculadas à Marinha do Brasil, o que foi possibilitado, à época, pelo interesse governamental em estimular uma visão histórica nacionalista atrelada às perspectivas políticas varguistas.

Foram publicados 25 volumes dos *Subsídios* entre os anos de 1938 e 1972, quando chegou ao fim tal ciclo de publicações. Apesar disso, os *Subsídios* deixaram um herdeiro direto, a *Revista Navigator* que, inclusive, mantém em seu subtítulo a frase: Subsídios para a História Marítima do Brasil. A *Navigator*, por sua vez, tem duas fases distintas, a primeira entre 1970 e 1985, com 20 números lançados e a atual, que se iniciou no ano de 2005. Apesar do conteúdo da atual *Revista Navigator* ser totalmente diverso de suas predecessoras, por possuir um caráter que se ampara no rigor acadêmico, não é possível questionar a relevância da publicação dos *Subsídios para a História Marítima do Brasil* para os historiadores brasileiros, especialmente, aqueles que se debruçam sobre temas relacionados à Marinha do Brasil.

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESTADO MAIOR DA ARMADA
DIVISÃO DE HISTÓRIA MARÍTIMA
E.M.-4

SUBSÍDIOS
PARA A
HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL



VOLUME I

IMPRENSA NAVAL
RIO DE JANEIRO
1938

INTRODUÇÃO

Teotônio Meireles da Silva, oficial reformado da Armada Imperial do Brasil, escreveu a primeira *História Naval* do nosso país. Publicou-a em 1884, depois de haver sido encarregado de *organizar os apontamentos e escrever a história da marinha de guerra brasileira*, por Aviso de 28 de Maio de 1881, do Ministro da Marinha de então, Conselheiro Dr. José Rodrigues de Lima Duarte.

No prólogo à obra que escreveu e dedicou à Sua Alteza Sereníssima o Senhor Príncipe Conde d'Eu, dirige-se o historiador aos seus leitores, advirtindo-os de que àquele príncipe e ao Sr. Conselheiro Lima Duarte se devia então estar escrita e publicada, "com verdade, senão com proficiência", a *História Naval Brasileira*. Acentua que o mesmo príncipe, certo dia, encareceu a necessidade, em conversa com o autor, de ser escrita a *História da nossa Marinha de Guerra*, tendo para êsse fim tomado a iniciativa indispensável o referido Ministro da Marinha.

Teotônio Meireles da Silva, excepcionalmente dedicado e zeloso, compenetrado da magnitude e alcance da empresa de que o incumbira o Ministro, organizou apontamentos, que três volumes impressos divulgaram, "contendo inéditos e valiosíssimos documentos históricos". Esses três volumes, impressos, sucessivamente, em 1881, 1882 e 1883, na tipografia "Perseverança", do Rio de Janeiro, com 273, 406 e 264 páginas, respectivamente, são elementos de indiscutível valor que possuímos e que não puderam ser continuados, tendo Teotônio Meireles da Silva já em mãos o 4º volume,

porque o Conselheiro Dr. Antônio de Almeida e Oliveira, Ministro da Marinha em 1883, “entendeu em sua sabedoria, diz Meireles, não só mandar sustar a publicação dos *Apontamentos*, como dar por finda a nossa comissão, visto não haver mais verba para as necessárias despesas com a dita comissão”.

Entretanto, o tenaz e esclarecido organizador dos *Apontamentos*, aproveitando-se do volumoso material que acumulára, além do que viera a público nos tomos aludidos, escreve um livro, “pelo qual, nas escolas a cargo do Ministério da Marinha, se tornasse fácil o conhecimento exato de como se organizou a repartição da Marinha no Brasil, e de todos os feitos da Armada brasileira, desde a sua criação, em 1822, até os fins da guerra do Paraguai em 1870”. Dirige-se Teotônio Meireles ao Sr. Ministro da Marinha, a quem pede “autorização para mandar publicar êsse livro, por conta do Estado, da mesma forma que se havia procedido com os três volumes de *Apontamentos*”. Responde o Ministro que a pretensão não tinha lugar, por falta da necessária verba. O autor, porém, procura o “incansável protetor das letras no Brasil, o honrado Sr. B. L. Garnier, que benignamente nos acolheu, e, honrando nosso trabalho, mandou de pronto e à sua custa, sem o menor ônus de nossa parte, publicar a *História Naval Brasileira*, em formato, tipo, linguagem e estilo o mais apropriado para as escolas”.

A obra de Teotônio Meireles da Silva foi laureada por um parecer do ilustre Conselheiro Olegário Herculano de Aquino e Castro, Vice-Presidente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, parecer em que o seu autor acentua a grandeza da cooperação directa e efficacíssima da Marinha de Guerra do Brasil nas lutas da Independência; na Baía, em 1823; no Maranhão, no Ceará e em Pernambuco, em 1824; na guerra com a República Argentina, em 1826; na repressão enérgica de movimentos revoltosos de algumas províncias do norte, ao tempo da Minoridade; na revolução Farroupilha de 1835-45; na guerra do Rio da Prata, contra Rosas, terminada vitoriosamente em 1852; finalmente, na memorável campanha do Paraguai.

Além do aplauso do parecer do Conselheiro Aquino e Castro, colheu a *História Naval Brasileira*, desde logo, aplausos

gerais, fruto que era de um acurado e paciente trabalho, levado a efeito em tempo relativamente breve. Tem-se mantido o préstimo dessa obra, dentro dos limites em que o autor a concebeu. Fôra dêsse quadro, ressentente-se da amplitude necessária a mais meticulosa indagação histórica.

O primeiro volume dos *Apontamentos* é precedido de um elogio à História, reproduzindo o autor os conceitos consagrados, a traços largos, com relação àquela ciência e à sua imensa utilidade. Foi em virtude do que dispunha o art. 6º, § 15, do Regulamento da Repartição do Ajudante General da Armada, que pôde Teotônio Meireles da Silva ser designado pelo Ministro Lima Duarte para o trabalho que um outro Ministro, Conselheiro Almeida e Oliveira, infelizmente interrompeu.

Já em 1878, circulava a primeira parte (História da Marinha Militar) do *Curso de História Naval*, de M. Pinto Bravo, Primeiro Tenente da Armada Brasileira. O autor, depois de haver escrito um prólogo, reproduzido uma carta do Dr. J. A. Manso Sayão e elaborado um discurso de abertura, apresentou o seu trabalho, que teve grande voga, dividido em quatro partes, correspondendo as três primeiras aos períodos das Marinhas a remos, à vela e a vapor, e a última à Marinha do Brasil, em seis lições, acompanhadas de dois apêndices.

Em 1884, aparecia a segunda parte da obra de M. Pinto Bravo (História da Navegação). O curso de *História Naval* foi adotado oficialmente na Escola de Marinha (4º ano), durante um longo período.

Em 1881, publicam-se as *Efemérides Navais* ou *Resumo dos factos mais importantes da História Naval Brasileira*, de 1º de Janeiro de 1822 a 31 de Dezembro de 1890, de que é autor José Egídio Garcez Palha, oficial superior da Armada e lente catedrático da Escola Naval. É uma obra excelente e se acha esgotada.

São do mesmo autor o opúsculo, de 80 páginas, *A Marinha de Guerra do Brasil na Luta da Independência*, 1880, e *Notícia sôbre os quadros marítimos que figuram na Exposição de História e Geografia do Brasil* (1881), extraída da *Revista Marítima Brasileira*.

Desde 1881, ano em que reaparece, em sua segunda fase, até hoje, estampam-se na *Revista Marítima Brasileira* numerosos trabalhos de caráter histórico: monografias, reprodução de documentos, narrativas, descrições, relatórios, partes oficiais, memórias, biografias. É variável o mérito dessas contribuições, umas excelentes, cuidadas, outras medianas e algumas evidentemente sem o cunho de contingente aproveitável.

Daquele ano em diante, uma pléiade de oficiais de marinha contribue para as nossas letras históricas: Artur de Jaceguai, Carlos Vidal de Oliveira Freitas, Sabino Elói Pessoa, Henrique Boiteux, Raul Tavares, Augusto Vinhais, Lucas Boiteux, Artur Thompson, Barão de Tefé, Alves Câmara, Sebastião Fernandes de Sousa (Gastão Penalva), Aníbal Gama, Eugênio de Castro, Francisco Velho Sobrinho, Carlos da Silveira Carneiro e tantos outros.

Da publicação da obra de M. Pinto Bravo aos nossos dias, o Ministério da Marinha, embora aplaudindo e auxiliando a estudiosos da nossa história naval, não havia assentado medida para a criação de um órgão que cuidasse dos assuntos daquele domínio com a necessária extensão, minuciosidade e método, muito além do que, sob um aspecto delimitado, cabia e ainda cabe à Divisão de Planos do Estado Maior da Armada, à qual se atribuem quinze formas de actividade diversas, estreitamente entrelaçadas, absorventes e de suma importância: estratégia, organização das forças, informações e fichas, adidos navais, reserva naval, marinha mercante, logística, propaganda naval, biblioteca, história naval, defesa marítima e fluvial, bases, programa naval, mobilização, transporte.

A administração dos Negócios da Marinha, na fase que vamos atravessando, de remodelação e aumento do material, assim como de aperfeiçoamento do seu organismo em todos os pontos susceptíveis de melhoria e expansão, resolveu criar a Quarta Divisão do Estado Maior da Armada, destinada a cuidar da história marítima do país, conforme o minucioso quadro das instruções expedidas pelo Sr. Ministro H. A. Guilhem.

Um lance d'olhos a essas instruções põe logo de manifesto a amplitude dos encargos da Divisão de História Marítima.

Um exame mais atento apura haver o administrador actual da Marinha dado mostra ostensiva de que pertence à grande corrente que se notabiliza pela cultura e vê na História uma fonte profunda onde repousam os tempos idos e as vicissitudes da actividade dos homens, das instituições, das sociedades, toda uma imensa evolução que compreende tudo o que passou e como passou, servindo para estabelecer, com os seus preciosos ensinamentos, a conduta actual, conduta que engendra os aspectos futuros ou as consequências da actividade humana.

Contornamos os conceitos clássicos que consagram, sem contestação possível, a ciência histórica em todos os seus ramos, pela natural convicção de que não ha quem possa duvidar da sua utilidade, da sua beleza e da sua arte, como nada ha que possa fugir à sua influência inelutavel. Contornamos aqueles conceitos, não sómente por desnecessário rebuscal-os, desde Heródoto a uma variedade de mestres de todos os tempos, mas tambem por termos de apresentar o conteúdo do presente volume, organizado com a devida presteza e possível exação.

Notemos desde logo que é vasta, relativamente ao período que abrange, a bibliografia concernente à nossa história marítima, em face do item *b* das *Instruções* expedidas pelo Ministério da Marinha. Aludimos anteriormente a trabalhos de oficiais de marinha que apenas tratam, na maior parte do cabedal que exibem, da Marinha de Guerra, da sua evolução e dos seus feitos guerreiros, através do tempo em que se operou a formação política do nosso país e se criou o respectivo patrimônio histórico subsequente. Ha a acrescentar que as outras partes do conjunto histórico, discriminadas nã citadas “Instruções”, foram tratadas por um grande número de oficiais de marinha e do exército, por eminentes e conhecidos profissionais civís, cronistas e historiadores, escritores de nomeada e por uma variedade de polígrafos mais ou menos autorizados.

A discriminação dos nomes desses autores e a especificação das obras que tiraram a lume serão oportunamente estampadas nestes “Subsídios”, com a apreciação compatível com os fins da Divisão de História Marítima do Estado Maior da Armada, claramente expostas nas “Instruções”. Quanto a essa parte

dos trabalhos, já a Divisão, no decurso de quatro meses, fichou 4000 obras, monografias, roteiros, relatórios e escritos diversos.

Verifica-se que a preocupação imediata do órgão instituído agora é coordenar todos os elementos necessários à futura elaboração do texto oficial da *História Marítima do Brasil*, publicando metódicamente os subsídios que fôr reunindo e escoimando, pondo-os assim ao alcance dos estudiosos e dos interessados.

Ressalta imediatamente a magnitude da empresa, exigindo trabalho abnegado, honesto e constante. Dependendo essa empresa da administração pública, é certo que o apóio e o interesse oficial trarão vantagens consideráveis à distribuição, ao ritmo e ao rendimento dos esforços que os indivíduos, ao serviço do Estado e remunerados por êle, em número bastante e bem distribuídos, têm de desenvolver, coordenadamente, para que o fruto dessa actividade aproveite à Marinha, à Nação, ao público, às letras históricas.

Ainda das “Instruções” se vê que a administração naval busca interessar no notável empreendimento que inaugura (item 6) todos quantos, competentes e autorizados (item 7), possam cooperar, o que, evidentemente, constitue providência acertada, digamos necessária.

Pela apresentação dêste primeiro volume dos *Subsídios para a História Marítima do Brasil* se tem idéia da execução que a EM-4 (4ª Divisão do E. M. A.) começa a dar às “Instruções” baixadas pelo Sr. Ministro da Marinha.

De acôrdo com a letra *c* do item 4, elaborámos a *Crônica*, em que simplesmente registramos as ocorrências pertinentes à nossa história marítima, dia a dia. Essa *Crônica* corresponde ao primeiro quadrimestre de 1938. Depreende-se que, após certo tempo, mais ou menos longo, podem ser colhidos, em fonte assim constituída, os elementos indispensáveis à elaboração, por assuntos, de *efemérides*, reunidas às já existentes, para ampliação da história diária dos acontecimentos célebres; de *resumos cronológicos*, relativos a uma variedade de pontos interessantes; de *anais*, *memórias*, *monografias*, *biografias*, etc.

A *Crônica* dos quadrimestres ulteriores serão certamente enriquecidas pelas contribuições que aguardamos das diversas circunscrições marítimas do nosso vasto território, onde esperamos ter diligentes e esclarecidos colaboradores.

Acreditamos dispensável esmiuçar a matéria, além do que expomos, visto que o quadro das “Instruções” é por si bastante explícito e a execução das determinações que contem póde ser avaliada, rigorosamente, tanto na sua extensão quanto nos esforços que exige, contínuos e metódicos, sem mais detalhada exposição.

O presente volume, enfim, é a representação do primeiro passo que a EM-4 dá no árduo caminho que começa a percorrer e a explorar.

DÍDIO IRATIM AFONSO DA COSTA